

# **Transports Canada**

## **Budget des dépenses 2004-2005**

### **Rapport sur les plans et les priorités**

**Approuvé**

---

**Ministre des Transports**

# Table des matières

<b>1.0</b>	<b>Messages .....</b>	<b>1</b>
1.1	Message du ministre.....	1
1.2	Déclaration.....	2
<b>2.0</b>	<b>Aperçu de Transports Canada.....</b>	<b>3</b>
2.1	Objectifs stratégiques .....	3
2.2	Mandat législatif .....	3
<b>3.0</b>	<b>Aperçu de la planification.....</b>	<b>4</b>
3.1	Plan stratégique.....	4
3.2	Résumé des plans et des priorités .....	5
3.3	Plans et priorités détaillés par objectif stratégique.....	7
3.3.1	<i>Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada.....</i>	<i>7</i>
3.3.2	<i>Assurer des normes rigoureuses pour un réseau de transport sûr et sécuritaire .....</i>	<i>33</i>
3.3.3	<i>Protection de l'environnement physique.....</i>	<i>45</i>
3.4	Programme de gestion .....	53
3.4.1	<i>Contexte .....</i>	<i>53</i>
3.4.2	<i>Vers le perfectionnement des méthodes de gestion.....</i>	<i>54</i>
3.4.3	<i>Responsabilisation.....</i>	<i>55</i>
3.4.4	<i>Ressources humaines .....</i>	<i>56</i>
3.4.5	<i>Gérance.....</i>	<i>58</i>
3.4.6	<i>Valeurs et éthique .....</i>	<i>60</i>
<b>4.0</b>	<b>Organisation .....</b>	<b>61</b>
4.1	Résultats stratégiques et secteurs d'activités.....	61
4.2	Responsabilisation .....	62
4.3	Dépenses prévues du Ministère .....	63
<b>5.0</b>	<b>Annexes .....</b>	<b>66</b>
5.1	Résumé des dépenses d'immobilisations .....	66
5.2	Sommaire des paiements de transfert.....	67
	<i>Subventions .....</i>	<i>67</i>
5.3	Précisions sur les programmes de paiements de transfert.....	68
5.4	Recettes disponibles et non disponibles.....	79
	<i>Total des recettes disponibles.....</i>	<i>80</i>
5.5	Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses .....	81
5.6	Coût net des programmes pour l'année du Budget principal des dépenses .....	82
5.7	Prêts, investissements et avances (non budgétaires) .....	83

5.8	Principales initiatives de réglementation .....	84
5.9	Initiatives horizontales .....	91
5.10	Adresse de nos bureaux .....	104
5.11	Liens pour d'autres précisions .....	105
<b>Index</b>	<b>.....</b>	<b>107</b>

## Sigles employés

AGCS.....	Accord général sur le commerce des services
APC.....	Administration portuaire canadienne
ATC.....	Association des transports du Canada
CCMC.....	Conseil consultatif maritime du Canada
CCTA.....	Comité consultatif ministériel sur les transports accessibles
CESTA.....	Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien
CGVMSL.....	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
CN.....	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
EES.....	Politique sur l'évaluation environnementale stratégique
GCC.....	Garde côtière canadienne
GES.....	Gaz à effet de serre
FCIS.....	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique
FIF.....	Fonds sur l'infrastructure frontalière
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>
MAINC.....	Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada
OACI.....	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE.....	Organisation de coopération et de développement économiques
OMI.....	Organisation maritime internationale
PAIA.....	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PDTU.....	Programme de démonstration en transport urbain
PE.....	Protocole d'entente
PGSC.....	Plan de gestion des sites contaminés
PNA.....	Politique nationale sur les aéroports
PSIR.....	Programme stratégique d'infrastructure routière
R et D.....	Recherche et développement
RNA.....	Réseau national d'aéroports
RRN.....	Réseau routier national
SDD.....	Stratégie de développement durable
SGS.....	Système de gestion de la sécurité
SGSF.....	Système de gestion de la sécurité ferroviaire
SNM.....	Services à la navigation maritime
SRTD.....	Programme Sur la route du transport durable
STI.....	Systèmes de transport intelligents
TATC.....	Tribunal d'appel des transports du Canada
TMD.....	Transport des marchandises dangereuses
TP.....	Publication de Transports Canada

# 1.0 Messages

## 1.1 Message du ministre

En tant que ministre canadien des Transports, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport 2004-2005 sur les plans et les priorités* de Transports Canada qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des prochains exercices.

Les transports ont toujours été un élément névralgique de l'économie et de la société canadiennes. Ensemble, les Canadiens ont bâti un réseau de transport fiable et sûr qui contribue à la prospérité de ce pays et nous permet de jouir d'une qualité de vie qui fait l'envie du monde entier.

Tout au long de notre histoire, les politiques de transport au Canada ont été conçues et ont évolué pour faire face aux nouveaux défis et à l'évolution des priorités. Pour relever les défis que doit affronter le réseau de transport de nos jours, nous devons : devenir plus concurrentiels en raison de la mondialisation et de l'intégration des économies de tous les pays; renforcer la sûreté sans pour autant perturber le trafic le long de nos artères commerciales vitales; trouver des solutions novatrices à l'étalement des villes, aux encombrements et aux effets néfastes des transports sur l'environnement; et aménager des infrastructures suffisantes pour que tous les Canadiens aient accès à un réseau de transport moderne, sûr et efficace.

Nous avons besoin de nouvelles politiques pour relever ces défis et donner libre cours au potentiel de nos citoyens et de nos actifs dans le secteur des transports. À cette fin, nous devons nous assurer que nos politiques contribuent au maintien et à l'amélioration d'un réseau tributaire du marché, favoriser les investissements dans les infrastructures et les stratégies qui améliorent le réseau dans son ensemble, favoriser des couloirs commerciaux sûrs et efficaces et nous concentrer sur les compétences et les recherches qui appuient l'innovation dans le secteur. Le maintien de niveaux élevés de sécurité et de sûreté et le respect de l'environnement sont les principes qui orienteront nos politiques et nos résultats.

Comme il est mis en évidence dans ce *Rapport sur les plans et les priorités*, Transports Canada entend prendre un certain nombre d'initiatives afin de positionner le secteur des transports comme l'un des grands moteurs économiques qui profitent à tous les Canadiens.

Le ministre des Transports,

Jean-C. Lapierre

## 1.2 Déclaration

### DÉCLARATION DE LA DIRECTION

J'ai l'honneur de présenter au Parlement le *Rapport sur les plans et les priorités (RPP)* 2004-2005 de

#### TRANSPORTS CANADA

Ce document a été préparé selon les principes d'établissement des rapports et les exigences de divulgation que contient le guide sur la préparation du Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005 :

- il reflète fidèlement les plans et les priorités du Ministère;
- les données sur les dépenses prévues que contient ce document sont conformes aux directives fournies dans le budget du ministre des Finances et par le Secrétariat du Conseil du Trésor;
- il est complet et exact;
- il repose sur les systèmes fiables d'information et de gestion du Ministère.

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.

**Signature :**

\_\_\_\_\_

**Nom :**

Louis Ranger

**Titre :**

Sous-ministre

**Date :**

\_\_\_\_\_

## 2.0 Aperçu de Transports Canada

Transports Canada est chargé de donner suite aux politiques et aux programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transports. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau durable 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

## 2.1 Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

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

Ces objectifs seront atteints en vertu d'initiatives conformes aux principes exposés à la section 3.1 de ce rapport.

## 2.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les ordres de gouvernement assument 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 législatif moderne et d'actualité qui contribuera à renforcer la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la durabilité environnementale du réseau de transport du Canada. On trouvera une liste complète des lois administrées par Transports Canada sur son site Web à [www.tc.gc.ca/lois-reglements/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/menu.htm).

### **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 l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi en matière de responsabilité 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*

## **3.0 Aperçu de la planification**

### **3.1 Plan stratégique**

Transports Canada est financé dans une large mesure par les dépenses de fonctionnement, et est autorisé à dépenser les recettes touchées durant l'année. Certains de ses programmes sont gérés en vertu de subventions et contributions dont nous devons respecter à la lettre les conditions et modalités.

Le cadre directif de Transports Canada est centré sur une stratégie permettant au réseau canadien des transports de répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux des dix prochaines années et d'au-delà. Ce cadre fait état des principes mentionnés plus bas qui orienteront les décisions du gouvernement du Canada en matière de transports dans des secteurs clés comme les politiques du marché, les investissements dans les infrastructures stratégiques et les initiatives de sécurité.

Les décisions en matière de transport contribueront à l'aboutissement du programme plus général du gouvernement qui consiste à renforcer les fondements sociaux du pays, à bâtir une économie forte pour le XXI<sup>e</sup> siècle et à renforcer la place du Canada dans le monde.

### **PRINCIPES**

- Niveau pratique maximum de sécurité et de sûreté de la vie humaine et des biens matériels, grâce à des normes et à des règlements fondés sur le rendement, le cas échéant.
- Circulation efficace des gens et des marchandises à l'appui de la prospérité économique et d'une qualité de vie durable fondées sur des marchés concurrentiels et recours ciblé à des interventions de réglementation et de dépense.
- Respect du legs environnemental qui sera laissé aux générations futures de Canadiens, orienté par des processus d'évaluation environnementale et de planification dans les décisions de transport et emploi sélectif d'interventions de réglementation et de dépense.
- Tarification qui reflète plus fidèlement les coûts totaux des activités de transport, et décisions sur les infrastructures de transport qui répondent aux besoins des usagers, selon des modèles de gouvernance qui favorisent la participation des intervenants et la transparence.
- Accès raisonnable au réseau national de transport des régions éloignées du Canada.
- Accessibilité du réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes handicapées.
- Mesures coordonnées et harmonisées dans tous les moyens de transport à l'appui de l'intermodalité et de la neutralité modale.
- Partenariats et collaboration entre les gouvernements et avec le secteur privé afin d'avoir un cadre directif des transports aussi intégré que cohérent, et qui tienne compte des juridictions respectives et des rôles et des responsabilités de tous les participants.

## 3.2 Résumé des plans et des priorités

<b>Résultat stratégique : contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</b>		
<b>Plans et priorités</b>	<b>Ressources 2004-05<sup>1</sup> milliers \$</b>	<b>Type de priorité</b>
<b>Initiatives du cadre directif :</b>		
- Surveillance des activités du secteur du transport aérien	—	En cours
- Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien	—	En cours
- Consultations des intervenants sur les politiques de transport aérien nationales et internationales	—	En cours
- Élaboration et analyse de la politique sur le transport aérien	—	En cours
- Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien	747 \$	Nouvelle
- Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre	100 \$	Préalable
- Étude sur les petits aéroports et les aéroports régionaux	100 \$	Préalable
- Cadre politique et projets intermodaux	5 000 \$	En cours
- Études sur le choix modal pour les marchandises et les passagers	—	Nouvelle
- Normes sur les transporteurs routiers	—	En cours
- Surveillance indépendante du système de transport du grain : aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain	979 \$ 3 ETP	En cours
- Initiatives de transport maritime à courte distance	—	Nouvelle
- Réunions semestrielles du Comité consultatif sur les transports accessibles	—	En cours
- Projets de recherche visant à améliorer l'accessibilité du réseau de transport	—	En cours
<b>Des infrastructure et des couloirs commerciaux sûrs et efficaces :</b>		
- Législation des aéroports	—	En cours
- Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires	—	Préalable
- Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux	—	En cours
- Gestion des baux	1 600 \$	En cours
- Gestion des risques	100 \$	En cours
- Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	43 300 \$	En cours
- Programmes de contribution à l'appui du réseau routier national et d'autres infrastructures de transport de surface	206 600 \$	En cours
- Programmes d'infrastructures pour les projets de transport à l'appui des routes, des transports en commun et des frontières	2 700 \$	Préalable
- Gestion des ponts fédéraux	87 800 \$	En cours
- Postes frontaliers internationaux	300 \$	Nouvelle
- Cession des ports	46 800 \$	En cours
- Programme de traversiers	—	En cours
- Cession des délaissés de la Voie maritime du Saint-Laurent	1 800 \$	En cours
- Étude sur les services à la navigation maritime	250 \$	En cours

(Suite à la page suivante)

## Résumé des plans et des priorités (suite)

<b>Résultat stratégique : contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</b>		
<b>Plans et priorités</b>	<b>Ressources 2004-05<sup>1</sup> milliers \$</b>	<b>Type de priorité</b>
<b>Compétences et R et D à l'appui des innovations :</b>		
- Initiatives de sciences et technologie/recherche et développement	7 500 \$ 23 ETP	En cours
- Plan du Canada sur les STI	9 974 \$ 7 ETP	En cours

<b>Objectif stratégique : établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr</b>		
<b>Plans et priorités</b>	<b>Ressources 2004-05<sup>1</sup> milliers \$</b>	<b>Type de priorité</b>
- Vol 2005 de l'Aviation civile	127 000 \$ 1 433 ETP	En cours
- Vision 2010 – Sécurité routière	20 000 \$ 101 ETP	En cours
- Direction 2006 – Sécurité ferroviaire	20 000 \$ 146 ETP	En cours
- Sécurité maritime – La prochaine vague	35 000 \$ 450 ETP	En cours
- Cible 2010 – Transport des marchandises dangereuses	10 000 \$ 122 ETP	En cours
- Sûreté des transports	34 000 \$ 365 ETP	En cours

<b>Objectif stratégique : protéger l'environnement physique</b>		
<b>Plans et priorités</b>	<b>Ressources 2004-05<sup>1</sup> milliers \$</b>	<b>Type de priorité</b>
- Stratégie de développement durable 2004-2006	500 \$	En cours
- Changements climatiques	27 500 \$	En cours
- Sites contaminés	31 100 \$	En cours
- Évaluation environnementale stratégique	150 \$	En cours
- Initiatives d'assainissement de l'air	600 \$	En cours
- Coûts totaux des transports	400 \$	Nouvelle

1. Ce résumé dresse la liste des priorités discutées à la section 3.3 Plans et priorités détaillés par objectif stratégique. Veuillez noter que les ressources identifiées sont des estimations seulement et qu'il est impossible pour l'instant de donner une estimation des ressources pour tous les plans.

### **3.3 Plans et priorités détaillés par objectif stratégique**

#### **3.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada**

##### **Initiatives du cadre directif**

Le rôle du gouvernement doit consister à créer un climat qui permet aux fournisseurs de services et d'infrastructures de devenir plus concurrentiels et d'offrir des choix abordables aux consommateurs. C'est le gouvernement qui doit fixer le cadre concurrentiel et n'intervenir qu'en dernier recours, sinon pas du tout.

Un cadre directif tributaire du marché doit stimuler l'innovation et les investissements par les fournisseurs de services de transport grâce à des mesures qui ciblent la productivité et la croissance économique à long terme. La concurrence et les lois du marché continueront d'orienter la croissance et le développement du réseau national de transport. Un marché dynamique et en excellente santé incite les concurrents actuels 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 aboutit à des compressions des coûts, à des gains d'efficacité et à une amélioration des services dans le réseau des transports.

En même temps, le marché doit tenir compte des valeurs sociales du Canada, de la dynamique démographique et des défis géographiques. L'intervention de l'État peut être nécessaire pour atteindre certains objectifs (notamment pour corriger les échecs du marché ou assurer une emprise préventive sur le marché).

#### **1. Transport aérien**

##### ***Surveillance du secteur du transport aérien***

Transports Canada surveille de près l'initiative de restructuration d'Air Canada, qui se déroule sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* – pour être sûr que le gouvernement du Canada est prêt à faire face aux problèmes de politique ou de réglementation qui risquent de survenir et à apporter les amendements nécessaires à la législation ou à la réglementation. Cela est un élément clé du rôle de surveillant du Ministère à l'égard de l'industrie du transport aérien en général (aéroports, compagnies aériennes, systèmes de navigation aérienne), qui permet de savoir si les politiques fédérales atteignent bien leurs objectifs pour ce qui est des résultats du secteur et de sa contribution au dynamisme de l'économie du pays.

##### ***Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien***

Comme on a pu le lire dans le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2003-2004, Transports Canada poursuivra la libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, en vertu desquels les transporteurs canadiens qui assurent des services internationaux réguliers ont accès aux marchés étrangers, en échange de quoi les transporteurs étrangers peuvent exploiter des services du même type à destination du Canada. Le Canada a signé plus de 70 accords bilatéraux de transport aérien et le Ministère participe à entre 10 et 12 séries de négociations chaque année pour conclure de

nouveaux accords ou libéraliser ceux qui existent déjà. Dans le cadre du plan du gouvernement du Canada d'améliorer et de renforcer les relations bilatérales avec les États-Unis, Transports Canada entend consulter ses intervenants pour évaluer les mérites d'une libéralisation plus poussée de l'accord bilatéral de transport aérien avec les États-Unis. Même si l'Accord de transport aérien canado-américain de 1995 est l'un des plus libéraux qui existe, il reste un certain nombre d'éléments où tout accord était impossible à l'époque.

### ***Politique sur le transport aérien international***

Le 31 mars 2004, le gouvernement du Canada a signé la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques. Ces instruments ont pour but d'établir un cadre international harmonisé de financement des matériels aéronautiques garanti par des actifs. La Convention et son Protocole remplaceront également les registres nationaux des aéronefs par un seul registre international qui consignera les droits et déterminera leur ordre de priorité en ce qui concerne l'achat et le financement des aéronefs. La ratification de la Convention et de son Protocole offrira de meilleures garanties aux créanciers, ce qui permettra aux compagnies aériennes et aux aviateurs d'obtenir de meilleures facilités de crédit à un coût inférieur.

### ***Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien***

À l'issue d'un projet pilote d'une durée de dix mois, Transports Canada a lancé le Programme de collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) pour améliorer la qualité, la portée et la ponctualité des statistiques sur le transport aérien dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. À ce jour, l'initiative CESTA a essentiellement mis l'emphase sur la collecte de données auprès des transporteurs canadiens. Au cours de l'année civile prochaine, la liste des fournisseurs de données sera allongée pour y inclure les transporteurs étrangers qui desservent le Canada, tandis que l'on continuera de peaufiner la technologie de transmission des données. L'initiative CESTA devrait être parachevée d'ici la fin mars 2005.

### ***Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre***

L'une des conséquences des événements du 11 septembre 2001 a été l'annulation de certains types d'assurance dans le domaine du transport aérien. La plupart des catégories d'assurance ont fini par être rétablies, bien qu'à un coût supérieur, mais l'assurance-responsabilité de tiers en cas de guerre n'était pas disponible selon des conditions réalistes ou à des taux commercialement raisonnables. Or, l'industrie du transport aérien du Canada ne peut fonctionner sans une protection d'assurance complète et c'est pour cette raison que le ministre des Transports a été autorisé à offrir aux compagnies canadiennes de transport aérien une indemnité au titre des responsabilités de tierces parties en cas de guerre ou de terrorisme. Comme le mentionnait le dernier RPP, Transports Canada continuera d'offrir ce type de protection pour assurer la continuité de l'industrie du transport aérien, et le fera jusqu'à ce que des options raisonnables et

pratiques soient offertes sur le marché des assurances commerciales. Pour le moment, le gouvernement du Canada a décidé de poursuivre le programme d'indemnités jusqu'au 31 décembre 2004. Transports Canada continuera de surveiller l'évolution du transport aérien et de l'assurance sur la scène mondiale afin de faire le point sur la situation ainsi que les options disponibles.

### ***Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports***

Comme le mentionnait aussi le dernier RPP, Transports Canada a entrepris une étude pour analyser la rentabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports cédés par le Ministère depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA) en 1994. La PNA offre un cadre qui définit le rôle du gouvernement du Canada à l'égard des aéroports. L'étude a été lancée après qu'on eut pris la décision de poursuivre l'initiative de cession; elle permettra au Ministère de mieux comprendre l'incidence des cessions du gouvernement fédéral sur les collectivités touchées. Plus de 90 aéroports à travers le pays ont été invités à participer à cette étude. Sur ce nombre, près de 70 % ont répondu totalement ou partiellement au sondage qui leur a été envoyé durant l'été 2003. L'étude sera complétée en 2004-2005.

## **2. Transports de surface**

### ***Cadre politique et projets intermodaux***

Transports Canada reconnaît l'importance croissante de l'intégration modale pour la circulation efficace des marchandises. Pour mieux comprendre les correspondances modales de marchandises, le Ministère a entrepris des consultations avec les provinces et les intervenants afin de cerner les obstacles à l'intégration modale, notamment les obstacles matériels et institutionnels. L'analyse des données disponibles et des résultats des consultations servira de fondement à l'élaboration d'un cadre directif national intermodal en 2004 afin de cerner les éventuelles mesures qui serviront les intérêts des secteurs public et privé.

### ***Études sur le choix modal pour les marchandises et les passagers***

Pour élargir la compréhension des choix des modes de transport des expéditeurs et des passagers, une série d'études de recherche est prévue. Ces études consisteront à élaborer des modèles prévisionnels, à recueillir des données par le biais de sondages et à analyser la dynamique des préférences des modes de transport et leurs impacts. Ces études contribueront à améliorer l'analyse stratégique de la demande modale et à façonner les décisions futures sur l'offre modale et l'impact des décisions d'investissement sur les divers modes.

### ***Normes sur les transporteurs routiers***

Pour promouvoir la sécurité des transporteurs routiers nationaux et le commerce, Transports Canada entend renforcer l'harmonisation et la compatibilité de la sécurité des transporteurs dans tout le Canada. Sur la scène internationale, le Ministère copréside un instrument officiel dont le but est d'harmoniser les normes sur les transports de surface entre les trois pays de l'ALÉNA. Pour d'autres précisions, visiter le site [www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage\\_autocar/menufr.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage_autocar/menufr.htm). 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 prévaut du pouvoir réglementaire que lui confère la *Loi de 1987 sur les transports routiers*. Le Ministère suivra les progrès en consultant les provinces et les intervenants par l'entremise des conseils des ministres et des sous-ministres des Transports et, en particulier, du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et de ses sous-comités.

Comme le mentionnait le rapport précédent sur les plans et les priorités, Transports Canada 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. Le Ministère mène actuellement des consultations avec les provinces et les intervenants sur ces recommandations. Le gouvernement fédéral craint qu'il n'y ait des discordances entre les régimes de réglementation provinciaux, dont certains ont déjà été libéralisés, contrairement à d'autres. Étant donné que la *Loi de 1987 sur les transports routiers* autorise les provinces à appliquer ces régimes aux transporteurs de compétence fédérale (ce qui touche donc la majeure partie de l'industrie des autobus/autocars interurbains et affrétés), il n'existe pas actuellement de cadre du marché national uniforme pour ce moyen de transport. L'un des objectifs des consultations est justement de savoir s'il existe un accord général quant à la stratégie de libéralisation préconisée par le Comité sénatorial.

#### ***Surveillance indépendante du système de transport du grain : aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain***

Les réformes du système de transport et de manutention du grain (multiplication des appels d'offres pour les expéditions de la Commission canadienne du blé vers les ports, plafonnement des recettes annuelles des compagnies de chemin de fer et plus grande rationalisation des embranchements) se traduisent par une plus grande efficacité du système. Un observateur indépendant, Quorum Corporation, continuera de surveiller les performances du système pendant deux ans afin de cerner les problèmes qui pourraient nécessiter une autre intervention du gouvernement. Pour plus d'information, visiter le site Web à [www.quorumcorp.net](http://www.quorumcorp.net). Pour respecter un engagement pris dans le budget fédéral de 1996 et poursuivre la dynamique visant à donner une orientation plus commerciale au système de transport du grain, le gouvernement fédéral évaluera les options d'aliénation de son parc de wagons-trémies affectés au transport du grain.

### **3. Transport maritime**

#### ***Examen de la Loi maritime du Canada***

En 2002, un comité d'experts de l'industrie du transport maritime a procédé à un examen des problèmes de mise en œuvre survenus depuis l'adoption de la *Loi maritime du Canada* (LMC) il y a quatre ans. Le rapport du comité, déposé en juin 2003, contenait deux recommandations générales et 28 recommandations particulières au sujet des

administrations portuaires canadiennes (APC), de la Voie maritime du Saint-Laurent, des ports publics, des services de pilotage et des traversiers. Le même rapport contient dix observations que le comité juge importantes pour les objectifs de la Politique maritime nationale et de la LMC. En 2004, Transports Canada lancera plusieurs études sur la compétitivité et les problèmes financiers des APC, de même que des études sur l'impact économique des avantages et des tendances de l'industrie du transport maritime. Les résultats de ces études, combinés aux recommandations et aux observations du comité, orienteront l'examen par le Ministère des amendements à la LMC, l'orientation future de la politique de transport maritime et le recours à d'autres mécanismes pour promouvoir une industrie du transport maritime plus efficace et rentable.

### ***Accord général sur le commerce des services***

Une nouvelle série de négociations sur l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'Organisation mondiale du commerce a débuté en 2002. Les services maritimes sont visés par ces négociations et le Canada a avancé une offre d'engagements qui repose sur deux principes particuliers : l'accès aux marchés (élimination des obstacles au commerce) et le traitement national (annulation de la partialité des gouvernements envers leurs entreprises nationales). L'aboutissement de ces négociations favorisera l'accès aux marchés étrangers de notre industrie des transports.

### ***Initiatives de transport maritime à courte distance***

Une plus grande utilisation du transport maritime peut aider à alléger les encombrements routiers, renforcer l'intégration modale et contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. À cette fin, le transport maritime à courte distance, que l'on définit généralement comme le transport de marchandises et de passagers par eau entre des points situés à proximité l'un de l'autre sans qu'il soit nécessaire de franchir un océan, vise la navigation côtière et intérieure nationale de même qu'entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Des protocoles de coopération ont été signés avec les États-Unis et le Mexique afin d'échanger des informations et des expériences, et Transports Canada étudiera avec les intervenants les possibilités de renforcer l'utilisation de la capacité de transport maritime et d'améliorer l'intégration et les économies modales. À l'issue d'une série d'ateliers auxquels ont assisté de nombreux intervenants modaux, le Ministère élaborera une stratégie sur le transport maritime à courte distance en 2004. On trouvera d'autres précisions sur le transport maritime à courte distance à l'adresse [www.tc.gc.ca/pol/fr/transport\\_maritime/shortseaS\\_f/menu\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/shortseaS_f/menu_f.htm).

## **4. Transports accessibles**

Les personnes handicapées ont toujours eu du mal à se prévaloir intégralement du réseau de transport pour se rendre au travail, voyager et rendre visite à des amis et à des parents. Les obstacles qui parsèment le réseau ont empêché ces citoyens de participer pleinement aux activités que les autres tiennent pour acquises, et c'est un fait couramment admis que le nombre de personnes handicapées continuera d'augmenter au fur et à mesure que vieillit la population canadienne. De ce fait, Transports Canada prendra un certain nombre d'initiatives qui aboutiront à l'élaboration d'une stratégie fédérale multimodale à long terme visant à améliorer l'accès du réseau canadien de transport.

### ***Réunions semestrielles du Comité consultatif sur les transports accessibles***

Comme on a pu le lire dans le rapport préalable sur les plans et les priorités, Transports Canada a pris l'engagement de collaborer avec le secteur du bénévolat pour offrir aux Canadiens de meilleures politiques sur les transports accessibles. Le Ministère continuera d'appuyer les réunions semestrielles du Comité consultatif ministériel sur les transports accessibles (CCTA) et de moderniser le CCTA conformément aux principes énoncés dans l'Accord entre le gouvernement du Canada et le secteur bénévole et communautaire. Un CCTA plus concentré devrait permettre l'identification d'un certain nombre de nouvelles mesures visant à améliorer l'accès de tous les moyens de transport et permettre le transport continu des personnes handicapées. Le succès de la modernisation du CCTA sera mesuré en fonction de sa concordance avec l'Accord entre le gouvernement du Canada et le secteur bénévole et communautaire, de l'applicabilité des conseils et des recommandations du comité présentés au ministre et de la capacité des membres du CCTA à mieux servir l'ensemble des citoyens.

### ***Projets de recherche***

Transports Canada lancera par ailleurs un certain nombre de projets de recherche qui contribueront à l'élaboration d'un plan stratégique visant à mettre sur pied une stratégie fédérale à long terme pour améliorer l'accessibilité du réseau national de transport, notamment :

- évaluer les résultats de la Campagne de publicité sur le Code de pratique pour la prestation de services accessibles à bord des autocars au Canada visant la fourniture de meilleurs renseignements sur la sensibilisation aux questions d'accessibilité dans l'industrie de l'autobus/autocar, sur divers ordres de gouvernement et les voyageurs ciblés;
- faire le suivi de l'Atelier 2003 sur les animaux de service avec l'industrie et les voyageurs pour s'assurer que les exigences sont bien connues et sensibiliser les usagers à la gamme complète des services auxquels ils ont droit. Cela fournira aux transporteurs, aux fournisseurs de services et aux constructeurs les renseignements dont ils ont besoin pour faciliter le transport des animaux de service qui accompagnent les voyageurs handicapés.

### **Des infrastructures et des couloirs commerciaux sûrs et efficaces**

Pour assurer la productivité et la compétitivité de l'économie, il faut une coordination et une intégration efficaces entre tous les modes. Cela est indispensable à notre réussite, en particulier dans le contexte d'un marché nord-américain intégré. Cela est également essentiel si nous voulons atteindre nos objectifs d'un avenir plus respectueux de l'environnement. Compte tenu du rôle clé joué par les transports comme moteur de l'économie et des pressions croissantes qui s'exercent sur les infrastructures de transport, les investissements doivent être stratégiques et uniformes dans le contexte de l'économie nord-américaine.

Il faut une stratégie infrastructurelle multimodale et des instruments de financement durables pour appuyer les projets qui assureront l'efficacité du réseau et l'intégration des divers modes dans le cadre d'une stratégie holistique des choix de transport. Une telle stratégie déploiera les ressources là où l'on en a le plus besoin dans l'optique de la compétitivité et à l'appui du programme environnemental. Nous devons veiller à ce que nos ports, nos voies ferrées et nos couloirs de transport par camion les plus stratégiques s'interconnectent efficacement les uns avec les autres. La libre circulation des gens et des marchandises doit être l'un des critères au cœur des décisions sur le financement des infrastructures.

L'avenir de l'économie dépend de couloirs commerciaux efficaces qui permettent à tous les moyens de transport de tirer parti de l'avantage concurrentiel du Canada comme plaque tournante entre le marché nord-américain et les autres marchés mondiaux. Mais, tandis que nous devons continuer d'engager des investissements pour améliorer la circulation efficace et en douceur des biens et des gens à la frontière entre le Canada et les États-Unis, les flux commerciaux et le tourisme dépendent de plus en plus de la sûreté du réseau de transport. Pour apaiser les préoccupations suscitées par la sûreté, il faut adopter une stratégie multijuridictionnelle à l'égard des problèmes frontaliers, ainsi que des stratégies interministérielles précises.

Transports Canada a pris l'engagement de mener à bien la cession de certaines activités, de peaufiner les régimes de gouvernance en fonction de l'expérience récente et d'étudier de nouvelles options pour assurer le développement commercial des infrastructures et des services de transport. Avec le concours d'Infrastructure Canada, des gouvernements provinciaux et territoriaux et d'autres intervenants, le Ministère continuera de favoriser les investissements stratégiques dans le réseau de transport du Canada.

## **1. Transport aérien**

### ***Législation des aéroports***

Pour renforcer la gestion, la transparence et la responsabilisation des grands aéroports du Canada, essentiellement ceux qui sont exploités par des administrations aéroportuaires, il faudra mener d'autres travaux sur l'éventuel cadre législatif comme en fait mention le projet de loi sur les aéroports du Canada. Pour ce faire, il faudra tenir d'autres consultations avec les principaux intervenants (p. ex. les compagnies aériennes et les aéroports touchés ainsi que les autres parties intéressées). Outre la déclaration officielle d'une politique nationale des aéroports, les éléments possibles du cadre législatif pourraient couvrir les rôles et les responsabilités du gouvernement du Canada et des aéroports, les obligations relatives à la transparence et à la responsabilisation, le régime de gestion des administrations aéroportuaires, les moyens d'obtenir la contribution des usagers, les questions de concurrence qui se rattachent à l'accès aux installations et aux créneaux, les principes de facturation et les modalités d'établissement des redevances d'utilisation, sans oublier les activités auxiliaires des administrations aéroportuaires et les mécanismes d'application.

### ***Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires***

L'examen de la politique sur les loyers que le gouvernement du Canada perçoit auprès des administrations aéroportuaires devrait prendre fin au cours de la période de planification. Cet examen a porté sur des questions comme le montant et l'équité des loyers payés et l'incidence plus globale des loyers aéroportuaires sur la rentabilité du secteur national du transport aérien. Cet examen a pour but d'élaborer une stratégie qui garantira que les administrations aéroportuaires paient des loyers raisonnables au titre des terrains, des installations et des perspectives commerciales qu'elles louent au gouvernement du Canada. Les décisions finales seront appliquées en vertu d'amendements aux clauses des baux signés entre les administrations aéroportuaires et Transports Canada.

### ***Espace occupé par les ministères et organismes fédéraux***

En 2003, on a entrepris un examen des espaces occupés par les ministères et les organismes fédéraux dans les principaux aéroports du pays. De nombreuses entités fédérales ont besoin de locaux dans les aéroports pour remplir leur mandat, notamment les organismes d'inspection et Transports Canada. Depuis le 11 septembre 2001, il a fallu renforcer la présence fédérale aux aéroports pour permettre au gouvernement du Canada de s'acquitter de ses rôles en matière de sécurité et de sûreté en ce qui concerne le traitement des passagers et du fret aérien. Les nouvelles demandes imposées aux espaces libres ont entraîné de nouvelles difficultés pour les administrations aéroportuaires, d'où la décision d'examiner leurs besoins et la façon dont les administrations sont censées y répondre. À l'issue de cet examen, qui devrait prendre fin en 2004, le gouvernement du Canada sera en meilleure posture pour déterminer si les politiques actuelles nécessitent des ajustements.

### ***Gestion des baux***

L'état de santé de l'industrie canadienne du transport aérien est lourdement tributaire de la rentabilité et de l'efficacité soutenues des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Vingt et une administrations aéroportuaires exploitent 22 des 26 aéroports du RNA. En tant que propriétaire de ces aéroports, Transports Canada continuera de veiller à ce que les administrations aéroportuaires se conforment à toutes les exigences de leurs baux fonciers, notamment le paiement du loyer. Le Ministère continuera d'être le gardien des actifs de l'État, tout en reconnaissant les accords commerciaux indépendants conclus avec les administrations aéroportuaires.

On ne prévoit aucun changement important dans l'exploitation des aéroports du RNA attribuable à la gestion des baux en 2004 à l'exception de la provision d'assurance des baux fonciers.

En vertu des baux fonciers, les administrations aéroportuaires sont tenues de contracter une assurance pour protéger l'État contre les risques et assurer le maintien des opérations en cas de perte significative. Les dispositions d'assurance en vigueur ont été préparées avant les premières cessions d'aéroports en 1992; depuis cette date, le marché des assurances et les risques à prévoir ont radicalement changé et il semble possible de combiner une couverture améliorée et une certaine forme de rentabilité.

Une étude a été entreprise en 2003 moyennant l'aide de conseillers indépendants et le soutien actif des administrations aéroportuaires. Grâce à cela, le Ministère prévoit insérer de nouvelles dispositions dans les baux fonciers des administrations aéroportuaires en 2004, ce qui donnera à ces dernières l'occasion de gérer les risques de manière plus souple et rentable. Les administrations aéroportuaires seront en mesure de mieux faire cadrer leurs plans de gestion des risques et leurs polices d'assurance avec leurs besoins.

En vertu de son rôle de gardien, le Ministère est en mesure de surveiller les activités aéroportuaires dans les domaines suivants :

- entretien et protection continus des infrastructures de calibre mondial;
- respect de toutes les lois qui s'appliquent (p. ex. en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement);
- garantie du maintien des opérations en cas de perte et octroi d'une indemnité à l'État contre ce genre de perte.

La gestion des baux est une fonction qui fait appel à la diligence raisonnable pour assurer la protection des intérêts et des investissements des contribuables canadiens dans les infrastructures aéroportuaires pendant toute la durée du bail, à l'expiration de laquelle les actifs doivent toujours être en excellent état. Les formulaires de surveillance des baux font partie intégrante de la gestion des baux et ils aboutissent à des infrastructures bien entretenues qui sont conformes aux lois sur la sécurité, la sûreté et l'environnement et qui protègent l'État (et, en dernier recours, les contribuables) contre les pertes majeures. Les rapports soumis à la haute direction rendent compte des activités de surveillance, des résultats relatifs au respect des baux et de l'état général d'un aéroport et de sa situation financière.

Les résultats intermédiaires de la fonction de gestion des baux continueront d'être surveillés par le biais de vérifications. De fait, plusieurs vérifications successives ont confirmé l'efficacité avec laquelle le Ministère perçoit les loyers aéroportuaires, même si le Ministère estime qu'il doit améliorer la prestation d'autres activités en tant que gardien. L'année du bail 2003 est la troisième année d'améliorations prévues, notamment au chapitre de la formation du personnel, des examens indépendants et des améliorations graduelles. L'amélioration prévue se soldera en 2003 par un examen annuel qui prouve que les problèmes cernés lors des examens annuels préalables ont fait l'objet d'un règlement final et qui prévoit un plan de mesures correctives pour tout problème qui sont survenus en 2003. Les loyers continueront d'être perçus conformément aux conditions des baux fonciers.

### ***Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires***

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) a été créé en 1995 et il fait partie intégrante de la Politique nationale des aéroports. Le PAIA procure une aide

aux aéroports admissibles pour qu'ils puissent financer des projets d'immobilisations ayant un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la diminution des charges d'exploitation. L'engagement financier du programme actuel se chiffre à 190 millions \$ sur cinq ans, soit d'avril 2000 à mars 2005. À moyen terme, on prévoit que le programme contribuera à préserver ou à améliorer la sécurité des aéroports, à allonger la durée de vie des actifs, à réduire les charges d'exploitation et, dans la mesure du possible, à généraliser l'utilisation des pratiques respectueuses de l'environnement dans les aéroports. À plus long terme, on s'attend à ce que le PAIA contribue à la durabilité environnementale et à l'exploitation ininterrompue d'aéroports qui constituent un apport sûr pour le Réseau national d'aéroports.

L'atteinte de ces résultats sera mesurée tous les cinq ans au moment de la reconduction du programme. Une évaluation du PAIA a lieu actuellement en prévision du renouvellement du programme (que l'on escompte avant le mois d'avril 2005) pour cinq années de plus. L'évaluation permettra d'établir si le PAIA continue d'être utile, si ses objectifs ont été atteints et s'il existe d'autres moyens plus rentables d'en assurer l'exécution.

### ***Cession des aéroports hors RNA***

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<sup>er</sup> décembre 2002, 61 aéroports régionaux et locaux et 28 petits aéroports avaient été cédés, ce qui laisse respectivement dix et trois aéroports à céder. La cession des aéroports a pour but de raffermir la vocation commerciale et la responsabilisation locale de la direction des aéroports, d'en 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.

Transports Canada espère parachever l'examen du rôle à long terme du gouvernement fédéral dans les 13 aéroports éloignés dont il assure actuellement le financement ou l'exploitation. L'examen portera sur la stratégie la mieux adaptée à ces aéroports et comportera des recommandations stratégiques à l'intention du gouvernement.

## **2. Transports de surface**

### ***Programmes de contribution à l'appui du réseau routier national et d'autres infrastructures de transport de surface***

Comme le prévoyait le budget fédéral de 2000, Transports Canada a mis sur pied un Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) de 600 millions \$ pour renforcer l'efficacité et la sécurité du réseau routier national. Ce programme prévoit 500 millions \$ pour la construction de routes et 100 millions \$ pour l'intégration du réseau national par des améliorations aux postes frontaliers, des études et des projets sur la planification des transports et d'intégration modale et le déploiement de systèmes de transport intelligents.

### ***PSIR – Volet construction routière***

Le financement fédéral des routes cible aujourd'hui essentiellement les 24 000 km de routes qui constituent le réseau routier national (RRN). Créé par les ministres fédéral-provinciaux-territoriaux des Transports en 1988, ce réseau comprend les principales routes qui raccordent les routes interprovinciales et internationales aux principaux centres de population et commerciaux, aux principaux postes frontaliers terrestres et à d'autres moyens de transport desservis directement par la route. Grâce au PSIR, Transports Canada finance avec les provinces et les territoires des études visant à déterminer les tronçons du RRN qui réclament une attention immédiate en raison d'une augmentation de la densité de circulation et des échanges commerciaux. Ces projets sont soumis par les provinces et les territoires respectifs.

Transports Canada continuera d'administrer les 13 ententes de contribution signées en vertu du PSIR. Soixante-quatre projets de construction ont été annoncés dont le financement a été approuvé. Les projets d'amélioration du réseau routier consistent avant tout à élargir à quatre voies certaines routes, à construire des échangeurs et des rocades et à améliorer les routes pour en renforcer la sécurité et la capacité. Au cours des trois prochaines années, environ 370 km du RRN subiront ainsi des améliorations.

Transports Canada veille à ce que tous les projets routiers respectent les prescriptions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Le Ministère continuera de réaliser des études coûts-avantages, des analyses économiques et de sécurité à propos de chaque projet de construction routière. Le Ministère continuera également de participer aux travaux de l'Association mondiale de la route et de l'Association des transports du Canada pour s'assurer que les lignes directrices sur la conception, l'exploitation et l'utilisation des routes sont toujours d'actualité. Le Ministère poursuivra ses recherches pour améliorer les lignes directrices et s'assurer que les routes nouvelles et anciennes utilisent les toutes dernières technologies afin d'en améliorer la capacité.

Les améliorations apportées au RRN devraient contribuer à accroître la mobilité et l'efficacité des transports, à favoriser le développement des échanges et de l'économie et à améliorer le bilan de sécurité. On utilise deux instruments de surveillance importants pour mesurer les progrès réalisés. Le premier est le Comité de gestion au sein duquel siègent des représentants du gouvernement fédéral ainsi que des provinces et des territoires. Le comité, qui se réunit tous les semestres, surveille les progrès réalisés par le bénéficiaire des crédits et veille à ce qu'il se conforme aux objectifs et aux critères de l'entente. Le comité veille également à l'application uniforme des directives de construction et de conception des études et des projets routiers et à ce que toutes les mesures de protection de l'environnement soient bien prises. Le deuxième instrument de surveillance est le Système de gestion des contributions routières conçu pour gérer les contributions approuvées versées aux programmes routiers des provinces et des territoires. Ce système de gestion cible chaque programme, il gère les projets, les contrats et les demandes de règlement et il contrôle les données financières relatives à chaque programme. La base de données est partagée avec les provinces, les territoires et les municipalités. En outre, des fonctionnaires du Ministère veillent à ce que tous les projets respectent les politiques financières établies par le Conseil du Trésor avant

d'effectuer un paiement au bénéficiaire des crédits. Pour d'autres précisions, visiter le site [www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm).

***PSIR – Volet intégration du réseau national – Postes frontaliers et études.***

Les principaux objectifs de ces deux initiatives sont de favoriser le tourisme, le commerce et les courants de circulation le long des couloirs de transport de surface nord-sud et est-ouest à la frontière canado-américaine afin d'améliorer la mobilité et les transports, l'efficacité, la productivité, la sécurité et la sûreté des passagers et des marchandises, y compris les correspondances entre les différents modes. Le financement est réservé aux postes frontaliers terrestres désignés bureaux commerciaux par l'Agence des services frontaliers du Canada (où les installations commerciales sont ouvertes 24 heures par jour). Transports Canada gèrera l'exécution des projets approuvés d'amélioration des frontières annoncés ces dernières années, notamment un investissement fédéral de 14,1 millions \$ qui cible les quatre postes frontaliers situés dans le *lower mainland* de Colombie-Britannique, 440 000 \$ au titre des améliorations apportées au chemin Huron Church à Windsor (Ontario) et 29,5 millions \$ pour le poste frontalier de Lacolle (Québec)–Champlain (New York). Au mois de mai 2004, 5,6 millions \$ ont été dédiés à la construction d'une route internationale pour les camions à Sault Ste-Marie (Ontario). Ces projets contribueront à renforcer la sécurité et à réduire les encombrements de la circulation et leur achèvement est prévu d'ici 2006.

En vertu de ce volet du PSIR, Transports Canada choisit également certaines initiatives novatrices visant à améliorer les infrastructures des transports de surface (chaussée, voies ferrées, ponts et tunnels), les services frontaliers et les technologies. Les résultats devraient permettre de résoudre les problèmes de capacité et d'encombrements aux postes frontaliers et d'appuyer la mise en œuvre de la Déclaration sur une frontière intelligente, d'améliorer la sécurité et la sûreté aux postes frontaliers et de faire appel à la participation financière d'autres partenaires des secteurs public et privé.

Transports Canada continuera de collaborer de près avec les provinces et les territoires, les municipalités, les Premières nations, les entreprises privées, le milieu universitaire, les administrations/organismes de transport publics ou privés et les organisations à but non lucratif afin de répertorier les projets admissibles à des fonds en vertu de ce volet du PSIR. Le Ministère continuera aussi d'administrer et de gérer les ententes de contribution qui sont établies de la même manière que pour le volet construction routière.

Transports Canada a financé plusieurs études sur la planification des transports/intégration modale en Colombie-Britannique, en Ontario et en Alberta se rapportant à des réseaux de transport en commun rapide, des couloirs ferroviaires et des réseaux ferroviaires voyageurs à plus grande vitesse. Transports Canada a lancé un appel d'offres en février 2004 concernant la planification des transports et les initiatives d'intégration des modes de transport. Les propositions ont été reçues en mai 2004 et les comités de révision de Transports Canada ont évalué celles-ci et fourni des recommandations qui seront envoyées au Ministre à l'été 2004.

Transports Canada surveillera les résultats en veillant à ce que les bénéficiaires des subventions se conforment aux conditions et aux modalités des ententes et à ce que les normes nationales de réalisation de ces projets et études soient respectées de manière uniforme.

***PSIR – Volet intégration du réseau national — Systèmes de transport intelligents.***

En mars 2001, le Conseil du Trésor a approuvé le déblocage de près de 30 millions \$ de fonds du PSIR pour promouvoir le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) à travers tout le Canada. Le Plan stratégique des STI pour le Canada, *En route vers la mobilité intelligente*, contient des directives sur le déboursé des fonds STI. Il énonce la stratégie du gouvernement du Canada visant à stimuler le développement et le déploiement des STI novateurs dans les régions urbaines et rurales du Canada. La perception électronique des péages, les cartes intelligentes de transport en commun et la gestion centralisée de la circulation sont des exemples d'innovations STI. Les STI offrent la possibilité de rehausser l'efficacité et la compétitivité du réseau de transport. Dans certains cas, l'application des technologies STI peut contribuer à résoudre les problèmes d'encombrements dans les villes ou aux postes frontaliers.

***Programmes d'infrastructures pour les projets de transport à l'appui des routes, des transports en commun et des frontières***

Comme en témoignent les trois derniers budgets du fédéral, le gouvernement du Canada attache beaucoup d'importance à l'amélioration des infrastructures routières et de transport en commun dans le respect des buts environnementaux, sociaux et économiques afin d'améliorer en définitive la qualité de vie de tous les Canadiens. Dans les budgets fédéraux de 2001 et 2003, le gouvernement du Canada a annoncé 4 milliards \$ pour la constitution du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), phases 1 et 2, et 600 millions \$ pour le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF). Pour plus de précisions sur le FCIS et le FIF, visiter l'adresse [www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp).

Transports Canada collabore de près avec Infrastructure Canada aux projets de transport qui doivent être financés par le FCIS et le FIF; ces projets portent sur la construction routière, les transports en commun et les postes frontaliers. Le financement est assuré par Infrastructure Canada, qui assume la responsabilité globale et la responsabilisation des programmes, tandis que Transports Canada apporte une aide technique, effectue des analyses et prodigue des conseils sur la sélection des projets de transport, qu'il négocie conjointement et sollicite l'approbation par le Conseil du Trésor des ententes de contribution et qu'il assume la responsabilité de la réalisation des projets. On s'attend à ce que ces projets rehaussent l'efficacité et la sécurité du réseau de transports de surface, améliore la durabilité des transports de même que le flux des échanges et de la circulation à la frontière entre le Canada et les États-Unis. En date du mois de décembre 2003, 20 projets de transport bénéficiant d'un financement fédéral global de 2,2 milliards \$ avaient été annoncés. Alors qu'Infrastructure Canada est chargé de mesurer les progrès réalisés dans l'atteinte des résultats escomptés de ces programmes de financement, Transports Canada contribuera à la surveillance des résultats en évaluant les résultats de

certaines projets et en assurant que les bénéficiaires des fonds réalisent leurs projets conformément aux objectifs et aux critères qui figurent dans l'entente. Pour d'autres précisions, visiter l'adresse [www.infrastructure.gc.ca](http://www.infrastructure.gc.ca).

Le FCIS a été créé à l'issue du budget de 2001, qui prévoyait le versement de 2 milliards \$ pour financer les grands projets d'infrastructures stratégiques à travers le Canada. Le budget de 2003 prévoit le versement de 2 milliards \$ supplémentaires pour les projets futurs qui cibleront la qualité et l'accès de l'eau, les couloirs commerciaux, la connectivité, la croissance durable des régions urbaines et les infrastructures dans le Grand Nord. Des négociations ont été amorcées avec les provinces et les territoires au sujet d'autres projets qui seront financés en vertu de ce programme. Des négociations se déroulent avec les provinces et les municipalités pour conclure des ententes sur deux projets de transports urbains annoncés en 2003 dans le cadre du FCIS : la modernisation du réseau ferroviaire de GO Transit dans l'agglomération de Toronto (contribution de 385 millions \$ du fédéral); et le projet de liaison rapide entre Richmond et l'aéroport de Vancouver (contribution de 300 millions \$ du fédéral). Une entente a été signée pour un troisième projet de transport en commun, annoncé en 2003, avec la Municipalité régionale de York pour la phase Quick Start du Plan de liaison rapide de la région de York (contribution de 50 millions \$ du fédéral). Une fois signés, les accords seront administrés par Transports Canada pour s'assurer que les signataires respectent bien les conditions et modalités fixées. Le Ministère collabore de près avec Infrastructure Canada à l'examen des propositions de transport urbain dont on sollicite le financement en vertu du FCIS.

La majorité du 600 millions \$ pour le FIF ciblent les six postes frontaliers terrestres commerciaux les plus fréquentés à la frontière avec les États-Unis ainsi que d'importants postes frontaliers régionaux. Plus de 440 millions \$ de contributions fédérales ont déjà été annoncées pour des projets de transport aux postes frontaliers les plus fréquentés du Canada, soit St-Stephen (Nouveau-Brunswick) (45 millions \$); Niagara, Sarnia et Fort Erie (Ontario) (155 millions \$); Windsor (Ontario) (150 millions \$); North Portal (Saskatchewan) (5 millions \$); et Lower Mainland (Colombie-Britannique) (90 millions \$).

Transports Canada continuera de promouvoir la sûreté et l'efficacité des échanges entre le Canada et les États-Unis sur le plan du commerce et des transports et de l'exploitation des postes frontaliers terrestres. Le Ministère joue un rôle clé en ce qui concerne la Déclaration sur une frontière intelligente, plan d'action en 30 points qui cerne et cherche à atténuer les risques pour la sûreté d'une accélération de la circulation des gens et des marchandises, laquelle a été signée en décembre 2001 entre le Canada et les États-Unis. Les projets d'amélioration de la frontière, comme le déploiement de systèmes de transmission de données sur les voyageurs ou l'aménagement de bretelles d'approche réservées pour les voyageurs et les transporteurs commerciaux à faible risque, renforceront la sûreté tout en améliorant le franchissement de la frontière par les marchandises et les gens légitimes. Pour d'autres précisions sur le Plan d'action visant la création d'une frontière sûre et intelligente, visiter l'adresse [www.dfait-maeci.gc.ca/can-am](http://www.dfait-maeci.gc.ca/can-am).

Tandis que se déroulent les initiatives sur « une frontière intelligente » et que de nouvelles initiatives frontalières sont proposées, les activités de Transports Canada auront pour but :

- de promouvoir la planification régionale et binationale des transports des deux côtés de la frontière par des instruments comme le Groupe de travail binational sur les questions frontalières de transport et le Couloir international de mobilité et de commerce en Colombie-Britannique/État de Washington;
- d'améliorer la capacité des infrastructures frontalières, à la fois en modernisant les infrastructures qui facilitent les modalités de franchissement de la frontière et l'utilisation fructueuse de technologies comme les systèmes de transport intelligents;
- de suivre les mesures de sûreté à la frontière américaine et d'évaluer leur impact sur les transporteurs canadiens et l'efficacité des transports : en surveillant les développements et les annonces au sujet des lois et des règlements américains et les questions de mise en œuvre connexes; l'analyse des rapports et la rétroaction d'autres ministères gouvernementaux, des ambassades et des consulats du Canada; et l'échange continu d'informations et de communications avec d'autres juridictions et intervenants.

Dans le secteur de Windsor-Detroit, Transports Canada et ses partenaires (province d'Ontario, Federal Highway Administration des États-Unis et État du Michigan) s'occupent d'élaborer une Stratégie binationale des transports échelonnée sur 30 ans qui aboutira à un renforcement de la capacité transfrontalière. On trouvera d'autres précisions à l'adresse [www.partnershipborderstudy.com](http://www.partnershipborderstudy.com). De plus, le gouvernement du Canada et la province d'Ontario ont promis 300 millions \$ pour améliorer l'accès des postes frontaliers existants de Windsor. Le 11 mars 2004, le Canada, l'Ontario et la ville de Windsor ont annoncé le lancement de la première phase des projets qui seront réalisés en vertu de cet engagement.

Transports Canada continuera de verser des fonds à la province de Québec en vertu de l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais. L'objectif du programme, signé en 1972, est d'améliorer le réseau routier de la partie québécoise de la Région de la capitale nationale et d'offrir un niveau de service adapté aux besoins de la région. Les résultats que l'on escompte des projets financés en vertu de cet accord sont une amélioration du réseau de transport dans la capitale nationale grâce à un allègement des embouteillages et à une amélioration de la sécurité. Transports Canada surveillera les progrès réalisés en veillant à ce que les bénéficiaires des crédits se conforment aux objectifs et aux critères de l'accord. Une analyse rétrospective de certains projets consacrés à l'efficacité, à la sécurité et aux aspects socio-économiques du réseau de transport de l'Outaouais sera réalisée dès que les projets seront terminés.

Le parachèvement d'une voie de contournement de Montréal par le sud (autoroute 30) est l'une des priorités du gouvernement fédéral, et Transports Canada et Infrastructure Canada collaborent avec le gouvernement du Québec à ce projet. Les deux gouvernements ont annoncé que le financement du Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique servirait à construire le tronçon ouest de la prolongation de l'autoroute 30, avec le concours de la province de Québec et du 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.

Les problèmes urbains se classent en tête de liste des priorités du gouvernement du Canada. Transports Canada participera à l'élaboration d'une stratégie fédérale sur les transports urbains pour appuyer des villes durables. Le Ministère continuera de fournir des conseils aux institutions fédérales compétentes, de mener des recherches et d'appuyer des programmes et des activités à l'égard de la durabilité des transports urbains.

Transports Canada a adjudgé à Union Pearson AirLink Group (UPAG) le contrat visant la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien d'une liaison aérienne-ferroviaire entre la gare Union de Toronto et l'aéroport international Lester B. Pearson. Cette liaison assurera une correspondance directe, rapide et fiable entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport, améliorant du même coup les services offerts aux voyageurs et contribuant à alléger les problèmes de circulation. Le Ministère continuera de faciliter ce projet en collaborant avec les intervenants et l'UPAG pour assurer la réalisation fructueuse de ce projet.

### *Gestion des ponts fédéraux*

Transports Canada continuera de surveiller la saine gestion des ponts qui appartiennent au fédéral. La saine gestion des ponts contribue à la circulation sûre, sécuritaire et efficace des gens, des marchandises et des services et au développement du commerce international. De concert avec des sociétés d'État, le secteur privé et les administrations des ponts internationaux, le Ministère continuera d'assumer un rôle de surveillant à l'égard des grands ponts suivants : pont de la Confédération, pont du port de St. John, pont Jacques-Cartier, pont Champlain, pont Honoré-Mercier, pont des Mille-Îles, pont Peace, pont Blue Water et pont Sault Ste. Marie. Ces ponts sont d'importantes artères de transport et maillons du réseau routier national. Sur le plan de la surveillance, les ponts exploités par des sociétés d'État sont tenus de soumettre à l'approbation du gouvernement des plans d'activités annuels qui comportent des budgets de fonctionnement et d'immobilisations et les résultats de la société par rapport aux objectifs approuvés; un résumé de ces plans est également présenté au Parlement. Transports Canada se réunit régulièrement avec les administrations des ponts qui ne sont pas des sociétés d'État pour surveiller leurs progrès.

Enfin, le Ministère sollicitera l'approbation d'une stratégie de financement pour assurer le maintien de la desserte ferroviaire des régions éloignées assurés par VIA Rail ou financés par le Ministère.

### 3. Transport maritime

#### *Cession des ports*

Transports Canada poursuit son Programme de cession des ports déjà bien avancé dont le but est de transférer la propriété et l'exploitation des ports régionaux et locaux et des ports éloignés à d'autres ministères fédéraux, aux provinces, aux municipalités et à des intérêts locaux. En date du 31 décembre 2003, le Ministère avait cédé 450 de son inventaire de 549 ports originels. Le programme est conçu de manière à confier l'exploitation des ports à ceux qui sont le mieux qualifiés pour réagir à la situation locale de ces ports et ainsi contribuer à un réseau de transport plus efficace et rentable. À la fin de l'exercice 2003-2004, les cessions auront permis de réaliser des économies nettes de 142 millions \$ pour les contribuables canadiens.

Une stratégie de mesure du rendement a été adoptée pour évaluer les résultats du Programme de cession des ports. Au nombre des activités de la stratégie, mentionnons des évaluations postérieures au transfert qui cernent les questions réclamant des réformes politiques et qui évaluent les éléments des opérations de transfert des ports pour s'assurer qu'ils sont conformes aux pouvoirs délégués et à la politique ministérielle. Un autre élément de la stratégie de mesure du rendement réside dans les vérifications postérieures à la cession, dont le but est d'assurer que les nouveaux propriétaires des ports respectent les conditions et modalités qui figurent dans les ententes de cession. Une base de données sur la surveillance des ports a été constituée pour faciliter les activités de surveillance; le système produira également des rapports de rendement statistiques sur le niveau de conformité des ports.

Le gouvernement du Canada a annoncé la prolongation du programme pendant trois ans jusqu'au 31 mars 2006. Cela donnera au Ministère le temps dont il a besoin pour se dessaisir des 69 ports régionaux et locaux et des 30 ports éloignés restants (en cas de preuve d'intérêt) placés sous son administration. Le budget de février 2003 prévoyait 50 millions \$ pour les deux prochains exercices; les autres fonds nécessaires feront partie des exercices budgétaires futurs.

Plusieurs questions, comme les préoccupations des Autochtones, le consentement et le financement des provinces, ont entravé le progrès des cessions. Ces questions continueront d'être abordées au cours des deux prochaines années. En Colombie-Britannique et en Ontario, ce sont les préoccupations des Premières nations qui ont dominé la scène, accélérant la conception d'un modèle de consultation pour orienter les cessions dans ces conditions exceptionnelles. Même si le modèle prolonge le processus de cession, il a abouti et a créé un consensus parmi les parties dans bien des cas. La nécessité d'obtenir le consentement du gouvernement provincial à Terre-Neuve et Labrador et au Québec a également ralenti le processus de cession. Pour d'autres précisions, visiter l'adresse [www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm).

### ***Surveillance de la conformité des APC***

Transports Canada a la responsabilité de s'assurer que toutes les administrations portuaires du Canada (APC) mènent leurs activités en conformité avec les dispositions de la *Loi maritime du Canada* (LMC), les règlements de gestion associés et leurs lettres patentes.

Par conséquent, les représentants ministériels ont élaboré le cadre de surveillance de la conformité des APC et des procédures connexes pour garantir la cohérence nationale dans la surveillance législative, les méthodologies de rapport et le rassemblement des preuves documentaires. Afin de faciliter ces activités de surveillance, une base de donnée nationale de surveillance des ports a été lancée en décembre 2003, fournissant ainsi aux représentants ministériels, dans les régions et à l'administration centrale, les moyens de faciliter l'enregistrement et le rapport de renseignements importants reliés à l'administration des APC.

En février 2004, une vérification a été effectuée afin de déterminer si un système efficace de surveillance et de supervision de la conformité avait été institué par Transports Canada. Les vérificateurs ont conclu que le mandat du Ministère en ce qui a trait aux APC avait été clairement défini et qu'un cadre satisfaisant avait été établi pour exercer les responsabilités de surveillance.

### ***Questions de propriété des APC***

Transports Canada a la responsabilité d'approuver les transactions immobilières des administrations portuaires du Canada. Essentiellement, cela signifie s'assurer que le développement portuaire stratégique est conforme à la *Loi maritime du Canada* et tient compte des préoccupations environnementales ainsi que de l'urbanisme pour s'assurer que les questions reliées à la congestion de la ville et aux connexions intermodales sont réglées. De plus, Transports Canada a la responsabilité de consulter les Premières nations lorsqu'un droit ou un titre ancestral existe en ce qui a trait à une propriété gérée par une APC.

### ***Droits sur le revenu brut des APC/tarifs des ports publics***

Transports Canada a la responsabilité de percevoir les droits sur le revenu brut des administrations portuaires du Canada, y compris tous les intérêts qui y sont associés. Une fois payé, Transports Canada émet un certificat de conformité aux APC, qui fait partie intégrante de leur processus de financement.

Pour les ports publics que Transports Canada continue d'exploiter directement, Transports Canada établit un système national de tarifs des ports publics. Ces fonds aident à compenser les coûts associés à leur exploitation permanente, à leur entretien et à leurs besoins en capital à long terme.

### ***Programme de traversiers***

Depuis l'adoption de la Politique maritime nationale en 1995, le principal objectif stratégique du programme de traversiers a été d'établir un cadre commercial pour la prestation des services de transport maritime, qui compte davantage sur le secteur privé

pour l'exploitation des services de traversier. Transports Canada continuera d'évaluer les options qui existent en ce qui concerne les programmes de subvention restants, de même que l'avenir de ses gares de traversiers et de ses navires dans le Canada atlantique.

Le programme de traversiers appuie également les services fournis par Marine Atlantique S.C.C., qui représentent l'obligation constitutionnelle qui incombe au Canada envers la province de Terre-Neuve et Labrador. La mission de Marine Atlantique est d'offrir à ses clients un service de traversier sûr, respectueux de l'environnement et de qualité entre Terre-Neuve et le continent de manière fiable, courtoise et rentable. Des efforts continuent d'être dévolus pour améliorer les résultats financiers de Marine Atlantique tout en tenant compte des obligations constitutionnelles du Canada.

### ***Examen de la Loi maritime du Canada***

L'examen de la *Loi maritime du Canada* dont on a parlé plus haut s'est soldé par des recommandations très précises au sujet des infrastructures et du financement des administrations portuaires canadiennes (APC). Pour bien comprendre ces questions et tâcher de les régler, Transports Canada a entrepris des études, envisagera diverses options et consultera les organismes centraux au sujet de la réalité des infrastructures maritimes. En particulier, des questions comme les investissements, l'accès au financement des programmes de l'État (comme le PSIR et le FCIS, qui ne sont actuellement pas accessibles à l'industrie du transport maritime), les limites d'emprunt et d'autres problèmes financiers sont actuellement analysés dans le but de promouvoir une industrie du transport maritime à la fois flexible et capable de parvenir à la compétitivité économique et de s'adapter efficacement à l'évolution des demandes du marché. La capacité des APC à être concurrentielles sur les marchés existants et émergents, à engager des investissements dans les infrastructures et à réagir aux changements du marché est mesurée par les rapports réguliers que l'on entretient avec les intervenants portuaires.

### ***Étude du réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent***

La Voie maritime du Saint-Laurent, qui dessert 15 grands ports internationaux et environ 50 ports régionaux des deux côtés de la frontière canado-américaine, procure un avantage concurrentiel indéniable à tout un éventail d'industries situées au cœur de l'Amérique du Nord. Le réseau de la Voie maritime n'est plus tout jeune et les coûts d'entretien des infrastructures existantes ne cessent d'augmenter. Des cibles détaillées sur les coûts ont été négociées pour le plan d'activités quinquennal (qui a débuté le 1<sup>er</sup> avril 2003). La proposition finale approuvée par le Ministère et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) prévoit une hausse de 36 % du Plan de renouvellement des actifs (coûts ordinaires, dépenses majeures et dépenses d'entretien des immobilisations) qui portera le total sur cinq ans à 170 millions \$.

En tant que propriétaire de tous les actifs immobilisés du tronçon canadien de la Voie maritime, le gouvernement du Canada doit établir un profil réaliste du réseau. Cela veut dire qu'il doit examiner les travaux d'entretien réguliers et évaluer les avantages et les coûts relatifs qu'il y a à entretenir et à optimiser les infrastructures actuelles. Il est important que la Voie maritime continue d'être entretenue de manière économique comme artère de transport sûre, efficace et fiable. Les investissements futurs du Canada

dans l'entretien des infrastructures devront être judicieusement planifiés et tenir compte des perspectives commerciales en plus de faciliter le commerce.

Étant donné que deux écluses américaines font partie intégrante de la Voie maritime, il est indispensable de demander la participation des États-Unis à l'élaboration des plans à long terme. En conséquence, le Ministère participe avec le ministère des Transports des États-Unis, l'Army Corps of Engineers et la CGVMSL à une étude conjointe canado-américaine sur les futurs besoins en matière d'infrastructures du réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Cette initiative reflète la grande importance que Transports Canada attache aux études qui appuient les investissements stratégiques en vue d'intégrer le réseau de transport. L'étude globale portera sur les coûts et avantages socio-économiques du réseau à long terme, en particulier sur les coûts d'entretien et de remise en état des infrastructures existantes, vu que le niveau futur de ces coûts aura de profondes répercussions sur la rentabilité du réseau et, en définitive, sur l'élaboration des politiques de l'État. Même si l'étude se concentre sur la navigation, elle portera également sur des facteurs environnementaux.

#### ***Cession des délaissés de la Voie maritime du Saint-Laurent***

Lorsque la Voie maritime du Saint-Laurent a été commercialisée en octobre 1998, tous les terrains situés entre Longueuil (Québec) et Port Colborne (Ontario) ont été cédés à Transports Canada, qui est aujourd'hui responsable avec la CGVMSL de l'Accord de gestion des actifs hors navigation. Le Ministère est sur le point de vendre 177 biens excédentaires de la Voie maritime à la Société immobilière du Canada ltée (SIC). La vente de ces biens permettra au gouvernement du Canada d'économiser l'argent des contribuables canadiens qui aurait autrement été consacré à l'exploitation et à l'entretien de ces terrains. De plus, la SIC s'efforcera d'optimiser la valeur financière des terrains en collaborant avec les collectivités et les intervenants de manière à ce que l'occupation future des biens réponde mieux aux besoins locaux. Les biens en question devraient être vendus d'ici la fin de l'exercice 2005-2006.

#### ***Étude sur les services à la navigation maritime***

Avec le concours de Pêches et Océans Canada et de l'industrie, Transports Canada a pris l'engagement d'évaluer une diversification des modes de prestation des services à la navigation maritime (SNM) au Canada. Le système SNM englobe des services comme les aides à la navigation de la Garde côtière, l'aménagement des voies navigables, les services de communications et de trafic maritimes et les services de déglacement. La phase I de l'évaluation a permis de recueillir des renseignements généraux et de base et d'étudier de quelle façon plusieurs autres pays fournissent des SNM. La conception et l'évaluation des options possibles auront essentiellement lieu durant la phase II, à compter de 2004. La contribution des usagers des services à la navigation maritime fera partie intégrante de la phase II de l'étude. Pour plus de précisions sur nos initiatives maritimes, visiter l'adresse [www.tc.gc.ca/pol/fr/transport\\_maritime/menu\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm).

## **Compétences et R et D à l'appui des innovations dans le domaine des transports**

Il faut un flux régulier de nouvelles idées pour assurer les progrès technologiques qui appuient l'intégration intermodale, la conception d'infrastructures modernisées, la gestion des encombrements, la logistique de la chaîne d'approvisionnement et les initiatives environnementales. C'est pourquoi il faut établir un plus grand nombre de partenariats dans les domaines de la recherche, des applications technologiques et de l'aide dans la commercialisation des technologies et des sciences de transport, notamment un resserrement de la collaboration avec les universités et les collègues. Il est aussi urgent que tout le secteur des transports se concentre sur le perfectionnement des compétences pour disposer des ressources humaines et de la capacité d'en poursuivre l'exploitation et l'amélioration.

À l'instar de quantité d'autres secteurs de l'économie canadienne, le secteur des transports repose de plus en plus sur le savoir. De ce fait, son succès et celui des nombreux secteurs de l'économie tributaires des transports dépendent de l'innovation et des compétences des employés du secteur des transports si l'on veut en assurer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la compétitivité tout en lui permettant de s'acquitter de ses obligations sociales et environnementales.

### **1. Innovation et partenariats**

Transports Canada promeut le perfectionnement des compétences et les perspectives d'innovation afin d'établir des partenariats mutuellement bénéfiques parmi les intervenants du milieu universitaire et du secteur privé. En ouvrant des voies de communications avec les intervenants, le Ministère s'emploie à maintenir le débit des informations dans les deux sens. De cette façon, les intervenants sont tenus au courant des programmes – comme le Plan de recherche et développement sur les systèmes de transport intelligents (STI) (qui est abordé ultérieurement dans cette partie) –, tandis que Transports Canada bénéficie de l'apport des intervenants lorsqu'il établit ses orientations stratégiques.

Transports Canada songe actuellement à diverses options pour rehausser le profil des transports parmi les organismes subventionnaires fédéraux de même que chez les éventuels partenaires dans le domaine de la recherche et du développement. En tenant lieu d'élément catalyseur entre le gouvernement, l'industrie, le milieu universitaire et d'autres intervenants nationaux et internationaux, le Ministère favorise les partenariats afin de rehausser l'efficacité et la compétitivité du secteur des transports et de souligner le rôle clé qu'ils jouent dans l'économie.

Transports Canada procède également à un certain nombre d'études dans le secteur de l'innovation en matière de transports dans les secteurs à la fois public et privé. Grâce à ces études, le Ministère sera en meilleure posture pour surveiller les résultats du secteur canadien des transports par rapport à ceux d'autres secteurs de l'économie canadienne et par rapport aux secteurs des transports d'autres pays. Les résultats de ces études aideront à déterminer les secteurs sur lesquels il faut se polariser et les investissements qu'il faut

engager dans les recherches stratégiques, et ils éclaireront (en partie) l'orientation stratégique des activités du Ministère en matière d'innovation.

Transports Canada représente le gouvernement du Canada au sein de l'Association mondiale de la route (AIPCR). Un Congrès mondial de la route et une exposition ont lieu tous les quatre ans; c'est une tribune internationale idéale pour que les entreprises canadiennes de transport routier puissent constituer des réseaux, établir des partenariats et faire valoir leur savoir-faire dans les domaines technique et de l'ingénierie. Le Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR) permet à Transports Canada et aux provinces et aux territoires de faire connaître le savoir-faire du Canada dans le domaine routier. Il permet également aux entrepreneurs canadiens de jouer un rôle dynamique au sein de l'Association et, par conséquent, de donner une plus grande visibilité aux entreprises canadiennes à travers le monde. Le Ministère procède actuellement à une évaluation de sa participation à la mission Équipe Canada en quantifiant les investissements dans l'AIPCR afin d'en maximiser les avantages pour tous les Canadiens. Pour d'autres précisions sur l'AIPCR, visiter le site [www.cnc-piarc-aipcr.ca](http://www.cnc-piarc-aipcr.ca).

## **2. Perfectionnement des compétences**

Au nombre des recherches stratégiques que l'on mène actuellement sur le perfectionnement des compétences, mentionnons une étude sur la formation professionnelle et technique dans le domaine des transports au Canada. Le rapport final contient une mine de données qui permettent d'évaluer les atouts et les difficultés qui se posent aux établissements d'enseignement qui appuient le secteur des transports au Canada. Un examen du Modèle de compétences du système de projections des professions au Canada (mis au point par Ressources humaines et Développement des compétences Canada et terminé au début de 2004) permet une analyse et une interprétation des pressions qui s'exerceront sur le marché du travail dans ce secteur au cours des cinq prochaines années. On a également brossé un portrait des effectifs du secteur des transports qui est fondé sur le recensement de 2001. Les renseignements que contiennent ces rapports constituent de précieux outils pour les Canadiens qui entendent faire carrière dans le secteur des transports et ils aideront le secteur à planifier ses besoins futurs en ressources humaines.

En 2004, Transports Canada poursuivra ses activités de rayonnement auprès de ses partenaires des secteurs public et privé pour tirer parti du succès remporté par le Symposium sur les compétences en transport (qui a eu lieu en décembre 2003) et élargir la portée des conseils sectoriels dans l'industrie des transports. Un recueil des meilleures pratiques glanées auprès des participants à ce symposium sera publié en 2004. Parmi les autres activités de suivi possibles, mentionnons des séances d'information sur les initiatives de perfectionnement des compétences parrainées par le fédéral et la planification d'un deuxième forum sur les transports multimodaux où l'on abordera des questions qui présentent de l'intérêt pour le secteur des transports. Le Ministère prévoit par ailleurs des initiatives pour appuyer le savoir-faire et les recherches dans le domaine des transports auprès des secteurs public et privé et au sein du milieu universitaire afin de

favoriser les innovations qui aideront le réseau des transports à s'adapter aux défis de demain.

Transports Canada poursuivra l'élaboration du Programme national de formation navale qui est chargé de concevoir et d'administrer des cours de formation technique qui s'adressent aux inspecteurs de la marine. Grâce à ce programme, le personnel de la marine peut se conformer aux règles et aux règlements qui évoluent sans cesse et se tenir au courant des lois et des règlements qui ont une incidence sur la sécurité maritime. Parmi les travaux en cours, mentionnons une politique nationale sur la formation obligatoire des inspecteurs avant leur nomination, l'importance soutenue attachée aux inspections des petits bâtiments, la relève des inspecteurs régionaux lorsqu'ils dispensent des cours de formation et la révision du contenu des cours existants pour refléter les réformes apportées à la réglementation.

### **3. Sciences et technologies et recherche et développement**

En 2004-2005, Transports Canada fera valoir que les sciences et les technologies et la recherche et le développement (S et T/R et D) sont essentiels aux initiatives prises par le Ministère dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de l'économie, de l'environnement et des politiques. Pour combler les lacunes des recherches et faire face aux nouvelles exigences, le Ministère tiendra lieu d'élément catalyseur afin de resserrer la collaboration et les partenariats avec les intervenants et de trouver des moyens novateurs de gouverner, de gérer et d'offrir un potentiel S et T/R et D élargi. Nous assurerons une plus grande collaboration horizontale avec d'autres ministères et juridictions du fédéral, ferons preuve de leadership dans l'évaluation des défis et des solutions technologiques en matière de transports et mobiliserons l'appui de chacun pour donner de l'élan et inciter à la fois le secteur privé et les universités à renforcer leur potentiel d'innovation et leurs investissements.

Le nouveau programme stratégique S et T/R et D de Transports Canada portera sur les moyens de renforcer le perfectionnement des compétences, sur la recherche et le développement et le déploiement de nouvelles technologies. Le Ministère collaborera avec l'industrie, le gouvernement et le milieu universitaire au recensement des secteurs menacés d'une éventuelle pénurie de compétences et au développement de solutions afin de stimuler l'adoption du commerce électronique dans le secteur des transports et de promouvoir le déploiement de systèmes de transport intelligents.

Au cours de la période visée par ce rapport, Transports Canada :

- s'occupera d'élaborer et de mettre en œuvre un plan stratégique et un plan tactique détaillé en matière de S et T/R et D et d'innovation avec le concours d'autres intervenants ministériels, d'intervenants du secteur des transports et de l'extérieur afin de multiplier les activités de recherche et développement sur le secteur;
- resserrera ses liens avec les centres d'excellence universitaires et étudiera la possibilité de créer un programme de professeurs invités à Transports Canada afin

d'offrir des possibilités de recherches sur les priorités du gouvernement dans le domaine des transports avec le secteur universitaire;

- s'occupera de promouvoir et d'appuyer l'adoption de technologies STI pour rehausser la sécurité, l'efficacité et la sûreté du réseau de transport multimodal, de faciliter l'accès aux services de transport et de réduire la consommation de carburant et les dégâts causés à l'environnement;
- créera un nouveau Conseil d'intégration qui tiendra lieu de conseil d'administration chargé d'assurer l'orientation stratégique des programmes S et T/R et D et d'innovation;
- appuiera le Plan d'action du gouvernement du Canada sur le changement climatique par des mesures précises, dont certaines consistent à promouvoir la vente et l'utilisation de véhicules et de carburants qui produisent moins d'émissions et à accroître l'utilisation d'autres modes de transport des passagers et des marchandises.

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada parachèvera son projet de modernisation des équipements et des installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec). Ce projet prévoit l'achat de dispositifs d'essai anthropomorphiques dernier cri, mieux connus sous le nom de mannequins, d'équipements de collecte des données, de modernisation des infrastructures de même que des équipements d'essai et d'étalonnage. Toutes ces améliorations renforceront le potentiel de recherche du Ministère de même que l'élaboration de règlements et les essais de conformité qui aboutiront à des normes plus strictes et autoriseront une plus grande harmonisation des normes sur la scène internationale.

#### **Initiatives prioritaires de R et D**

- Technologies évoluées de sécurité et de sûreté
- Amélioration des performances humaines
- Technologies d'intégration intermodale
- Gestion des embouteillages
- Technologies environnementales, énergétiques et durables
- Accessibilité
- Surveillance des données du système

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada collaborera avec le Québec, l'Alberta et le ministère des Transports des États-Unis ainsi qu'avec un certain nombre de groupes industriels du Canada et des États-Unis à la recherche, au développement, à l'évaluation et à la mise en œuvre d'un programme intégré et détaillé de gestion de la fatigue pouvant s'appliquer à l'industrie du transport routier. Ces recherches fourniront des mesures fructueuses permettant d'atténuer la conduite en état de fatigue, dont l'objectif ultime est de renforcer la sécurité routière.

Dans le cadre du projet consacré à l'intégrité de la protection thermique des wagons-citernes, Transports Canada évaluera l'intégrité des systèmes de protection thermique que

l'on trouve dans les wagons-citernes de chemin de fer. Il recueillera des données sur des incendies expérimentaux de wagons-citernes pour valider un modèle informatique tridimensionnel qui servira à établir des critères d'évaluation des systèmes défectueux de protection thermique de ceux-ci. Des inspecteurs du ministère des Transports des États-Unis (Federal Railroad Administration) suivront également une formation sur l'utilisation d'une caméra à infrarouges.

Le Ministère lancera la prochaine phase du projet de tests de stabilité des camions-citernes. Il analysera les données sur le seuil de retournement des camions-citernes et d'autres véhicules susceptibles de transporter des substances dangereuses, avec pour objectif global d'élaborer des normes futures sur la stabilité des camions-citernes.

Transports Canada est déterminé à protéger l'environnement et à bâtir un réseau de transport durable. Avec le concours de la Division de la recherche et de la mesure des émissions d'Environnement Canada, le Ministère se livrera à d'autres recherches sur les techniques de contrôle des émissions maritimes, afin d'abaisser les émissions de gaz à effet de serre. Les résultats montrent que les techniques conçues jusqu'ici ont permis de réduire de 28 % les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Le système a été optimisé en laboratoire et il est aujourd'hui installé à bord d'un roulier qui relie Montréal (Québec) à St. John's (Terre-Neuve); les essais en grandeur nature débiteront cet hiver. Parmi les travaux prévus au cours des trois prochaines années, mentionnons les derniers essais et le peaufinement de la technologie pour qu'elle puisse être adoptée par les exploitants de navires comme dispositif complémentaire de leurs unités de propulsion actuelles.

Dans le cadre du Programme de développement de technologies évoluées des autobus/autocars et avec le concours de Ressources naturelles Canada, Transports Canada entreprendra des recherches au cours des trois prochaines années avec les constructeurs d'autobus/autocars canadiens et leurs fournisseurs afin de réduire le poids à vide des autobus/autocars pour en réduire la consommation d'énergie et les émissions et minimiser les dommages causés aux routes. Une diminution de poids de 20 % est visée grâce à l'emploi de nouveaux matériaux légers et à l'optimisation de stratégies hybrides pour des éléments structuraux plus légers comme les sièges des passagers, où l'utilisation de magnésium peut permettre une diminution du poids de 40 % ou de 1 000 lb par autobus/autocar.

### ***Plan sur les systèmes de transport intelligents***

Transports Canada chapeaute la mise en œuvre du Plan du Canada sur les systèmes de transport intelligents (STI), initiative dont le but est d'assurer la sécurité, l'intégration, l'efficacité et la durabilité du réseau de transport canadien. Les STI peuvent métamorphoser la façon dont le réseau de transport est bâti, géré et exploité.

Plusieurs activités ont été entreprises à l'appui de l'initiative STI :

- administration des ententes de contribution signées à l'issue de la demande de propositions visant des projets de déploiement, annoncée en 2001. On prévoit le lancement d'une autre demande de propositions en 2004;

- mise en œuvre du Plan de recherche et développement multimodal sur les STI, publié en 2003. Dix contrats ont été annoncés en janvier 2004. Transports Canada évalue actuellement les propositions de contribution à la R et D et prévoit d'annoncer les candidats retenus en 2004;
- collaboration avec les provinces et les territoires à deux initiatives nationales : conception d'un réseau pancanadien de systèmes météo routiers et analyse des rapports finaux des études de faisabilité technique et coûts-avantages d'un réseau d'exploitation des véhicules commerciaux;
- amorce de consultations binationales sur le développement éventuel d'une architecture STI à la frontière canado-américaine afin de guider le déploiement des applications STI aux passages frontaliers terrestres et aux alentours. Cela aidera le Ministère à 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.

Il est prévu que ces activités se solderont par une amélioration de la fiabilité et des performances générales du réseau de transport de surface, grâce à une plus grande mobilité et une plus grande efficacité et à une amélioration du bilan de sécurité et des transports durables. Ces résultats seront mesurés par les projets de déploiement et de recherche et développement sur les STI réalisés au Canada, par le nombre de partenariats établis et le niveau de sensibilisation accru aux STI. Les bénéficiaires de subventions sont tenus de présenter des rapports d'évaluation de leurs projets qui contiennent des renseignements précieux sur les résultats des projets, notamment sur les économies des temps réalisées, la diminution des encombrements et l'amélioration des services. Ces données seront résumées et publiées par Transports Canada afin d'orienter les projets futurs et d'évaluer l'efficacité globale de l'initiative STI. Pour d'autres précisions sur les initiatives STI, visiter le site Web à [www.its-sti.gc.ca](http://www.its-sti.gc.ca).

Transports Canada a annoncé un appel d'offres au sujet d'initiatives qui favoriseront l'intégration modale et la planification des transports dans les secteurs urbains et le long des couloirs de transport. Ces initiatives peuvent revêtir la forme de projets de recherche universitaires ou d'initiatives de transport appliquées. En 2004, le Ministère sélectionnera les propositions retenues, négociera des ententes au sujet des modalités de financement du fédéral et surveillera les résultats des travaux des bénéficiaires. Cet appel d'offres sera financé à même une partie du volet de 5 millions \$ consacré à la planification des transports et à l'intégration modale du PSIR.

### **3.3.2 Assurer des normes rigoureuses pour un réseau de transport sûr et sécuritaire**

#### **1. Réglementation intelligente**

Cette partie donne un aperçu du cadre de réglementation des initiatives propres à chaque mode qui sont décrites dans la section suivante, notamment les résultats escomptés et les activités de surveillance qui s'y rattachent.

D'exploitant du réseau de transport qu'il était, Transports Canada est aujourd'hui devenu surveillant de la réglementation, responsable de la formulation des politiques et propriétaire. Cette évolution l'a obligé à formuler des règlements plus intelligents, comme en témoignent les secteurs suivants :

- réformer nos lois et règlements;
- offrir des instruments de consultation novateurs;
- concevoir tout un éventail d'initiatives d'harmonisation;
- promouvoir de puissantes cultures de sécurité grâce à des modèles et à des cadres de responsabilisation améliorés.

#### ***Réforme des lois et des règlements***

(Voir section 5.8 pour une liste des amendements prévus à la réglementation.)

Les amendements prévus à la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* permettront d'en moderniser les dispositions sur l'efficacité et l'harmonisation des règlements, la certification et l'application et l'importation. Les propositions renforceront l'efficacité et la rapidité avec laquelle Transports Canada pourra harmoniser ses règlements avec ceux des États-Unis et d'autres organismes étrangers comme la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Elles aideront les constructeurs et les importateurs de véhicules à réagir aux pressions de la mondialisation et aux progrès technologiques rapides des techniques de construction et de conception, en plus d'améliorer la sécurité des véhicules.

Les transporteurs routiers qui assurent des services au-delà des frontières d'une province sont réglementés par la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR), qui autorise les provinces à réglementer les transporteurs routiers extraprovinciaux pour le compte du gouvernement fédéral. En vertu des amendements apportés à la Loi (le projet de loi S-3 a reçu la sanction royale en juin 2001), Transports Canada renforcera l'harmonisation et la compatibilité des règlements sur la sécurité des transporteurs à travers le Canada en établissant un cadre national de réglementation de la sécurité des transporteurs routiers axé sur la norme 14, soit le Code canadien de sécurité (CCS). La Loi obligera les provinces et les territoires à appliquer un régime national de réglementation de la sécurité aux transporteurs routiers extraprovinciaux qui ont leur siège sur leur territoire.

L'application de la norme 14 du CCS procède comme prévu au sein du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Les juridictions s'occupent de régler les dernières questions nationales d'uniformité, en particulier la méthode d'évaluation de la sécurité. Les provinces et territoires ont demandé que la date d'entrée en vigueur de la LTR révisée et de la réglementation fédérale soit reportée au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Cela devrait leur donner suffisamment de temps pour résoudre les derniers problèmes d'uniformité et mener à terme leurs processus réglementaires.

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* préconise la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses, notamment les marchandises transportées à bord d'un navire ou d'un aéronef immatriculé au Canada. La Loi est en cours d'examen, ce qui devrait aboutir à des amendements, en particulier en ce qui concerne la sûreté. L'examen, les amendements et les nouveaux règlements devraient être prêts d'ici 2010 et ils amélioreront la sécurité en réduisant le nombre et les conséquences des rejets de marchandises dangereuses résultant d'accidents des transports. On trouvera d'autres précisions sur l'examen de La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* à l'adresse [www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm).

### **Consultations**

L'an prochain, Transports Canada continuera de moderniser la navigation en réformant la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et en préconisant des activités plus sécuritaires, plus efficaces et plus respectueuses de l'environnement. Dans le cadre de cette réforme, Transports Canada tient des consultations internes et extérieures avec les employés et les intervenants afin de donner la chance aux parties intéressées de formuler des remarques sur l'élaboration des amendements à la réglementation, ce qui garantit la transparence du processus. Pour accroître la transparence du processus, tous les renseignements seront affichés sur notre site Web, ce qui permettra aux intervenants et aux employés du Ministère de surveiller l'avancement de chaque amendement et de participer aux éléments qui les intéressent.

Les consultations ont déjà été amorcées avec le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), à l'échelle régionale et nationale, et se poursuivront lors des réunions du CCMC au printemps et à l'automne 2004. Transports Canada est convaincu qu'en vertu d'une participation de tous les intervenants dès le commencement du processus, ils bénéficieront tous d'un régime de réglementation plus moderne et plus rationnel. Comme exemples de projets de réforme de la réglementation sur lesquels portent les consultations avec le CCMC, mentionnons le personnel maritime, la sécurité de la navigation et l'inspection. Des consultations sur les bateaux de pêche, les petits bâtiments et les cargaisons sont prévues avec les intervenants qui ne pourront pas participer aux réunions du CCMC.

Transports Canada participe à l'initiative des « règlements intelligents » par le biais du projet pilote sur la démocratie délibérative. En juin 2003, le Ministère a publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* un document de travail intitulé *Stratégies visant à réduire la distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques de bord*. Les principaux intervenants de l'industrie et de nombreux territoires et provinces ont

formulé leurs observations; d'autres consultations auront lieu avec les constructeurs automobiles. Les données ainsi obtenues aideront le Ministère à comprendre le besoin et les caractéristiques d'une éventuelle intervention de l'État. Un rapport sur les consultations et les initiatives stratégiques recommandées est prévu en 2004, après quoi les initiatives voulues seront sélectionnées et l'on préparera un plan de mise en œuvre.

Le Ministère joue également un rôle dirigeant dans les préparatifs de la Deuxième Conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port. Cette conférence internationale sera présidée par le ministre des Transports et se déroulera les 2 et 3 novembre 2004 à Vancouver. Ce sera la deuxième fois que le Canada accueille des pays membres et des pays observateurs pour qu'ils signent une déclaration ministérielle qui expose en détail les nouvelles mesures que doivent prendre les administrations pour éliminer les navires inférieurs aux normes dans le monde entier et protéger le milieu marin mondial.

### ***Harmonisation***

Transports Canada s'emploie à harmoniser ses normes sur la sécurité des véhicules automobiles avec celles des États-Unis, sauf lorsqu'il est prouvé que le Canada n'a pas intérêt à vouloir une telle harmonisation. Dans ces cas, le Ministère ne ménage aucun effort pour élaborer des règlements compatibles avec ceux des États-Unis pour que les véhicules puissent être vendus sur les deux marchés. Conformément à la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, on utilise des documents de normes techniques pour faciliter l'incorporation des dispositions adoptées par un gouvernement étranger. Actuellement, Transports Canada a dix règlements sous forme de documents de normes techniques et neuf autres en cours, qui reposent tous sur les règlements en vigueur aux États-Unis. En outre, en vertu de l'Accord mondial de 1998 de la Commission économique pour l'Europe (CEE), les organes de réglementation mondiaux ont convenu de collaborer à l'élaboration des règlements mondiaux. Le Canada et les États-Unis en sont signataires et ils participent activement à l'élaboration de plusieurs règlements techniques mondiaux.

À propos de ce paramètre des règlements intelligents, le Ministère a remporté beaucoup plus de succès avec les instruments non réglementaires, comme les protocoles d'entente (PE). Les PE permettent d'améliorer la sécurité beaucoup plus vite que ce n'est généralement le cas par voie de réglementation. À titre d'exemple, Transports Canada et tous les grands constructeurs automobiles ont ratifié en janvier 2001 un PE qui stipule que les véhicules doivent satisfaire aux exigences des règlements américains ou européens en matière de protection contre les collisions latérales. Ces règlements précisent les critères de blessures qui doivent être mesurés au moyen de mannequins anthropomorphiques dans une collision simulée en heurtant un véhicule ciblé sur le côté avec un obstacle mobile. Le PE stipule en outre que les véhicules équipés de coussins gonflables latéraux doivent être évalués au moyen de procédures qui visent à minimiser les risques de blessures causées aux enfants par les coussins gonflables latéraux.

En 2004-2005, le Ministère prévoit la conclusion fructueuse de deux autres PE avec les grands constructeurs automobiles. Transports Canada souscrit entièrement à la

proposition de ces derniers qui souhaitent commercialiser volontairement au Canada des véhicules conçus pour respecter les critères de performance et qui cherchent à améliorer la compatibilité des véhicules en cas d'accident et à accroître la protection des occupants en cas d'impact frontal ou latéral. Le Ministère est convaincu que cette proposition aboutira à un PE fructueux sur la compatibilité des véhicules en cas de collision.

Le Ministère poursuivra également sa collaboration avec les constructeurs automobiles en vue de conclure un PE sur la version électronique du dispositif d'essai de l'ajustement de la ceinture (EACe). Le PE sur l'EACe a pour but de minimiser les risques de blessures causées par la ceinture résultant d'un décalage entre la géométrie de la ceinture de sécurité et les caractéristiques anthropomorphiques des occupants.

### ***Culture de sécurité***

En 2004-2005, le programme sera axé sur le parachèvement du cycle préliminaire des vérifications du système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF), aussi bien les prévérifications que les vérifications proprement dites, en plus d'un niveau de suivi important par rapport aux vérifications initiales. Les vérifications futures seront fondées sur une stratégie reposant sur les résultats des programmes de surveillance et les vérifications préalables du SGSF.

L'une des grandes priorités du Ministère depuis 1999, soit l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les entreprises aéronautiques, est la clé de voûte de l'amélioration de la sécurité et des résultats économiques de l'industrie du transport aérien. Les buts sont d'établir une plus grande responsabilisation de l'industrie et d'inculquer une culture de sécurité uniforme et positive à l'ensemble de l'industrie. Pour atteindre ces objectifs, il faut réglementer le bilan de sécurité tout en laissant aux cadres de l'industrie le soin d'atteindre ce niveau de performance. Des avis des modifications proposées aux SGS ont été préparés et ont fait l'objet de consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, et l'on prévoit que les règles seront publiées dans la *Gazette du Canada* d'ici décembre 2004.

L'établissement d'une culture de sécurité est indispensable si l'on veut disposer d'un réseau de transport à la fois sûr et sécuritaire. Transports Canada joue un rôle clé dans la promotion et l'adoption d'une culture de sécurité dans le secteur du transport maritime. Ce rôle ressort clairement d'activités comme la refonte du régime législatif maritime, notamment les amendements à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et l'élaboration de nouveaux règlements sur la sûreté maritime. L'importance attachée à des initiatives comme l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité et le programme d'inspection des petits bâtiments permet au Ministère de s'acquitter de ses responsabilités en matière de sécurité et de bâtir une puissante culture de sécurité avec ses intervenants.

Transports Canada continuera de centrer ses efforts sur le Système de contrôle des navires par l'État du port. Ce programme protège la vie humaine, les biens matériels et le milieu marin canadiens contre les navires inférieurs aux normes, en vertu de l'inspection des navires étrangers pour s'assurer qu'ils sont conformes aux principales conventions maritimes internationales. Au cours des années à venir, le Ministère continuera

d'élaborer des programmes de ciblage et d'inspection améliorés des vraquiers et des navires-citernes, ce qui contribuera à rehausser la sécurité des navires étrangers qui font escale dans les ports du Canada. Pour plus de précisions, visiter le site Web à [www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/2002/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/2002/menu.htm).

On poursuit l'intégration des systèmes qui appuient la collecte de données pour les principales fonctions de sécurité maritime, comme l'inspection des navires, leur certification et leur contrôle par l'État du port, en plus d'établir des liens avec le Système national de rapport d'emploi du temps et d'activités du personnel afin d'établir de meilleurs rapports sur les indicateurs de rendement. Ces efforts aboutiront à un entrepôt de données qui facilitera la collecte et l'analyse des données sous un angle interfonctionnel et intermodal afin d'améliorer la surveillance du rendement, l'établissement de normes et la mesure dans une optique multimodale.

## **2. Initiatives propres à chaque mode**

### ***Vision sécurité routière 2010***

Le programme Vision sécurité routière 2010 est le plan national de sécurité routière de la deuxième génération au Canada (qui succède à Vision sécurité routière 2001, présenté en 1996). L'ambition du Canada est d'avoir le réseau routier le plus sûr du monde, et Vision 2010 intègre le but et les stratégies du plan d'origine dans une cible nationale qui prévoit une diminution de 30 % du nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés durant la période 2008-2010 (et non plus 1996-2001).

Outre la cible nationale globale, Vision 2010 contient un certain nombre de cibles accessoires qui reflètent les principaux problèmes de sécurité routière au Canada. Les initiatives prises ont pour but de sensibiliser le public aux questions de sécurité routière, d'améliorer les communications, la coopération et la collaboration entre les organismes de sécurité routière, de renforcer l'application de la loi et d'améliorer la qualité et la collecte des données nationales sur la sécurité routière. Les cibles quantitatives inhérentes au programme Vision 2010 ont un rapport avec les principales questions de sécurité routière du Canada (p. ex. le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, l'alcool au volant, la sécurité aux carrefours, la sécurité des routes rurales et la sécurité des véhicules commerciaux). Il est crucial d'atteindre ces cibles quantitatives pour que le plan aboutisse.

En vertu de son mandat qui consiste à jouer un rôle dirigeant à l'échelle nationale, Transports Canada a établi des données repères et un cadre de mesure du rendement pour surveiller l'atteinte des cibles accessoires du programme Vision sécurité routière 2010. Le Ministère prépare également et publie des rapports annuels à l'intention du public, des intervenants de la sécurité routière et des décisionnaires au sujet des progrès réalisés dans l'atteinte des buts du programme.

Six groupes de travail représentatifs du Canada, composés d'experts en sécurité routière de Transports Canada, des provinces et des territoires ainsi que de grands organismes publics et privés, ont assumé la paternité des neuf cibles accessoires et s'occupent de

prendre des initiatives pour atteindre ou dépasser ces cibles. Sous l'égide de ces groupes de travail et avec le concours de ses partenaires, Transports Canada s'emploie à atteindre les objectifs de cette initiative stratégique horizontale.

Le programme Vision sécurité routière 2010 est une initiative horizontale en ce sens qu'elle fait appel à différents ordres de gouvernement et qu'elle transcende les limites entre juridictions. Pour aider à gérer le rendement, Transports Canada s'est employé à élaborer un cadre de responsabilisation au sujet des cibles quantitatives du programme Vision sécurité routière 2010 (Section 5.9 pour d'autres précisions sur cette initiative.)

Pour des renseignements plus détaillés sur les efforts déployés par le Canada pour avoir le réseau routier le plus sûr du monde, visiter l'adresse [www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2002/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2002/menu.htm).

### ***Direction 2006 – Sécurité ferroviaire***

Direction 2006 est un partenariat national établi avec d'autres gouvernements, les compagnies de chemin de fer, les syndicats de cheminots, les forces de police et d'autres organismes de sécurité. Ce programme d'éducation et de sensibilisation vise à réduire de 50 % d'ici 2006 le nombre de collisions aux passages à niveau et de cas d'intrusion sur les voies ferrées, et les progrès enregistrés sont encourageants. À ce jour, les collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion ont diminué de 70 % et de 98 % par rapport aux cibles respectives, en dépit d'une augmentation spectaculaire du nombre de véhicules sur les routes et des projets de développement urbain le long des voies ferrées.

Pour aider le programme à atteindre sa cible, on a conçu un processus de résolution de problèmes qui a permis de trouver des solutions efficaces à long terme aux incidents d'intrusion et aux problèmes des passages à niveau, en déterminant la cause profonde du problème à certains endroits et en adoptant une solution sur mesure.

Direction 2006 poursuivra sa conception d'instruments et leur mise en œuvre à travers le Canada au cours de ses deux dernières années d'existence. Par exemple :

- des pochettes d'information sont en cours de conception pour sensibiliser les autorités locales aux problèmes de proximité, notamment au besoin de contrôler les activités sur les terres attenantes aux emprises ferroviaires et de prendre des mesures de réglementation de l'accès afin de réduire les risques dans les collectivités;
- un CD de la deuxième génération est en cours de préparation pour éduquer et sensibiliser les nouvelles recrues dans les académies de police de tout le Canada;
- des programmes de formation des conducteurs professionnels sont en cours d'élaboration et un CD interactif et d'autres produits exploitables sur le Web sont en cours de conception à l'intention des jeunes;

- une campagne d'affiches très fructueuse continue de se dérouler dans les communautés autochtones de tout le pays;
- des instruments de sensibilisation et de prévention du suicide font l'objet de discussions, tout comme des vidéos d'information du coroner et des outils de collecte de données qui ciblent certains endroits particulièrement dangereux;
- des collisions ferroviaires simulées seront montées avec le concours des écoles, des entreprises locales, des instances sanitaires et des membres des forces de police et des organismes d'intervention d'urgence.

### ***Aviation civile – Vol 2005***

*Vol 2005 : un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada* vise deux grands objectifs : constamment améliorer le niveau de sécurité aérienne du Canada et le niveau de confiance du public dans le programme de l'aviation civile. La mise en œuvre des initiatives de Vol 2005 se poursuit et témoigne de l'engagement pris par Transports Canada de consulter l'industrie aéronautique, en adoptant une stratégie systémique à l'égard de la sécurité.

L'établissement d'une politique et de procédures de gestion des risques a beaucoup contribué à améliorer la sécurité aérienne. Le Ministère a dispensé une formation sur la gestion des risques à tous les agents délégués, qui utilisent désormais ces principes et ces instruments dans leurs activités quotidiennes et les décisions qu'ils prennent. Le résultat immédiat a été une amélioration de la capacité à gérer les ressources en fonction des risques, ce qui contribue au resserrement du programme de surveillance de la réglementation.

Un des principaux buts de *Vol 2005 – Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada* – est un niveau élevé de confiance du public dans la sécurité du système aéronautique. Au moment où Vol 2005 a été finalisé en 1999, le niveau de confiance du public était estimé à 77 pour cent, selon un rapport de recherche sur l'opinion publique de Starch-Roper en 1998. Par conséquent, un objectif de 90 pour cent de la confiance du public tel que mesurée par une recherche sur l'opinion publique a été établi comme l'objectif pour 2005.

Dans le sondage d'août 2002, 98 pour cent des Canadiens ont exprimé une confiance modérée ou élevée dans la sécurité aérienne au Canada; 60 pour cent ont donné une cote de confiance *élevée*. La même question a été répétée en mars 2004, donnant le même taux de confiance générale de 98 pour cent et une cote de confiance *élevée* de 67 pour cent, une augmentation de 7 pour cent de la confiance *élevée*.

L'objectif original de 90 pour cent de la confiance du public, qui a été établi avant que la sécurité aérienne se distingue de la sûreté du transport aérien et où la qualité de la confiance souhaitée (modérée, élevée ou les deux) n'était pas précisée, peut toujours rester utile comme un but stratégique. À un niveau, l'objectif a déjà été dépassé pour la confiance du public dans la sécurité aérienne. À un autre niveau, le travail continue

d'augmenter la confiance du public élevée dans la sécurité aérienne, présentement à 67 pour cent.

### ***Sécurité maritime – La prochaine vague 2003-2010***

Transports Canada a récemment publié un nouveau plan stratégique, *La prochaine vague*, qui porte sur la période 2003-2010 et s'inscrit à la suite de l'orientation stratégique fixée dans le document précédent, *Droit devant 1997-2002*. Ce plan oriente le programme de sécurité maritime pour les années à venir et expose les stratégies globales qui visent à promouvoir une culture de sécurité plus puissante dans l'industrie du transport maritime, aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale.

Alors que le plan précédent se concentrait sur les stratégies qui avaient un impact sur le milieu interne, le nouveau plan est extraverti, et il s'inspire de la vision qui veut que la sécurité et la protection de l'environnement soient les priorités absolues de l'industrie du transport maritime. *La prochaine vague* souligne l'établissement d'exigences axées sur le rendement et l'innovation, notamment la conception d'un programme d'assurance de la qualité et d'un système de gestion de la sécurité. Ce plan promet également la mise au point permanente de systèmes informatiques qui garantiront les meilleures données possibles pour planifier la sécurité et prendre des décisions.

Voici les cibles de sécurité qui ont été fixées et que Transports Canada a promis d'atteindre d'ici 2010 (toutes les réductions reposent sur la moyenne quinquennale 1998-2002) :

- baisse de 20 % du nombre de victimes d'accidents maritimes;
- baisse de 30 % du nombre de blessés signalés dans les accidents maritimes;
- baisse de 20 % du taux d'accidents des navires commerciaux battant pavillon canadien et étranger (par tranche de 1 000 voyages)\*.

*\* Le taux d'accidents désigne le nombre d'accidents de navigation qui surviennent à des navires commerciaux battant pavillon canadien ou étranger qui se livrent à des activités de commerce national et international, signalés par le Bureau de la sécurité des transports.*

En vertu du décret du 12 décembre 2003, toutes les politiques relatives à la sécurité maritime sont regroupées sous l'égide du ministre des Transports. Ce regroupement s'est soldé par le transfert de ressources et de responsabilités nouvelles en matière de sécurité maritime. Ce transfert prévoit la responsabilité législative et réglementaire de dix règlements en vertu de la LMMC et de trois règlements en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* qui était administrée au préalable par la Garde côtière canadienne (GCC). Parmi ces nouvelles responsabilités, mentionnons :

- la sécurité des embarcations de plaisance, notamment le Bureau de la sécurité nautique : parmi les principales fonctions, signalons la promotion de la sécurité et la sensibilisation, l'administration des règlements et la conformité et l'application de la loi;
- Services à la navigation maritime : Transports Canada est désormais chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application des règlements qui régissent la navigation des navires, les rapports sur les navires, les aides privées à la navigation et la protection des aides à la navigation. La GCC continue d'être responsable de la prestation de services comme les Services de communications et de trafic maritimes et des aides à la navigation;
- prévention de la pollution : Transports Canada est responsable de la prévention de la pollution causée par les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures et des plans d'intervention, de l'agrément des organismes d'intervention et de l'application et du respect de la loi. La GCC est responsable du Surveillant fédéral/commandant sur place;
- Programme de protection de la navigation : Transports Canada assume l'entière responsabilité de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, notamment la gestion de la Loi et des règlements et l'exécution des programmes. La capacité d'évaluation environnementale sera intégrée dans le secteur d'activités Programmes et Cessions de Transports Canada.

Le Plan stratégique de la sécurité maritime sera actualisé pour refléter ces nouvelles responsabilités.

Pour d'autres précisions sur le transfert des responsabilités de la GCC à Transports Canada, nous vous invitons à visiter le site Web : [www.tc.gc.ca/securitemaritime/transfert.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/transfert.htm).

### 3. Sûreté des transports

La priorité du gouvernement du Canada qui consiste à assurer la sûreté de tous les Canadiens est au cœur du mandat de Transports Canada et de ses responsabilités. Le Ministère doit faire preuve de vigilance pour assurer la sûreté du public voyageur. Pour relever les défis que présente le régime de sûreté des transports, le Ministère continuera de prendre des initiatives de sûreté efficaces et rentables, de se concentrer sur les principaux secteurs prioritaires de tous les moyens de transport, notamment le Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, les techniques de sûreté, le renseignement, le respect des engagements internationaux et la gestion efficace des ressources de l'État dans les années à venir.

#### Résultats escomptés :

- rehausser la sûreté et renforcer la culture de préparatifs d'urgence;
- accroître le respect des règlements et des politiques de sûreté;
- accroître la sensibilisation du public et des intervenants;
- augmenter la capacité interne et extérieure à faire face au milieu de sûreté actuel.

Parmi les principales difficultés que pose la sûreté des transports, mentionnons :

- la complexité du milieu de sûreté. Les initiatives de sûreté doivent être prises dans un milieu mondial en perpétuelle évolution;
- l'harmonisation des normes de sûreté internationales. Étant donné que le terrorisme est une activité qui ne connaît pas de frontières, la communauté internationale exerce des pressions croissantes en vue d'adopter un régime de sûreté continu entre les pays. De ce fait, les normes de sûreté des transports du Canada doivent être harmonisées et conformes à celles de ses partenaires internationaux sans pour autant compromettre les propres valeurs et engagements du Canada;
- la conciliation entre les besoins de sûreté et de rentabilité économique. Les attaques du 11 septembre 2001 et les attentats terroristes à bord de trains de banlieue récemment à Madrid, en Espagne, ont encore complexifié ce défi alors que le gouvernement s'efforce de concilier les améliorations de la sûreté et les questions d'économie et de commerce (p. ex. la fluidité de la circulation à la frontière entre le Canada et les États-Unis).

### ***Sûreté aérienne***

Le monde entier continue de se focaliser sur les menaces qui planent sur la sûreté aérienne, et le sujet continuera de retenir l'attention du public l'an prochain. À cette fin, Transports Canada a entrepris un examen stratégique de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, élément clé de la Politique nationale de sécurité. Le Ministère évaluera les vulnérabilités, les menaces et les risques, les meilleures pratiques de l'industrie, la formation et l'harmonisation de la stratégie du Canada par rapport à celles de ses partenaires commerciaux. L'objectif est de peaufiner le système existant pour parvenir à un haut niveau de sûreté, tout en permettant à l'industrie canadienne du fret aérien d'atteindre ses objectifs commerciaux.

Transports Canada analysera par ailleurs le besoin de renforcer les mesures de sûreté dans les écoles de pilotage et chez les concessionnaires de services aéronautiques aux aéroports. L'analyse portera sur les vulnérabilités, les menaces et les risques dans le domaine de l'aviation générale et évaluera les mesures prises par les États-Unis et d'autres pays pour y faire face.

Transports Canada commencera à adopter les principaux éléments de la *Loi sur la sécurité publique 2002* récemment promulguée, notamment en ce qui concerne les passagers, les marchandises et les installations aéronautiques. La Loi clarifie et élargit le pouvoir conféré à Transports Canada de réglementer les principaux éléments de la sûreté aérienne.

Transports Canada procédera à un examen détaillé de tous les titulaires d'une autorisation de sécurité dans les aéroports pour tenter de déceler les liens avec le crime organisé ou les associations criminelles. Tous les nouveaux candidats subiront le même examen.

### *Sûreté maritime*

La sûreté maritime est un élément important de la sûreté globale des transports, car elle concerne une route commerciale névralgique qui relie le Canada au reste du monde. Transports Canada est déterminé à collaborer avec les intervenants de tous les modes, à l'échelle nationale et internationale, pour renforcer la sûreté maritime globale. Le Ministère continuera de centrer ses efforts sur le programme maritime national à long terme et de prendre des initiatives dans le domaine de la sûreté maritime, notamment :

- en dirigeant l'élaboration par le gouvernement et la coordination de la politique et des règlements de sûreté maritime, en particulier par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime;
- en faisant respecter le nouveau *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, de manière à ce que le Canada se conforme aux règlements de l'Organisation maritime internationale (OMI) et au Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2004;
- en modifiant la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour renforcer les prescriptions de sûreté qui s'appliquent aux navires, aux installations maritimes et aux ports;
- en élaborant et en validant une méthode détaillée d'évaluation de la sûreté pour les installations maritimes du Canada;
- en attribuant des fonds aux projets de sûreté maritime uniques ou d'une durée limitée qui font appel à différents ministères et organismes fédéraux, en vertu du Fonds de coordination de la sûreté maritime;
- en mettant en œuvre le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations marines.

Le 27 avril 2004, le gouvernement du Canada a annoncé la Politique de sécurité nationale, qui comporte un plan en six points en vue de renforcer la sûreté maritime par le biais de plusieurs initiatives, notamment la clarification et le renforcement des responsabilités de la sûreté maritime et le resserrement de la sûreté dans les ports et autres installations maritimes.

Dans le cadre du plan de sûreté maritime de la Politique de sécurité nationale, Transports Canada a annoncé le 7 mai 2004 le Programme de contribution à la sûreté maritime. Ce programme représente un engagement de trois ans d'une valeur de 115 millions \$ pour aider les ports et les installations maritimes à renforcer leur régime de sûreté. Conformément aux nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale, le gouvernement du Canada exige désormais des ports et des installations portuaires qu'ils disposent de plans de sûreté approuvés qui devront entrer en vigueur d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2004. En vertu du Programme de contribution à la sûreté maritime, les ports et les

installations maritimes pourront solliciter des crédits pour leur permettre d'acquérir de nouveaux équipements de sûreté et de mettre en place les programmes que prévoient leurs plans de sûreté.

### ***Sûreté multimodale***

En raison de la menace permanente du terrorisme et des autres menaces qui planent sur le réseau de transport du Canada et à l'étranger, le Canada doit évaluer les vulnérabilités de chaque élément du réseau de transport, notamment diverses chaînes internationales d'approvisionnement multimodal. Transports Canada mènera un examen et une analyse de la sûreté des chaînes d'approvisionnement, afin d'évaluer les risques pour la sûreté entre le lieu de fabrication et le port d'expédition, entre le port d'entrée et les grandes plaques intermodales continentales et le point de destination final. Dans son analyse des vulnérabilités de la sûreté des marchandises intermodales, le Ministère se penchera également sur la sûreté des conteneurs, la sûreté des documents, les sceaux électroniques et d'autres éventuelles solutions technologiques.

### ***Transport des marchandises dangereuses***

Dans le cadre de l'examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, Transports Canada tient des consultations sur diverses initiatives qui ont pour but de renforcer la sécurité publique en augmentant la sûreté du transport des marchandises dangereuses (TMD), en exigeant notamment que les personnes qui proposent de transporter, de manutentionner ou qui transportent des marchandises dangereuses possèdent un certificat d'autorisation de sécurité visant le TMD. Pour d'autres précisions, visiter le site à l'adresse [www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm).

### ***Projet d'intervention en cas de risque chimique, biologique, radiologique et nucléaire***

Le projet d'intervention en cas de risque chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) vise à faciliter l'accès à des équipes d'intervention d'urgence qualifiées capables d'apporter leur aide aux secouristes chargés de manutentionner des marchandises dangereuses utilisées comme agents CBRN dans des actes de terrorisme perpétrés au Canada. Parmi les activités prévues, signalons :

- l'établissement d'une liste des intervenants désireux et capables d'intervenir dans des lieux géographiques précis et au sujet de types donnés de substances industrielles dangereuses pouvant servir d'agents CBRN dans les attaques terroristes;
- l'établissement de protocoles et d'instruments d'accès pour ces intervenants industriels;
- l'établissement et la prestation d'une formation complémentaire aux intervenants industriels (p. ex. sensibilisation aux lieux du crime, enquêtes sur l'application de la loi, etc.) et l'établissement d'instruments d'accès pour ces intervenants;

- l'élaboration de Plans d'aide aux interventions d'urgence CBRN dans le cadre de divers scénarios terroristes utilisant des substances chimiques industrielles toxiques de même que des agents CBRN;
- intégration du projet dans le Plan national de lutte contre le terrorisme.

### 3.3.3 Protection de l'environnement physique

#### Résultats finals

- Un réseau de transport respectueux de l'environnement pour tous les Canadiens;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution causées par le secteur des transports;
- Prévention et 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. 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, on sait par ailleurs qu'ils ont de graves conséquences sur l'environnement. Le trafic dans tous les moyens de transport est cause de pollution atmosphérique, de bruit, de perturbation des collectivités et de destruction des habitats à des degrés variables, alors que la combustion des combustibles fossiles produit des gaz à effet de serre qui contribuent aux dérèglements climatiques. Le meilleur réseau de transport qui soit pour les Canadiens à long terme est un réseau 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.

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 dans l'atteinte des résultats environnementaux à long terme, même si ceux-ci ne dépendent pas directement de la volonté du Ministère.

Pour d'autres renseignements sur les transports et l'environnement, lisez le chapitre 5 du rapport annuel du Ministère, *Les transports au Canada en 2002*, ou visitez notre site Web à [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm).

#### Indices de progrès :

- *total des émissions de GES par mode (essence routière, diesel routier, carburant d'aviation, carburant diesel ferroviaire, carburant marin);*
- *consommation moyenne de carburant des véhicules légers, des camions légers, des poids lourds, des locomotives et des aéronefs;*
- *émissions de GES par tonne-kilomètre de fret transporté par camion léger, camion moyen, poids lourd, locomotive et navire;*
- *moyenne des polluants atmosphériques émis par chaque véhicule léger (lorsque ces données existent);*
- *polluants atmosphériques par tonne-kilomètre en ce qui concerne le camionnage pour compte d'autrui, le transport maritime, ferroviaire et aérien;*
- *émissions de GES attribuables aux activités de Transports Canada;*
- *sites contaminés de Transports Canada qui ont fait l'objet de mesures d'assainissement ou de gestion des risques.*

Les Canadiens veulent un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace, mais ils veulent aussi un environnement pur. Au cœur de la notion de développement durable, il y a la conciliation des 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 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 :

- le secteur des transports est la principale source d'émissions de GES, puisqu'il est responsable de 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'homme;
- 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.

Pour promouvoir un réseau de transport durable, 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. Étant donné que la durabilité des transports est une responsabilité partagée, le Ministère collaborera avec ses partenaires et ses 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 les organisations internationales, afin de surmonter ces difficultés. Pour protéger l'environnement physique, le Ministère concentrera ses efforts sur les secteurs suivants :

- mettre en œuvre la Stratégie de développement durable 2004-2006;
- donner suite aux initiatives sur les changements climatiques;
- exécuter les programmes environnementaux.

## 1. Stratégie de développement durable 2004-2006

La Stratégie de développement durable 2004-2006 (SDD) de Transports Canada a été présentée en février 2004; elle s'inspire des succès et des leçons tirées des deux stratégies précédentes. Comme le mentionnait le Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités, l'élaboration de cette troisième stratégie a été l'une des grandes priorités du Ministère, au cours de laquelle les attentes du commissaire à l'environnement et au développement durable et les résultats de l'examen interne de gestion de la SDD du Ministère ont été intégralement pris en considération.

### La SDD 2004-2006 de Transports Canada :

- *établira un meilleur équilibre entre les piliers sociaux, économiques et environnementaux du développement durable;*
- *se concentrera sur les résultats des activités ministérielles;*
- *améliorera les rapports sur les résultats;*
- *comportera des engagements mesurables, novateurs et horizontaux favorisant l'intégration.*

Traditionnellement, Transports Canada a voulu s'assurer que le réseau de transport du Canada était à la fois sûr et efficace (c-à-d. paramètres sociaux et économiques). Cela explique que la stratégie 2001-2003 se soit concentrée essentiellement sur les aspects environnementaux des transports et sur la façon de mieux intégrer les préoccupations pour l'environnement dans les rôles assumés par le Ministère en matière de sécurité et d'économie. La deuxième stratégie reconnaissait la volonté du Ministère de s'attaquer plus en détail aux paramètres sociaux et économiques des transports dans le cadre des stratégies futures de développement durable. De ce fait, près du quart des engagements traitent principalement des paramètres sociaux et économiques, tandis que plusieurs autres recourent plus d'un paramètre.

La SDD 2004-2006, qui précise beaucoup la notion de durabilité, contient 7 défis stratégiques et 32 engagements spécifiques pour les trois prochaines années. Les engagements et les cibles de cette stratégie seront plus concrets et les mesures du rendement plus utiles et plus axées sur les résultats.

Les sept défis stratégiques sont les suivants :

1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables;
2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3. accroître l'efficacité du système et optimiser les choix modaux;

4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;
7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

Cette nouvelle stratégie s'inscrit dans le périple visant à offrir un réseau de transport plus durable à tous les Canadiens et donnera la chance à Transports Canada de faire preuve d'un leadership indéfectible dans la promotion des transports durables. Elle traitera des principales priorités fédérales, comme les changements climatiques, l'air pur, l'eau propre et la recherche et le développement. Bon nombre des engagements traiteront de ces questions dans un contexte urbain. Près du tiers des engagements seront tenus avec le concours d'autres ministères du gouvernement fédéral. Le respect des engagements de la SDD fera l'objet de comptes rendus annuels, à la fois dans le Rapport ministériel sur le rendement et dans le Rapport d'étape sur la stratégie de développement durable.

Les espoirs mis par le commissaire à l'environnement et au développement durable dans la troisième série de stratégies de développement durable sont exposés dans *Les stratégies de développement durable – Des résultats positifs à obtenir*, que l'on peut consulter à l'adresse [www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd\\_cedd.nsf/html/03sdd.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd_cedd.nsf/html/03sdd.html).

On trouvera l'examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada à l'adresse [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/strategie0103/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/strategie0103/menu.htm).

La liste complète des engagements et des indices de progrès de la Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada se trouve à la partie 5 de la stratégie, que l'on peut consulter à l'adresse [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm).

Les rapports d'étape de Transports Canada sur le développement durable peuvent être consultés à [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm).

## **2. Initiatives sur le changement climatique**

Pour surmonter les difficultés posées par le changement climatique, il faudra fournir un effort national qui fasse appel à tous les paliers de gouvernement, au secteur privé et à tous les Canadiens. Le gouvernement du Canada a publié le Plan du Canada sur les changements climatiques en novembre 2002. Le plan met l'emphase sur les véhicules et les carburants qui produisent moins d'émissions, sur le recours accru à d'autres modes de transport pour les passagers et sur le transport plus efficace des marchandises. Le budget de février 2003 prévoyait la répartition de 2 milliards \$ entre les initiatives du plan relatives aux changements climatiques. Les mesures de transport figurant dans le plan

représentent environ 21 mégatonnes sur les 240 mégatonnes qu'il faudra réduire pour atteindre la cible que le Canada s'est fixée dans le cadre du Protocole de Kyoto. La campagne d'éducation des consommateurs intitulée « Défi d'une tonne » et le financement conjoint avec les provinces et les territoires prévoient des initiatives qui visent les transports. En août 2003, le gouvernement du Canada a annoncé des dépenses de 1,3 milliard \$ pour atténuer les changements climatiques. Les mesures dans le secteur des transports se sont vu attribuer 161 millions \$ de crédits, notamment :

- 32,3 millions \$ pour encourager le secteur des transports commerciaux à faire un plus grand usage des carburants de substitution et des technologies écoénergétiques;
- 9,9 millions \$ pour encourager la construction et l'utilisation accrues des véhicules au gaz naturel dans les parcs;
- 11,9 millions \$ pour promouvoir et démontrer la production de carburant diesel à une échelle commerciale;
- 100 millions \$ pour favoriser la construction d'un certain nombre d'usines d'éthanol et le développement d'éthanol à base de cellulose;
- 5,5 millions \$ pour fournir des renseignements qui inciteront les Canadiens à acheter les véhicules les plus sobres qui répondent à leurs besoins;
- 1,5 million \$ pour l'étiquetage des véhicules hors route comme les tondeuses à gazon, les véhicules tout-terrains et les engins de construction lourds afin d'aider les Canadiens à opérer des choix écoénergétiques.

Dans le cadre du Plan du Canada sur les changements climatiques, Transports Canada a décidé d'adopter un Programme d'efficacité du transport des marchandises d'une valeur de 11 millions \$, qui comprend trois éléments, notamment des stimulants financiers qui encouragent l'achat et l'installation de technologies permettant de réduire les GES dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. Le Plan sur les changements climatiques reconnaît également qu'il faudra opérer certaines adaptations aux changements climatiques, quel que soit le succès des mesures visant à réduire les émissions de GES. Le Ministère s'efforcera de mieux comprendre les vulnérabilités du réseau de transport face aux changements climatiques et de concevoir des stratégies permettant de lutter contre les effets néfastes. Au nombre des initiatives qui aboutiront à une compréhension élargie de la question :

- participer à l'élaboration par le gouvernement fédéral d'une stratégie sur les impacts des changements climatiques et l'adaptation;
- sensibiliser les membres du Ministère, le milieu scientifique, le public et d'autres ministères gouvernementaux à ce dossier;

- instituer un réseau pour l'échange d'informations;
- cerner les éléments particulièrement vulnérables en suivant les recherches et les travaux qui se font au Canada et à l'étranger sur les impacts des changements climatiques et en menant des recherches ou en y participant.

Grâce au Programme de démonstration en transport urbain (PDTU), Transports Canada collabore avec les provinces et les municipalités à l'établissement de projets de démonstration en transport. Entre 2004 et 2007, le programme attribuera 35 millions \$ à huit municipalités pour qu'elles adoptent des stratégies intégrées visant à réduire les émissions de GES du secteur des transports urbains et qu'elles abordent d'autres éléments connexes, comme la qualité de l'air, les embouteillages, la sécurité et l'augmentation des coûts de transport.

Même si les réductions d'émissions dans le cadre de certains projets de démonstration seront précieuses, l'un des objectifs primordiaux de ce programme est de mesurer et d'évaluer la possibilité de reproduire ces projets fructueux à l'échelle pancanadienne. Pour transmettre des renseignements sur les stratégies fructueuses aux décideurs municipaux, le programme déboursa également 1,1 million \$ sur cinq ans pour la constitution d'un réseau national d'information.

Afin de favoriser la reproduction des stratégies novatrices de transport urbain durable, le réseau d'information sur le PDTU :

- parrainera et organisera des activités d'apprentissage;
- diffusera des renseignements sur les études de cas consacrées aux pratiques novatrices;
- reconnaîtra les réalisations en attribuant des récompenses;
- établira des instruments sur Internet pour l'échange d'informations;
- diffusera les renseignements sur les projets de démonstration aux principaux intervenants.

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) a pour but de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport des marchandises. En 2004-2005, dans le cadre du Programme de démonstration sur le transport durable des marchandises de l'IETTM, on amorcera les cinquième et sixième séries de financement, et l'on surveillera les 20 projets dont le financement a été approuvé. Les résultats des projets de démonstration seront échangés avec le secteur du transport des marchandises pour l'inciter à adopter des technologies plus écoénergétiques. Le volet du programme axé sur les ententes volontaires se polarisera sur les négociations avec l'Association des chemins de fer du Canada et l'Association du transport aérien du Canada. Les ententes visent à favoriser

l'amélioration constante, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et l'efficacité modale. En vertu du volet formation et sensibilisation, on cherchera à promouvoir l'utilisation de technologies efficaces et de meilleures pratiques en participant à divers projets sur le transport des marchandises, notamment à un atelier sur les transport maritime organisé par l'IETTM.

Le nouveau Programme d'efficacité du transport des marchandises complète l'IETTM en ce sens qu'il cherche à accroître l'efficacité modale et à réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire des marchandises. L'un des principaux volets du programme réside dans les stimulants financiers visant à acheter et à installer des technologies ou des équipements écoénergétiques. Pour favoriser l'adoption de technologies efficaces, les promoteurs devront rendre compte de leurs coûts et des réductions de gaz à effet de serre qu'elles permettent, et ces données seront diffusées au sein du milieu du transport des marchandises. Ce nouveau programme comporte deux autres volets. Les projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime aideront à réduire la marche au ralenti inutile des moteurs dans les installations portuaires alors que les programmes de sensibilisation et de formation des expéditeurs et des transitaires évalueront les options aux choix de transport conventionnels, souligneront les avantages des différents choix modaux et cerneront les obstacles à leur adoption. En 2004-2005, on amorcera le processus de sélection de jusqu'à trois projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime et l'on commencera à faire pression sur les expéditeurs et les transitaires pour qu'ils opèrent de meilleurs choix modaux.

On trouvera d'autres renseignements sur les initiatives du gouvernement du Canada sur les changements climatiques à l'adresse [www.climatechange.gc.ca/français](http://www.climatechange.gc.ca/français).

On trouvera des précisions sur le *Plan d'action 2000 sur les changements climatiques* à l'adresse [www.climatechange.gc.ca/français/newsroom/2000/ap2000.asp](http://www.climatechange.gc.ca/français/newsroom/2000/ap2000.asp).

On trouvera des renseignements sur les initiatives de Transports Canada sur les changements climatiques à l'adresse [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm).

### **3. Programmes environnementaux**

Les programmes environnementaux de Transport Canada visent ce qui suit :

- veiller au respect par le Ministère des lois, des règlements et des politiques sur l'environnement qui s'appliquent;
- atténuer l'impact sur l'environnement des activités des employés, comme les migrations journalières et les voyages d'affaires;
- collaborer avec d'autres intervenants des transports à la conception de pratiques et de normes de protection de l'environnement pour le secteur des transports.

Le Cadre du système de gestion de l'environnement de la SDD 2004-2006 traite d'une part importante des programmes environnementaux du Ministère. Les éléments qui suivent ont pour but de souligner plusieurs grandes priorités environnementales au cours des trois prochaines années.

### ***Sites contaminés***

En juillet 2003, Transports Canada a approuvé un Plan ministériel de gestion des sites contaminés (PGSC) qui fait état de la stratégie du Ministère pour gérer les sites contaminés et déceler les sites qu'il soupçonne d'être contaminés au cours des cinq prochaines années; le PGSC est une prescription du Conseil du Trésor. Le Ministère a réalisé des progrès considérables dans l'évaluation et la gestion de ses sites contaminés et il continuera d'en assurer la gestion de manière responsable. Pour plus de précisions sur les sites contaminés de Transports Canada, visiter le site [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontaminees/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontaminees/menu.htm).

### ***Évaluation environnementale stratégique***

En 2001, Transports Canada a approuvé une déclaration de principe sur l'Évaluation environnementale stratégique à Transports Canada pour aider les employés du Ministère à respecter les prescriptions de la Directive du Cabinet de 1999 sur l'Évaluation environnementale des politiques, des plans et des programmes. Le Ministère s'emploie sans relâche à améliorer le déroulement de ses évaluations environnementales stratégiques (EES).

Transports Canada évaluera et cherchera à améliorer les méthodes et les instruments actuels d'EES pour simplifier et mieux intégrer leur déroulement dans le cadre d'analyse des politiques. Pour ce faire, le Ministère organisera des séances de formation sur les EES à l'intention des employés du Ministère au moins une fois par an et il les sensibilisera aux prescriptions de la Directive du Cabinet sur les EES et à la politique de Transports Canada sur les EES à titre permanent. Il évaluera aussi et s'efforcera de mieux faire respecter sa politique sur les EES à compter de 2004-2005. Pour ce faire, il procédera à des évaluations annuelles d'un échantillon de documents d'EES dûment remplis et déterminera s'il faut améliorer les documents d'orientation et de sensibilisation.

### ***Initiatives sur l'air pur***

La pollution atmosphérique suscite de vives préoccupations au Canada pour la santé publique, puisqu'elle affecte la qualité de vie de tous les Canadiens. La pollution cause des décès prématurés et elle aggrave certaines maladies graves comme la bronchite chronique et l'asthme, en particulier chez les enfants. Les transports émettent d'importantes quantités de précurseurs du smog urbain, notamment des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), du monoxyde de carbone (CO), des composés organiques volatils (COV), des particules (PM) et de l'anhydride sulfureux (SO<sub>2</sub>). Pour atténuer les risques de la pollution atmosphérique pour l'environnement et la santé, le gouvernement fédéral a approuvé un Programme sur l'air pur en mai 2001. Ce programme, échelonné sur dix ans, vise à

améliorer la qualité de l'air au Canada. Il témoigne du leadership du gouvernement fédéral dans plusieurs secteurs clés.

En juin 2003, le gouvernement du Canada a annoncé la Stratégie sur la qualité de l'air transfrontalier qui est l'un des éléments clés du programme sur l'air pur. Elle a été conçue pour obtenir la coopération des États-Unis à la qualité de l'air transfrontalier d'une manière qui appuie le programme national du Canada. Transports Canada touchera 4,4 millions \$ sur quatre ans (jusqu'en 2007) pour ses recherches dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. Les recherches dans ces secteurs viseront à réduire les émissions atmosphériques des locomotives, des bâtiments de mer, des aéronefs ainsi que dans les aéroports, dans le contexte international.

### ***Coûts totaux des projets de transport***

Transports Canada a entrepris un certain nombre de projets de recherche qui traitent du développement durable et des changements climatiques. Dans un cas, un projet a été lancé en 2003 pour analyser les coûts totaux des transports, c'est-à-dire tous les coûts qui résultent des réseaux de transport, des services de transport commercial et des activités de transport privé, notamment les coûts financiers directs de leur prestation, les coûts sociaux de leurs incidences sur la santé et l'environnement et les pertes de temps personnel dans les embouteillages. Le Ministère collabore avec les provinces et les territoires et mène des consultations avec l'industrie et d'autres intervenants sur ce projet. Un Groupe de travail sur la capitalisation du coût entier a été créé sous l'égide du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

C'est au début de 2004 qu'on s'attend à connaître les objectifs, la méthodologie, le plan de travail et les ressources que nécessitera ce projet. Au nombre des principaux objectifs, mentionnons la comparaison des coûts entiers parmi d'autres moyens de transport et la détermination éventuelle des implications des autres moyens de défrayer les coûts, notamment leur prise en considération intégrale dans les prix que paient les usagers. Le résultat immédiat de ce projet sera une série de rapports sur les conclusions, notamment des devis des coûts. Les recommandations figureront ensuite dans des analyses quantitatives que n'utilisera pas seulement Transports Canada, mais également tous les ordres de gouvernement et d'autres intervenants en ce qui concerne les coûts et les avantages des politiques, des programmes, des investissements dans les infrastructures ou des règlements prévus et dans les évaluations rétrospectives de ces mesures.

## **3.4 Programme de gestion**

### **3.4.1 Contexte**

Transports Canada est l'un des 15 ministères qui ont lancé à titre expérimental l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, en procédant à une évaluation de sa capacité par rapport à sept critères, ce qui a abouti à un plan d'action publié en 2001. Toutefois, depuis le 11 septembre 2001, le Ministère s'est surtout concentré sur un certain nombre de dossiers urgents. Il n'a pas pour autant abandonné ses activités pour faire progresser l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur et a du même

coup amélioré sa capacité dans les domaines de la gestion des risques, du leadership et de l'établissement des rapports. En particulier, l'adoption d'un modèle logique ministériel de mesure du rendement, l'usage accru de la planification intégrée dans les différents secteurs d'activités et l'adoption d'examen des secteurs de service sont autant d'éléments qui ont contribué ensemble à un changement de culture en vertu duquel les avantages de la gestion axée sur les résultats sont mieux compris à travers tout le Ministère.

### **3.4.2 Vers le perfectionnement des méthodes de gestion**

Depuis l'adoption du Cadre de responsabilisation et de gestion du Conseil du Trésor – qui traduit la vision de la gestion moderne de la fonction publique que l'on trouve dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* en un ensemble d'attentes de gestion –, Transports Canada a décidé de réorienter et d'élargir sa stratégie d'amélioration de la gestion moderne en un programme intégré. Grâce à cela, les gestionnaires du Ministère disposeront des instruments dont ils ont besoin et d'une culture de soutien pour assurer la saine gestion du Ministère dans une fonction publique fédérale de plus en plus complexe et redoutable, tout en s'assurant que les engagements et les initiatives qui figurent dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* sont intégrés dans les activités quotidiennes.

Pour d'autres précisions sur le Cadre de gestion et de responsabilisation du Conseil du Trésor, visiter le site [www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp).

Vous trouverez le document *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* à l'adresse [www.tbs-sct.gc.ca/res\\_can/rc\\_1\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_f.asp).

Le programme de gestion de Transports Canada traduit le fait que, dans une économie de plus en plus mondialisée et axée sur le savoir, il faut modifier la façon dont nous gérons nos ressources pour refléter le besoin de nous concentrer sur les citoyens, afficher des valeurs et des pratiques modernes au travail, dépenser de manière responsable et viser des résultats. En conséquence, pour perfectionner les méthodes de gestion, le Ministère mène des activités pour augmenter son potentiel de gestion et, surtout, intégrer les dix principes d'excellence de la gestion qui figurent dans le Cadre de gestion et de responsabilisation.

Au cours des prochaines années, tout en cherchant à réaliser des progrès sur les dix éléments du cadre, le Ministère se concentrera en particulier sur le renforcement de ses capacités dans les secteurs suivants :

- *responsabilisation* – prouver que les responsabilités axées sur les résultats sont clairement attribuées et mesurées dans tout le Ministère;
- *ressources humaines* – renouveler et alimenter une fonction publique dynamique représentative du Canada, dans laquelle les employés sont valorisés et les capacités humaines et intellectuelles sont développées;

- *gérance* – renforcer le régime de contrôle par une meilleure intégration et une plus grande efficacité, ce qui renforcera la capacité à assurer des dépenses responsables;
- *valeurs et éthique* – veiller à ce que les pratiques de gestion reposent sur des valeurs et soient adaptées aux réalités.

La mise en place de pratiques de gestion modernes est l'une des grandes priorités organisationnelles de Transports Canada, qui tient à peaufiner sa stratégie de gestion et d'établissement de rapports axés sur les résultats. À ce jour, cela s'est fait sous l'égide de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, mais le Ministère doit maintenant évaluer sa situation par rapport au Cadre de gestion et de responsabilisation en le comparant à l'évaluation antérieure de sa capacité de modernisation de la fonction de contrôleur.

#### **Comment mesurerons-nous nos succès?**

- En adoptant et en améliorant des pratiques de gestion modernes correspondant à celles des organismes dotés des meilleures pratiques;
- En enregistrant des progrès par rapport au plan de travail opérationnel du Cadre de gestion et de responsabilisation.

### **3.4.3 Responsabilisation**

Pour encore améliorer la capacité de Transports Canada à se concentrer sur les résultats, le raffermissement de son cadre de responsabilisation est devenu un objectif primordial. Pour y arriver, le Ministère remaniera sa structure actuelle de planification, d'établissement de rapports et de responsabilisation afin d'améliorer sa description de la hiérarchie des programmes et de leurs liens avec les aboutissements stratégiques. Cette amélioration aboutira à une plus grande transparence et fournira les éléments nécessaires au renforcement des rapports et à l'harmonisation des données fondées sur les priorités, les plans, les dépenses effectives et les résultats au niveau d'agrégation voulu.

#### **Comment mesurerons-nous nos succès?**

- Par un renforcement des rapports au Parlement (par un resserrement des liens entre le Rapport sur les plans et les priorités et le Rapport ministériel sur le rendement);
- Par une amélioration des rapports des résultats liés aux aboutissements stratégiques;
- Par une amélioration des décisions ministérielles et horizontales reposant sur une intégration de toutes les informations sur les ressources.

Les garanties d'une atteinte des objectifs de Transports Canada visant à renforcer la responsabilisation des cadres et à promouvoir une gestion efficace sont fournies par des vérifications internes. Ces garanties donnent également une mesure supplémentaire qui prouve avec quel brio les programmes du Ministère sont gérés et la façon dont ils contribuent à promouvoir de meilleures pratiques de gestion.

#### **Comment mesurerons-nous nos succès?**

- Par un plan ministériel de vérifications axé sur les risques et les priorités qui cible les secteurs à plus haut risque chaque année;
- Par la mise en œuvre de plans d'action de gestion qui est surveillée pour assurer que les améliorations préconisées sont suivies d'effets;
- Par un rapport annuel sur les résultats et des rapports de vérification individuels qui peuvent facilement être consultés par les gestionnaires de Transports Canada et le public afin de mieux leur faire connaître l'état de nos pratiques de gestion.

#### **3.4.4 Ressources humaines**

Il faudra surmonter quantité de difficultés au cours des prochaines années pour assurer la vitalité et la performance de la fonction publique. L'adoption en novembre 2003 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* aboutira à des changements dans la façon dont les ministères gèrent leurs ressources humaines. Ainsi, Transports Canada s'évertuera à atteindre ses objectifs finals qui sont des effectifs productifs, des effectifs durables et un milieu de travail habilitant. On trouvera ci-après plusieurs critères de ces résultats et des secteurs prioritaires « humains » sur lesquels le Ministère entend se concentrer l'exercice prochain et au-delà.

##### ***Mise en œuvre de la Loi sur la modernisation de la fonction publique***

Dans les années à venir, la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* aura un profond retentissement sur tous les Ministères, dont Transports Canada. D'importantes réformes seront entreprises pour assurer de meilleures relations patronales-syndicales, un régime de dotation plus flexible, une stratégie d'apprentissage et de perfectionnement mieux ciblée et des rôles et responsabilités plus clairs.

La plus grosse difficulté consistera à opérer les changements nécessaires dans les méthodes de gestion des ressources humaines tout en préservant les méthodes et les services existants. Transports Canada adoptera une stratégie de mise en œuvre progressive qui coïncidera avec l'entrée en vigueur des diverses parties de la législation et avec d'autres initiatives de modernisation des ressources humaines prises par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Cette stratégie repose sur l'engagement, le maintien et le renforcement des capacités, l'amélioration des méthodes et les consultations. Pour y parvenir, des comités ministériels intersectoriels seront créés pour déterminer les secteurs prioritaires dans lesquels il faut intervenir et le niveau de préparation du Ministère, assurer l'harmonisation des travaux et élaborer les plans nécessaires, ainsi que les politiques ministérielles et les procédures opérationnelles.

Des communications claires et uniformes revêtent la plus haute importance. C'est pourquoi la stratégie de communications du Ministère est harmonisée avec une mise en œuvre progressive et s'articule autour de trois grands axes : les gestionnaires, les employés et les syndicats, et les professionnels des ressources humaines.

Transports Canada s'appuie aussi sur les travaux déjà amorcés pour assurer une plus grande collaboration entre les parties patronale et syndicale. Avec le concours de ses agents de négociation, le Ministère a élaboré un cadre de consultations patronales-syndicales qui vise à instaurer des rapports de travail fructueux et positifs avec nos collègues des syndicats. Ce cadre nous fait pencher en faveur d'une stratégie participative qui dépasse les simples exigences juridiques et contractuelles pour parvenir à un niveau de partenariat accru et à la résolution conjointe des problèmes dans la mesure du possible. Aussi bien les gestionnaires que les agents de négociation sont résolus à créer un climat dominé par le co-développement, la collaboration et des consultations constructives et utiles. Nous continuons de rechercher des possibilités de collaborer à d'importants dossiers auxquels nous portons un intérêt commun.

Transports Canada a pris des mesures dynamiques pour assurer une stratégie d'apprentissage et de perfectionnement dirigée. Une nouvelle Politique d'apprentissage continu sera mise en œuvre pour promouvoir une culture d'apprentissage au sein du Ministère, répondre aux exigences des organismes centraux en matière de rapports et appuyer le nouveau Cadre de gestion et de responsabilisation.

#### **Comment mesurerons-nous nos succès?**

- Par la mise en œuvre de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* de manière à ce qu'elle coïncide avec l'entrée en vigueur de ses diverses parties;
- En nous assurant que les gestionnaires ont une compréhension élargie des éléments mis en œuvre de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (pourcentage de gestionnaires/employés qui ont suivi des séances d'information ou de formation).

#### ***Des effectifs représentatifs du Canada***

Transports Canada est résolu à ce que ses effectifs soient représentatifs de la population canadienne. Grâce à une stratégie de la diversité, le Ministère souscrit à une culture et à des comportements ministériels qui favorisent le respect mutuel, l'acceptation, le travail d'équipe et la productivité chez des gens dont les antécédents, l'expérience, le niveau d'instruction, l'âge, le sexe, la race, l'ethnicité, l'origine, les capacités physiques, les croyances religieuses, l'orientation sexuelle et d'autres caractéristiques perceptibles peuvent être différents. En 2001, Transports Canada a obtenu une note de 2,5 sur 5 au Continuum d'équité<sup>MD</sup>, instrument qui mesure la façon dont un organisme aborde la diversité de ses effectifs et les motifs qui le poussent à agir ainsi, et il espère obtenir une note de 4,0 d'ici 2008. Pour y arriver, le Ministère continuera à promouvoir la diversité et à élaborer des programmes visant à rehausser la représentation des groupes désignés visés par l'équité en matière d'emploi et à atteindre les objectifs du programme *Faire place au changement dans la fonction publique fédérale* au sein du groupe de la direction et de la catégorie des emplois techniques. Pour plus de précisions sur le Continuum d'équité<sup>MD</sup>, voir le document sur la Stratégie de la diversité de Transports Canada, *La diversité au cœur de nos préoccupations*, disponible auprès de la Direction générale des ressources humaines du Ministère.

On trouvera d'autres précisions sur le programme *Faire place au changement dans la fonction publique fédérale* à l'adresse [www.tbs-sct.gc.ca/ec-fpac/index\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/ec-fpac/index_f.asp).

<b>Comment mesurerons-nous nos succès?</b>
--

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Représentativité accrue des groupes désignés visés par l'équité en matière d'emploi par rapport à leur disponibilité sur le marché du travail;</li><li>• Recrutement accru de membres des minorités visibles dans le groupe de la direction et les groupes techniques;</li><li>• Progrès le long du Continuum d'équité<sup>MD</sup>.</li></ul> |
|--|

***Un organisme respectueux des exigences sur les langues officielles***

La dualité linguistique est inexorablement liée à l'identité canadienne. C'est pourquoi il est indispensable que la fonction publique reflète cet état de choses et intègre parfaitement ces valeurs sous-jacentes. Transports Canada reconnaît l'importance qu'il y a à respecter les deux langues officielles du Canada et poursuivra ses efforts en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de langues officielles par sa Stratégie sur les langues officielles.

L'an prochain, Transports Canada évaluera, dans le contexte du Règlement sur les langues officielles, la demande de services dans la langue officielle minoritaire dans tous les centres de Transports Canada et aux aéroports qui lui appartiennent et dont il assure l'exploitation. Cette évaluation permettra de s'assurer que le public bénéficie de services dans la langue officielle de son choix dans ses rapports avec le Ministère. Pour plus de précisions sur les exigences en matière de rapports du Conseil du Trésor, visiter le site Web à l'adresse [www.tbs-sct.gc.ca/pubs\\_pol/hrpubs/OffLang/siglist\\_f.asp#New](http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/siglist_f.asp#New).

<b>Comment mesurerons-nous nos succès?</b>
--

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Augmentation du nombre de mesures de dotation « bilingue impératif »;</li><li>• Augmentation du nombre de postes d'encadrement bilingues.</li></ul> |
|---|

### **3.4.5 Gérance**

Depuis le milieu des années 1990, Transports Canada investit dans la modernisation de ses systèmes internes afin de renforcer son potentiel de gérance. Parmi les principaux systèmes de gestion qui servent à suivre et à contrôler les ressources et à en rendre compte, il faut mentionner :

- le Système financier intégré du Ministère, qui procure au Ministère un ensemble moderne d'outils automatiques intégrés pour gérer ses activités financières et de gestion du matériel;
- le Système intégré du personnel de Transports Canada, qui est le système ministériel de gestion des ressources humaines;

- le Système de gestion des salaires, qui est unique au sein du gouvernement fédéral et qui permet aux gestionnaires de prévoir les charges salariales et de gérer leurs budgets salariaux;
- le Système de gestion des dossiers, des documents et de l'information, qui est un dépôt de données ministérielles.

Ces systèmes fournissent des renseignements utiles sur les ressources, les résultats et les contrôles. Même s'ils ont permis d'améliorer les économies et les contrôles administratifs sur la protection financière et matérielle des actifs de Transports Canada, les améliorations se poursuivent pour renforcer encore plus la capacité du Ministère à offrir une source complète et intégrée d'informations financières sur ses programmes et activités. Grâce à cela, les intervenants bénéficieront de données fiables et utiles sur les ressources nécessaires pour atteindre les résultats des programmes et mesurer leur rendement. Pour atteindre ces objectifs, il faudra apporter des améliorations pour tirer parti des informations financières que contiennent ces systèmes et les lier aux informations non financières avant de prendre des décisions.

<b>Comment mesurerons-nous nos succès?</b>
--

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Progrès réalisés dans l'intégration des systèmes et des contrôles d'information du Ministère;</li> <li>• Renforcement de la capacité de gestion des finances;</li> <li>• Gestion améliorée des fonds de renseignements et de connaissances.</li> </ul> |
|---|

En adoptant des modes d'interaction en direct avec le Ministère, Transports Canada s'efforce de mieux servir les citoyens et de resserrer ses liens avec ses clients et ses fournisseurs, conformément aux objectifs de l'initiative du Gouvernement en direct. Afin de réaliser des économies, de rehausser la productivité, d'assurer l'uniformité et de réduire les doublons par tous les ministères qui agissent isolément, le Ministère participe également à des initiatives horizontales. Par exemple, Transports Canada est l'un des quatre ministères directeurs qui participent à la conception du programme Marché en direct du gouvernement du Canada, dont le but est de renforcer notre capacité en matière de commerce électronique. Cette initiative contribuera à instaurer un catalogue électronique entre les fournisseurs de biens et de services et les agents d'achat du gouvernement fédéral. Même si l'initiative est échelonnée sur plusieurs années, l'objectif immédiat est d'en terminer la planification et d'en établir la portée pour permettre à tous et à toutes de bien comprendre le système et répondre aux besoins des clients. Une fois que l'initiative sera entièrement opérationnelle, on s'attend à ce qu'elle uniformise les règles du jeu de telle sorte que les petites, les moyennes et les grandes entreprises de tout le Canada auront la chance de fournir des biens et des services au gouvernement du Canada.

#### **Comment mesurerons-nous nos succès?**

- Les usagers de l'interne et de l'extérieur pourront prendre des décisions plus éclairées;
- Réaction positive des intervenants de l'extérieur à l'égard des services en direct;
- Resserrement des rapports avec les clients.

### **3.4.6 Valeurs et éthique**

Comme l'atteste le *Sondage de 2002 auprès des fonctionnaires fédéraux*, les valeurs et l'éthique ministérielles sont perçues par les employés de Transports Canada comme étant conformes à celles de la fonction publique en général ou même supérieures. Les valeurs essentielles sont publiées et largement partagées. Le Ministère a généralement prouvé qu'il respecte ses valeurs et que ses gestionnaires agissent avec intégrité. Toutefois, depuis l'adoption du nouveau Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique, on s'occupe aujourd'hui activement de promouvoir l'éthique.

À cette fin, un haut fonctionnaire responsable des valeurs et de l'éthique a été nommé qui défendra l'aménagement des infrastructures et des mécanismes d'appui pour mettre en œuvre le Code de valeurs et d'éthique. Transports Canada analyse actuellement sa propre politique sur les conflits d'intérêts par rapport à ce nouveau code, qui est également intégrée dans les cours de gestion et d'orientation. Au nombre des autres activités prévues, mentionnons des séances de discussion/dialogue avec les employés qui portent sur les dilemmes d'ordre éthique qu'ils sont à même de rencontrer dans leurs activités quotidiennes.

#### **Comment mesurerons-nous nos succès?**

- En discutant régulièrement des valeurs et de l'éthique avec tous les employés;
- En mettant en place de solides instruments de conseils et de recours;
- En offrant des séances d'orientation, d'apprentissage et d'autres instruments aux employés de soutien;
- En évaluant le rendement du Ministère par rapport aux valeurs et à l'éthique de la fonction publique.

## 4.0 Organisation

### 4.1 Résultats stratégiques et secteurs d'activités pour l'année du Budget principal des dépenses 2004-2005

Secteurs d'activités (milliers \$)	Résultats stratégiques			Total
	Croissance économique et développement social	Un réseau de transport sûr et sécuritaire	Protection de l'environnement physique	
Politiques	395 960	-	-	395 960
Programmes et Cessions	247 826	-	49 948	297 774
Sécurité et Sûreté	158	926 731	541	927 430
Administration ministérielle	40 493	89 085	5 399	134 977
<b>Total (Dépenses prévues nettes)<sup>1</sup></b>	<b>684 437</b>	<b>1 015 816</b>	<b>55 888</b>	<b>1 756 141</b>

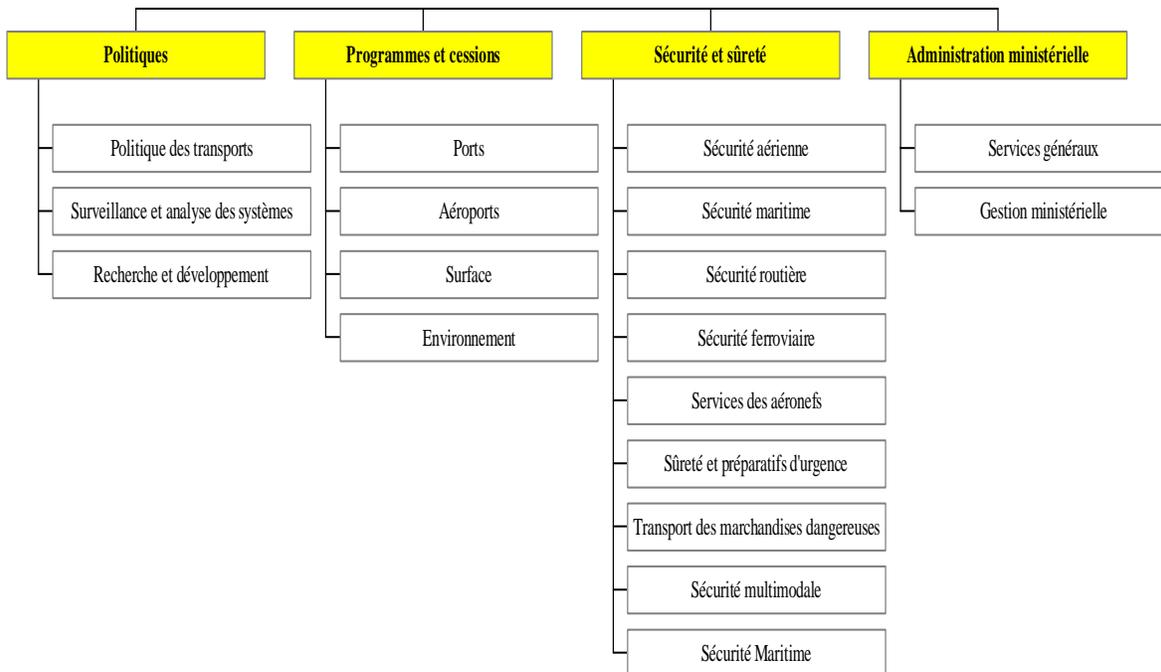
1. Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour l'année.

## 4.2 Responsabilisation

À l'Administration centrale de Transports Canada, quatre sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté, et Services généraux et un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté – relèvent du sous-ministre, sans oublier la Gestion ministérielle qui englobe le Groupe des Communications et l'Avocat général. Cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, et Pacifique – relèvent également du sous-ministre. Chacun de ces chefs est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats énoncés dans les documents nationaux de planification.

Transports Canada est subdivisé en quatre secteurs d'activités, dont chacun comporte au moins deux secteurs de services (voir tableau ci-dessous). Les secteurs d'activités reflètent les programmes et les services du Ministère et non pas précisément les axes organisationnels. Cela signifie que le sous-ministre adjoint des Services généraux appartient au secteur d'activités de l'administration ministérielle, tout comme le Groupe des Communications et l'Avocat général. En outre, les quatre secteurs d'activités recoupent les organismes régionaux pour garantir un axe multimodal qui se concentre sur les stratégies et les résultats communs. La structure des secteurs d'activités et de services sert à l'établissement des programmes, des politiques et des normes à l'échelle nationale et fournit des directives fonctionnelles aux bureaux régionaux.

Secteurs d'activités et gammes de services de Transports Canada



### 4.3 Dépenses prévues du Ministère

<i>(milliers \$)</i>	Prévision des dépenses 2003-04 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2004-05 <sup>2</sup>	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
Politiques	492 364	<b>452 956</b>	408 364	375 719
Programmes et Cessions	364 010	<b>541 126</b>	441 087	349 970
Sécurité et Sûreté	761 716	<b>884 842</b>	860 068	682 351
Administration ministérielle	141 609	<b>123 737</b>	113 832	110 405
Budget principal des dépenses (brutes)	1 759 699	<b>2 002 661</b>	1 823 351	1 518 445
Moins : recettes disponibles <sup>3</sup>	295 950	<b>355 448</b>	357 933	365 982
<b>Budget principal des dépenses</b>	1 463 749 <sup>4</sup>	<b>1 647 213</b>	1 465 418	1 152 463
<i>Rajustements<sup>5</sup></i>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transfert de l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto à RHDC</li> <li>• Transfert à Infrastructure Canada – projet Go Transit</li> <li>• Report de fonds additionnel de l'ACSTA</li> <li>• Allègement financier à court terme pour les aéroports loués du Réseau national d'aéroports</li> <li>• Fonds canadien de l'infrastructure stratégique – Plan de transport en commun de York</li> <li>• Programme de contribution pour la sûreté maritime (sécurité et planification d'urgence)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>(115 700)</b></li> <li>-</li> <li><b>64 110</b></li> <li><b>40 600</b></li> <li><b>153</b></li> <li><b>5,575</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(89 900)</li> <li>(21 000)</li> <li>(45 302)</li> <li>9 300</li> <li>147</li> <li>48,949</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(88 900)</li> <li>(22 000)</li> <li>(2 608)</li> <li>(8 900)</li> <li>115</li> <li>44,949</li> </ul>

*(Suite à la page suivante)*

## Dépenses prévues du Ministère (suite)

<i>(milliers \$)</i>	Prévision des dépenses 2003-04 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2004-05 <sup>2</sup>	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
• Améliorations apportées aux mesures de sûreté aux ports	-	<b>3,910</b>	2 910	1 910
• Soutien à la politique en matière de sûreté maritime. (politique)	-	<b>952</b>	952	952
• Plan d'action accéléré d'assainissement des sites fédéraux contaminés	-	<b>10 022</b>	2 730	2 757
• Desserte des régions éloignées par chemin de fer	-	<b>20 000</b>	-	-
• Transfert du MAINC de la desserte des régions éloignées par chemin de fer	-	<b>4 400</b>	-	-
• Marine Atlantique	-	<b>45 300</b>	-	-
• Programme de cession des ports – Report de fonds	-	<b>3 500</b>	-	-
• Report de capitaux	-	<b>4 133</b>	-	-
• Produits des ventes de biens immobiliers	-	<b>166</b>	-	-
• Revitalisation des services ferroviaires voyageurs interurbains au Canada	-	<b>1 461</b>	1 961	1 961
• Transfert du ministère des Pêches et des Océans (fonction maritime) <sup>6</sup>	17 348	<b>20 345</b>	19 263	18 338
• Vente des propriétés excédentaires jusqu'à 6.4M\$ par la Société immobilière du Canada	-	<b>1</b>	1	1
<i>Rajustements totaux</i>	-	<b>108 928</b>	(69 989)	(51 425)

(Suite à la page suivante)

## Dépenses prévues du Ministère *(suite)*

<i>(milliers \$)</i>	Prévision des dépenses 2003-04 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2004-05 <sup>2</sup>	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
<b>Dépenses prévues nettes</b>	1 481 097	<b>1 756 141</b>	1 395 429	1 101 038
Moins : recettes non disponibles <sup>3</sup>	27 853	<b>27 639</b>	28 020	28 499
<b>Plus : coût estimatif des services reçus gratuitement</b>	58 040	<b>55 419</b>	55 220	55 532
<b>Coûts nets du Ministère</b>	1 511 284	<b>1 783 921</b>	1 422 629	1 128 071
<b>Équivalents temps plein</b>	4 693	<b>4 812</b>	4 732	4 707

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

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*
3. *Pour des précisions par secteur d'activités, consulter le tableau 5.4 Recettes disponibles et non disponibles.*
4. *Le Budget principal des dépenses pour l'année fiscale 2003-2004 est 1 580 058 000\$ comme le démontre le tableau 5.5 Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses.*
5. *Ces dépenses prévues ne font pas partie du Budget principal des dépenses.*
6. *Les montants au titre du transfert de la fonction maritime du Ministère des Pêches et Océans Canada représentent seulement les coûts directs. Les montants réels à transférer ne seront connus qu'à la signature du protocole d'entente.*

## 5.0 Annexes

### 5.1 Résumé des dépenses d'immobilisations

Secteur d'activités (milliers \$)	Prévision des dépenses 2003-04 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2004-05 <sup>2</sup>	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
Politiques	8 259	<b>1 614</b>	2 237	450
Programmes et Cessions	34 515	<b>36 518</b>	56 302	66 924
Sécurité et Sûreté	11 294	<b>20 634</b>	15 596	5 336
Administration ministérielle	10 394	<b>9 452</b>	2 790	2 790
<b>Total des dépenses d'immobilisations</b>	64 462	<b>68 218</b>	76 925	75 500

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

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*

## 5.2 Sommaire des paiements de transfert

Secteur d'activités (milliers \$)	Prévision des dépenses 2003-04 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2004-05 <sup>2,3</sup>	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
<b>Subventions</b>				
Politiques	23 975	<b>24 514</b>	24 514	24 514
Programmes et Cessions	-	-	-	-
Sécurité et Sûreté	1 102	<b>250</b>	300	300
Administration ministérielle	-	-	-	-
<b>Total des subventions</b>	25 077	<b>24 764</b>	24 814	24 814
<b>Contributions</b>				
Politiques	109 201	<b>80 098</b>	46 509	21 236
Programmes et Cessions	212 104	<b>385 824</b>	280 400	143 682
Sécurité et Sûreté	17 312	<b>13 022</b>	55 972	51 972
Administration ministérielle	-	-	-	-
<b>Total des contributions</b>	338 617	<b>478 944</b>	382 881	216 890
<b>Total des paiements de transfert</b>	363 694	<b>503 708</b>	407 695	241 704

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

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice.
2. Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.
3. Pour une liste détaillée de toutes les subventions et contributions, voir le Budget des dépenses 2004-2005, partie II.

### 5.3 Précisions sur les programmes de paiements de transfert

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Politiques</b>			
Octroi d'une subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers	Aider la province à fournir des services de traversier dans les eaux de Colombie-Britannique.	Liaisons de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de Colombie-Britannique.	Surveiller les niveaux de service et le respect des obligations provinciales et effectuer une analyse approfondie de la disposition d'augmentation de la subvention au titre des hausses du coût de la vie.
Octroi d'une contribution aux services voyageurs hors VIA Rail – Commission de transport Ontario Northland; Chemin de fer Quebec North Shore & Labrador; Chemin de fer Algoma Central	Aider les entreprises de chemins de fer autres que VIA à offrir des services ferroviaires voyageurs à destination des régions et des régions éloignées du Canada.	Prestation par les entreprises de chemins de fer autres que VIA de services ferroviaires voyageurs sûrs, fiables et rentables.	Surveiller l'uniformité avec les politiques et les priorités du gouvernement, le nombre de communautés éloignées desservies et la contribution aux économies régionales. Surveiller les pratiques sécuritaires; niveau de satisfaction des voyageurs et mesures de la rentabilité (capacité financière des fournisseurs de services, investissements futurs nécessaires).

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Politiques</b>			
Octroi d'une contribution aux services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage	Surveiller les opérations des services de traversier afin de réduire la dépendance 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.	Surveiller le respect des conditions et des engagements des ententes d'exploitation par le biais de sondages auprès des usagers, de visites sur place, de vérifications et d'une inspection des certificats de sécurité.
Octroi d'un paiement à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies affectés au transport du grain de l'Ouest du Canada	Aider la CCB à louer des wagons-trémies.	Efficacité du transport du grain dans l'Ouest du Canada.	Surveiller pour s'assurer que les wagons sont utilisés de façon commerciale pour le transport du grain de l'Ouest.
Octroi d'allocations aux anciens employés de Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services mutés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Assumer la responsabilité de la partie des charges 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 retraite équivalant aux régimes provinciaux au moment de la mutation est accessible aux anciens employés de la province.	S'assurer que les paiements sont effectués à temps.

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Politiques</b>			
Association des transports du Canada (ATC)	Aider l'ATC à promouvoir la prestation de services de transport sûrs, efficaces, rentables, respectueux de l'environnement et financièrement durables à l'appui des objectifs sociaux et économiques du Canada.	Détermination des intérêts communs, élaboration de meilleures pratiques, harmonisation entre les juridictions et élargissement de la base de connaissances. Cela autorisera de meilleures décisions et aboutira à des politiques qui entraîneront une amélioration des routes, de la sécurité, de la protection de l'environnement et à un réseau de transport plus efficace.	Surveiller les lignes directrices nouvelles ou actualisées et les meilleures pratiques élaborées, le nombre de bourses, les programmes de formation dispensés, les réformes réglementaires visant l'harmonisation et le nombre d'appels, de réunions ou de groupes de travail plurijuridictionnels.
Octroi d'une contribution au CN dans le cadre du Programme de restauration du pont de Québec	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.	Veiller à ce que les travaux de restauration réalisés soient conformes à la portée de l'accord.
Programme stratégique d'infrastructures routières – Postes frontaliers (planification et intégration)	Améliorer la fiabilité et le rendement global du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport ainsi que du bilan de sécurité.	Les résultats seront évalués à trois niveaux – activités/extrants, résultats comportementaux et incidences à long terme, notamment : amélioration des rapports entre le Canada et les États-Unis grâce à des réunions bilatérales et à des accords sur les postes frontaliers; projets menés à terme par les bénéficiaires de subventions; amélioration de la mobilité et des économies de transport.

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Politiques</b>			
Programme stratégique d'infrastructures routières – Systèmes de transport intelligents	Améliorer la fiabilité et le rendement global du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport; Amélioration du bilan de sécurité; Durabilité des transports.	Les résultats seront évalués à trois niveaux – activités/extrants, résultats comportementaux et incidences à long terme, notamment : financement conjoint des activités de déploiement et des projets d'intégration; appui et développement des technologies intégrées avec le public ciblé; amélioration de la mobilité et des économies de transport.
Octroi d'une contribution à la Greater Toronto Airport Authority (GTAA) au titre de la liaison air-rail	Aider la GTAA à se procurer les infrastructures et les biens partagés pour faciliter l'accès de la liaison air-rail jusqu'à l'aéroport.	Construction des ouvrages de soutien partagés, des gares et acquisition des biens pour permettre la liaison air-rail.	Surveiller pour s'assurer que les infrastructures nécessaires sont construites dans les limites du budget alloué et que les biens respectent les conditions environnementales et sont incorporés dans le bail foncier de l'aéroport.

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Programmes et Cessions</b>			
Octroi de contributions pour subventionner le déficit d'exploitation d'aéroports municipaux ou autres (programme original)	Verser des subventions de fonctionnement aux aéroports éloignés (comme le mentionne la Politique nationale des aéroports) qui ne sont pas exploités par Transports Canada.	Assurer l'exploitation sécuritaire des aéroports qui sont le seul moyen de transport fiable desservant certaines communautés tout au long de l'année.	Les résultats seront évalués tous les cinq ans lors du renouvellement du programme. Une évaluation de ce programme se déroule actuellement. Le renouvellement est attendu avant le 1 <sup>er</sup> avril 2005.
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)	Aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations ayant un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la réduction des charges d'exploitation.	Maintien ou amélioration du niveau de sécurité des aéroports; Augmentation de la durée de vie des actifs aéroportuaires; Réduction des charges d'exploitation des aéroports; Recours accru à des pratiques respectueuses de l'environnement dans les aéroports, dans la mesure du possible; Exploitation ininterrompue des aéroports d'apport sécuritaires reliés au Réseau national d'aéroports; Durabilité de l'environnement.	Les résultats seront évalués tous les cinq ans au moment du renouvellement du programme. Une évaluation du programme se déroule actuellement pour déterminer si le PAIA continue d'être utile, s'il a donné les résultats escomptés (objectifs, réalisations et incidences) et s'il existe d'autres moyens plus rentables de l'exécuter. Le renouvellement est escompté avant avril 2005.
Terre-Neuve et Labrador – Construction de pistes et d'installations connexes au Labrador	Veiller à ce que la capacité opérationnelle des aéroports admissibles soit maintenue au niveau nécessaire pour répondre aux critères de certification de Transports Canada.	Des installations de transport aérien sécuritaires, fiables tout au long de l'année pour les communautés côtières du Labrador.	Rapports d'inspection sur l'état de sécurité des aérodromes, Système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile (CADORS) et rapports d'inspection des sites du programme.

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Programmes et Cessions</b>			
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	Construction, consolidation et amélioration de certaines liaisons routières et des routes.	Amélioration des niveaux de service; Augmentation de la mobilité et de la sécurité des transports; Création d'avantages économiques pour la région.	À la fin du programme, on procédera à une évaluation rétrospective de celui-ci et de certains projets. L'analyse portera sur la sécurité, les encombrements et d'autres avantages décelables.
Versement de contributions au Québec dans le cadre de l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais afin d'améliorer le réseau routier, d'en relever l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité routière tout en favorisant le développement et le tourisme régional et industriel	Amélioration du réseau routier afin d'en relever l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité routière tout en favorisant le développement industriel et le tourisme régional.	Amélioration du réseau de transport de la capitale nationale grâce à une réduction des encombrements et à une amélioration de la sécurité.	Lorsque les projets seront terminés, on procédera à l'analyse rétrospective de certains d'entre eux sous l'angle de l'efficacité, de la sécurité et des éléments socio-économiques du réseau de transport de la capitale nationale.
Accord sur la route transcanadienne (RT) – Terre-Neuve et Labrador	Amélioration de la RT à Terre-Neuve et Labrador en échange de la cessation des liaisons ferroviaires dans la province.	Amélioration de la sécurité et du niveau de service.	Une analyse rétrospective a eu lieu en 1997 pour évaluer l'incidence de l'élimination du réseau ferroviaire sur le coût des transports à Terre-Neuve et Labrador. L'an prochain, on prendra la décision de mener ou non une analyse rétrospective du programme global en 2005-2006.

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Programmes et Cessions</b>			
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	Dédommager le CN, selon les prescriptions de l'Accord sur le pont Victoria de 1962, des coûts du pont attribuables à la circulation routière.	Conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses bretelles d'accès.	Le pont est inspecté chaque année et le programme d'entretien et de réparation est actualisé en conséquence.
Octroi d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	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.	Des comptables agréés/conseillers en gestion analysent le paiement annuel qui est versé conformément à la <i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i> .
Versement d'une contribution à la province de l'Île-du-Prince-Édouard au titre des services de police sur le pont de la Confédération	Apporter une aide financière pour offrir des services de police appropriés et essentiels sur le pont de la Confédération.	Circulation sans danger des véhicules sur le pont pour accroître la sécurité du public voyageur et protéger les biens matériels.	Les rapports trimestriels et annuels sont surveillés pour assurer la prestation de services de police suffisants. Le programme a été évalué avant son renouvellement en 2003-2004; l'évaluation du programme est prévue avant son renouvellement en 2007-2008.

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Programmes et Cessions</b>			
Fonds de cession des ports – Versement de contributions au titre de la cession des ports régionaux et locaux et des ports éloignés où il y a un intérêt local	Faciliter la procédure de cession en procurant au nouveau propriétaire les ressources nécessaires pour poursuivre l'exploitation du port dans un avenir prévisible.	Maintenir les normes de sécurité et d'exploitation dans les ports cédés.	Des états de vérification annuels sont reçus de la part des exploitants des ports pour s'assurer que toutes les dépenses sont conformes à l'entente de contribution. Des vérifications ont lieu également dans les ports cédés au moins une fois pendant la durée de l'entente de contribution.
Programme stratégique d'infrastructures routières – Volet construction routière	Assurer le financement des projets routiers provinciaux/territoriaux pour répondre aux besoins du réseau routier national (RRN) du Canada.	Assurer des investissements dans les infrastructures stratégiques dans toutes les régions; Améliorer le bilan de sécurité; Appuyer le développement du commerce et de l'économie; Promouvoir la durabilité des transports.	À la fin du programme, on procédera à une analyse rétrospective des coûts et des avantages, de son impact sur la sécurité (taux d'accidents, victimes) et d'autres avantages mesurables (économies de temps et de coût des véhicules).
Programme stratégique d'infrastructures routières – Postes frontaliers	Appuyer le tourisme, les échanges commerciaux et le débit de la circulation dans les couloirs de transport nord-sud et est-ouest à la frontière canado-américaine. Améliorer la mobilité et l'efficacité des transports, la productivité, la sécurité et la sûreté des passagers et des marchandises, notamment les correspondances intermodales.	Améliorer la mobilité et les économies de transport; Améliorer le bilan de sécurité; Stimuler le développement du commerce et de l'économie.	À la fin du programme, on procédera à une analyse rétrospective pour en évaluer l'impact sur la sécurité (accidents sur le RRN et à certains postes frontaliers) et les économies de temps réalisées (ou la diminution des retards) grâce à l'achèvement des projets.

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Programmes et Cessions</b>			
Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Programme de démonstration en transport urbain	Atténuer l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au secteur des transports dans les régions urbaines.	Adoption de transports urbains plus écoénergétiques et de meilleures pratiques d'affectation des terres et renforcement de la capacité à réduire les émissions de GES; Adoption de technologies novatrices et de meilleures pratiques en ce qui concerne la réduction des GES dans les zones urbaines.	Valeur monétaire et nombre de projets financés; Baisses déclarées des émissions de GES; Autres avantages connexes; Avantages qui se rattachent à la mise en œuvre et à la reproduction des meilleures pratiques.
Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Initiatives relatives au transport des marchandises <i>et</i> Changements climatiques : Programme de réduction des émissions – Initiatives relatives au transport des marchandises hors route	Réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au secteur du transport des marchandises.	Adoption accrue de technologies écoénergétiques capables de réduire les émissions de GES.	Valeur monétaire et nombre de projets financés; Réductions déclarées des émissions de GES; Avantages auxiliaires qui se rattachent à l'utilisation des technologies et du potentiel de reproduction; Les initiatives relatives au transport des marchandises seront mesurées par le nombre de dispositifs écoénergétiques achetés et installés, à la réduction des émissions de GES et aux sondages réalisés sur l'adoption des technologies.

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Programmes et Cessions</b>			
Sur la route du transport durable (SRTD)	Le programme SRTD aidera à financer des projets qui procurent aux Canadiens des données et des instruments pratiques pour mieux comprendre les questions du transport durable, qui favorisent les moyens novateurs de promouvoir le transport durable et qui permettent d'obtenir des résultats quantifiables sur le plan de l'environnement et du développement durable.	Sensibilisation et utilisation accrues des instruments et des pratiques du transport durable par les Canadiens.	Nombre de projets financés; Portée et exposition du projet; Stratégies et pratiques mises au point et mises en œuvre; Les bénéficiaires rendront compte des résultats de chaque projet et des avantages effectifs sur l'environnement (notamment des réductions des émissions de gaz à effet de serre).

*(Suite à la page suivante)*

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

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
<b>Sécurité et Sûreté</b>			
Versement d'une subvention pour fermer des passages à niveau	Inciter les administrations routières à abandonner leur droit d'utiliser un passage à niveau afin d'en faciliter la fermeture.	Réduire les risques de collisions et de victimes en détournant la circulation vers des passages moins dangereux.	Les passages sont fermés, la circulation est détournée vers des passages moins dangereux, ce qui réduit les risques d'accidents et de blessures.
Versement de paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	Apporter 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.	Diminution des risques de collisions et de victimes aux passages à niveau publics.	Surveillance permanente par des inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Vérifications de sécurité régulières.
Versement d'une contribution à l'Association des chemins de fer du Canada au titre de l'Opération Gareautrain	Verser une aide financière à l'appui de l'Opération Gareautrain pour promouvoir la sécurité ferroviaire.	Amélioration de la sécurité ferroviaire.	Surveillance constante de la sensibilisation de l'industrie et des collectivités avoisinantes à la sécurité.
Versement de paiements à d'autres gouvernements ou à des institutions internationales au titre de l'exploitation et de l'entretien des aéroports, du système de navigation aérienne et des voies aériennes	Fournir une aide par l'entremise de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour la prestation d'installations et de services de navigation aérienne internationale sur l'Atlantique-Nord.	Exploitation sécuritaire, régulière, efficace et rentable des services aériens internationaux sur l'Atlantique-Nord.	Surveillance constante par l'OACI. Vérifications régulières par la vérificatrice générale du Canada en sa qualité de vérificatrice officielle de l'OACI.

## 5.4 Recettes disponibles et non disponibles

Secteur d'activités (milliers \$)	Prévision des recettes 2003-04 <sup>1</sup>	Recettes prévues 2004-05 <sup>2</sup>	Recettes prévues 2005-06	Recettes prévues 2006-07
<b>Recettes disponibles</b>				
<i>Politiques</i>				
Honoraires des contrats de coopération internationale	-	-	-	-
Recettes des services aériens	225	<b>160</b>	160	160
Recettes internes d'Agriculture Canada au titre de la surveillance du grain	-	-	-	-
Recettes internes et externes diverses	540	-	-	-
	<b>765</b>	<b>160</b>	160	160
<i>Programmes et Cessions</i>				
Recettes des Havres et Ports	12 166	<b>8 687</b>	7 765	7 299
Recettes d'exploitation des aéroports	11 698	<b>13 250</b>	5 633	5 717
Aéroports – Paiements des loyers et des biens meubles	214 441	<b>284 736</b>	296 142	304 623
Recettes internes et externes diverses	179	<b>116</b>	10	10
	<b>238 484</b>	<b>306 789</b>	309 550	317 649
<i>Sécurité et Sûreté</i>				
Recettes de réglementation et d'inspection de l'aéronautique	9 903	<b>9 762</b>	9 736	9 736
Recettes de formation en matière d'aéronautique	386	<b>809</b>	809	809
Recettes internes et externes au titre des services des aéronefs	29 825	<b>26 700</b>	26 700	26 700
Recettes internes et externes au titre de la réglementation et de l'inspection des transports maritimes	9 388	<b>7 434</b>	7 184	7 134
Recettes du Registre du Programme de véhicules importés	1 526	<b>475</b>	475	475
Paiements du loyer du Centre d'essais pour véhicules automobiles	195	<b>280</b>	280	280
Recettes d'inspection des chemins de fer d'intérêt local	208	<b>63</b>	63	63
Recettes internes et externes des activités de recherche et développement	3 870	<b>1 884</b>	1 884	1 884
Recettes internes et externes diverses	286	<b>35</b>	35	35
	<b>55 587</b>	<b>47 442</b>	47 166	47 116

(suite à la page suivante)

## Recettes disponibles et non disponibles (suite)

Secteur d'activités (milliers \$)	Prévision des recettes 2003-04 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2004-05 <sup>2</sup>	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
<b>Administration ministérielle</b>				
Recettes internes et externes de location et de concession	933	<b>932</b>	932	932
Recettes internes et externes diverses	181	<b>125</b>	125	125
	1 114	<b>1 057</b>	1 057	1 057
<b>Total des recettes disponibles</b>	295 950	<b>355 448</b>	357 933	365 982
<b>Recettes non disponibles :</b>				
<b>Politiques</b>				
Location des wagons-trémies	12 000	<b>12 000</b>	12 000	12 000
<b>Programmes et Cessions</b>				
Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	4 600	<b>4 300</b>	4 300	4 300
Ventes et biens meubles portuaires	350	-	-	-
Honoraires des administrations portuaires canadiennes	10 903	<b>11 339</b>	11 720	12 199
<b>Total des recettes non disponibles</b>	27 853	<b>27 639</b>	28 020	28 499
<b>Total des recettes</b>	323 803	<b>383 087</b>	385 953	394 481

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

1. Reflètent les meilleures prévisions des recettes à la fin de l'exercice.
2. Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.

## 5.5 Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses

Crédit	(milliers \$)	BUDGET PRINCIPAL DES DÉPENSES	
		2004-05	2003-04
1	Dépenses d'exploitation	213 861	193 798
5	Dépenses d'immobilisations	60 210	82 264
10	Subventions et contributions	531 216	401 548
15	Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	32 077	33 345
20	Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C.	27 607	25 095
25	Paiements versés à VIA Rail Canada Inc.	191 301	266 201
30	Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	466 499	459 676
35	Paiement versé à Queens Quay West Land Corporation	—	4 000
40	Paiements versés à la Société du Vieux-Port de Montréal Inc.	—	—
(S)	Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile	70	67
(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	67 372	58 464
(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	51 800	50 400
<b>Total du Ministère</b>		<b>1 647 213</b>	<b>1 580 058</b>

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

(S) : Statutaire

## 5.6 Coût net des programmes pour l'année du Budget principal des dépenses

Total du Ministère ( <i>milliers \$</i> )	2004-05
Dépenses brutes prévues	2 111 589
<i>Plus: Services obtenus gratuitement:</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	22 103
Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	25 069
Protection assurée par le ministère des Ressources humaines et développement des compétences Canada (RHDCC) au titre des accidents du travail	3 735
Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	4 512
	55 419
<b>Coûts bruts des programmes</b>	<b>2 167 008</b>
<i>Moins :</i>	
Recettes disponibles	355 448
Recettes non disponibles	27 639
<b>Coût net des programmes</b>	<b>1 783 921</b>

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

## 5.7 Prêts, investissements et avances (non budgétaires)

Secteur d'activités (milliers \$)	Prévision des dépenses 2003-04 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2004-05 <sup>2</sup>	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
<i>Programmes et Cessions</i>				
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	23 481	<b>22 481</b>	21 481	20 481
Prêts assumés de l'ex- Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	179	<b>179</b>	-	-
<b>Total des soldes en cours sur les prêts</b>	23 660	<b>22 660</b>	21 481	20 481

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

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*

## 5.8 Principales initiatives de réglementation

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Élaboration du <b>Règlement sur la sûreté du transport maritime</b> , qui offrira le cadre réglementaire nécessaire à la mise en œuvre au Canada du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).	Application uniforme des nouvelles prescriptions internationales en matière de sûreté maritime.
Élaboration du <b>Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes</b> , qui servira de cadre de réglementation à la mise en œuvre d'un programme de vérification de sûreté des antécédents des personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées des installations maritimes.	Renforcement de la sûreté des travailleurs portuaires et du système de sûreté général du transport maritime.
<b>Nouveau règlement pour une structure détaillée d'application des sanctions pécuniaires</b> , qui sera élaboré après le 1 <sup>er</sup> juillet 2004 et qui sera conforme à la <i>Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada</i> (TATC).	Renforcement de la sûreté maritime.
Le programme de prévention de la pollution de Transports Canada fera l'objet d'une mise à jour en profondeur au cours des trois prochaines années grâce à <b>l'adoption des nouveaux règlements de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</b> . Les dispositions en vigueur sur les eaux usées et la pollution atmosphérique seront considérablement étoffées, les dispositions sur les ordures seront actualisées et de nouvelles prescriptions seront adoptées au sujet des systèmes antisalissures et des rejets des eaux de ballast. En même temps, avec le concours d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada, on traitera de toute une diversité de questions en vue de prévenir la pollution marine causée par les navires. On prendra notamment des mesures pour accélérer la mise hors service progressive des navires-citernes à coque unique, éliminer les navires inférieurs aux normes, adopter un programme d'« éconavires » pour le Canada, demander aux tribunaux d'imposer des sanctions plus sévères en cas de pollution causée par les navires, optimiser les activités de surveillance et d'application de la loi et étudier la façon d'améliorer les installations de réception des déchets à terre. On s'efforcera dans la mesure du possible d'harmoniser les règlements avec ceux d'autres pays et administrations.	Diminution des incidents de pollution du milieu marin causée par les navires.
La <b>réforme des règlements de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</b> se déroule en deux étapes. Plus de 100 règlements en vigueur seront regroupés en 30 règlements au cours de la phase I, et environ 35 règlements seront regroupés en 11 durant la phase II. La phase I porte sur les règlements nécessaires pour que la Loi entre en vigueur et elle devrait être parachevée d'ici la fin de 2006. Le Ministère prévoit la conception simultanée de nouveaux produits comme des programmes de formation et des documents et des instruments électroniques à l'appui de la nouvelle loi. La phase II se concentrera sur les règlements qui cadrent avec la Loi; en général, ces règlements ont seulement besoin d'être actualisés et modernisés et non pas d'être entièrement remaniés comme ceux de la phase I.	Une loi sur la marine marchande pour le XXI <sup>e</sup> siècle qui promeut la sécurité à bord des navires et protège le milieu marin dans le contexte d'une industrie du transport maritime saine et concurrentielle.

(Suite à la page suivante)

## Principales initiatives de réglementation (suite)

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Des <b>amendements</b> à la <i>Loi sur l'aéronautique</i> sont en cours d'adoption pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la loi. La procédure d'amendement se déroule en douceur grâce aux consultations tenues très tôt avec les principaux intervenants de l'industrie.	Des prescriptions législatives modernisées pour répondre aux besoins de l'industrie.
L'entrée en vigueur en août 2001 de la <i>Loi concernant la responsabilité en matière maritime (LRMM)</i> a conféré le pouvoir d'établir des <b>règlements</b> qui obligent les navires utilisés à des fins commerciales ou publiques à contracter un certain niveau d'assurance obligatoire. Ces règlements ont pour but de protéger les intérêts des passagers en cas de blessures ou de décès. En août 2003, à l'issue de nombreuses consultations avec les intervenants de l'industrie ainsi qu'avec les gouvernements provinciaux et d'autres ministères et organismes fédéraux, Transports Canada a annoncé le projet du nouveau régime d'assurance obligatoire des passagers en vertu de la LRMM. Ces règlements sont en cours de préparation et l'on s'attend à ce qu'ils entrent en vigueur avant la fin de 2004.	Cherche à concilier les intérêts des armateurs et ceux des passagers dont ils assurent le transport. La Loi établit le niveau de responsabilité des armateurs et garantit que ceux-ci contractent une assurance au titre de ce type de responsabilité.
Élaboration de <b>règlements et (ou) de mesures de sûreté à l'appui du contrôle de tous les bagages enregistrés.</b>	Assurer le contrôle intégral des bagages enregistrés dans tous les aéroports désignés d'ici le 31 décembre 2005.
Un <b>examen se déroule actuellement au sujet du Règlement canadien sur la sûreté aérienne et des mesures de sûreté</b> prescrites par le <i>projet de loi C-7</i> . Des règlements visant à remplacer les mesures de sûreté qui n'ont plus besoin d'être confidentielles doivent être établis dans l'année suivant la publication dans la <i>Gazette du Canada</i> de l'avis d'intention. Un examen plus étendu et la réharmonisation du cadre de réglementation de la sûreté aérienne devraient durer au moins trois ans.	Nouveau règlement visant à remplacer les mesures de sûreté qui n'ont plus besoin d'être confidentielles, et réharmonisation du cadre de réglementation de la sûreté aérienne.
Un <b>règlement sur les passages à niveau et un autre règlement sur la réglementation d'accès sont en cours d'élaboration</b> pour établir des normes de sécurité plus modernes et des responsabilités claires et assurer l'uniformité de la construction et de l'entretien des passages à niveau et de la réglementation d'accès aux voies ferrées. La publication des règlements dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> est prévue en 2004 après l'achèvement du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation. La publication a été reportée pour permettre de mieux comprendre les rôles et les responsabilités de tous les intéressés.	Amélioration de la sécurité aux passages à niveau et le long des emprises ferroviaires.

(Suite à la page suivante)

## Principales initiatives de réglementation (suite)

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Le <b>Règlement sur les heures de service des chauffeurs de véhicules commerciaux</b> , en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> , sera publié dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> à l'automne 2004 pour entrer en vigueur en 2005. Ces règlements fédéraux et provinciaux harmonisés reposent sur des principes scientifiques objectifs et sont simplifiés.	Diminution du nombre de collisions des véhicules commerciaux attribuables à la fatigue des conducteurs.
Le <b>Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers</b> , établi en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> , sera publié dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> à l'automne 2004 pour entrer en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2005. Pour la première fois, un cadre de réglementation national prescriptif réglementera les transporteurs routiers fédéraux en vertu d'un ensemble de règles communes qui seront administrées et appliquées par les provinces et les territoires.	Baisse de l'incidence des collisions impliquant des véhicules commerciaux grâce à l'amélioration de la surveillance de la sécurité, de la responsabilisation et de l'application de la loi par les transporteurs routiers.
<b>Amender le Règlement de l'aviation canadien</b> afin de permettre à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires de délivrer des certificats d'exploitation aux avions d'affaires canadiens qui ne sont pas exploités à des fins commerciales et de surveiller leurs activités.	Conférer à l'industrie une flexibilité accrue et lui permettre de réaliser des économies d'exploitation, et permettre aux exploitants de jouer un rôle plus direct dans la gestion de leurs propres systèmes de sécurité.
<b>Nouveau règlement de l'aviation canadien</b> incorporant des systèmes de gestion des risques dus à la fatigue dans les organismes de maintenance des aéronefs. Ce règlement s'inscrit dans la stratégie des systèmes de gestion de la sécurité visant à gérer les risques dans le milieu aéronautique. Il contribuera à minimiser les risques d'erreurs humaines attribuables à la fatigue, de faire de la fatigue un risque professionnel et d'améliorer la capacité des exploitants à atténuer l'impact des risques dus à la fatigue.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une diminution du nombre d'incidents attribuables à la fatigue des exploitants.
<b>Nouveau règlement de l'aviation canadien</b> pour faire face à la rage de l'air et à l'interférence avec les membres d'équipage. Ce règlement a pour but de mieux permettre aux exploitants de services aériens, aux exploitants privés et à leurs employés de faire face au problème croissant des passagers aériens indisciplinés ou dérangeants.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une baisse du nombre d'incidents de rage de l'air et d'indiscipline.

(Suite à la page suivante)

## Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
<p><b>Nouveau règlement de l'aviation canadien</b> pour faire face aux limites des heures de travail et des périodes de repos des agents de bord. Ce règlement minimisera les risques d'erreurs humaines attribuables à la fatigue et aidera à contrecarrer les effets néfastes de la fatigue.</p>	<p>Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une diminution des erreurs humaines attribuables à la fatigue.</p>
<p><b>Nouveau règlement de l'aviation canadien</b> pour faire face au ratio d'agent de bord. La réglementation modifiera les exigences du ratio actuel qui est de 1 agent de bord pour 40 passagers à 1 agent de bord pour 50 sièges de passager. Cela harmonisera la réglementation canadienne avec celle des États-Unis.</p>	<p>Flexibilité et efficacité opérationnelle accrue pour l'industrie aérienne. Parité économique pour le commerce avec les États-Unis et tous les autres pays à l'exception de l'Australie (1 pour 36).</p>
<p><b>Nouveaux amendements à la réglementation de l'aviation civile</b> afin d'obliger les titulaires d'un certificat à se doter d'un système de gestion de la sécurité qui intègre les systèmes d'exploitation et les systèmes techniques dans la gestion des ressources financières et humaines.</p>	<p>Opérations sécuritaires et respect du Règlement de l'aviation canadien.</p>
<p>Le <b>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses sera amendé</b> pour l'harmoniser avec les accords internationaux, préserver la réciprocité avec les dispositions américaines, réviser les normes sur les moyens de confinement afin de refléter les nouveaux développements techniques et normes de construction et de faire face aux questions émergentes.</p>	<p>Amélioration du niveau de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.</p>
<p><b>Nouveau règlement sur la sécurité de la navigation</b>, qui comprend le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995), le Règlement sur l'armement en équipage des navires et le Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio), afin de rendre exécutoires les prescriptions que contient le chapitre IV de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), intitulé Sécurité de la navigation.</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>
<p>Nouveau règlement sur les bâtiments à usage spécial</p>	<p>Sécurité des embarcations gonflables qui transportent des personnes contre rémunération dans les eaux canadiennes, notamment pour la descente de rapides et l'observation des baleines.</p>

*(Suite à la page suivante)*

## Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Révision du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux qui prévoit l'imposition de restrictions à la conduite des embarcations et à la navigation dans les eaux canadiennes.	Renforcement de la sécurité maritime.
Nouveau règlement sur les abordages	Mesures uniformes et conduite sécuritaire des navires grâce à l'entrée en vigueur de la Convention du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.
Révision du règlement sur l'équipement de sauvetage	Renforcement de la sécurité des enfants qui voyagent à bord d'embarcations canadiennes.
Révision du règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio), qui prescrit les caractéristiques techniques, les prescriptions d'installation, le fonctionnement et l'inspection des stations de navires.	Renforcement de la sécurité maritime.
Révision du règlement de 1999 sur les stations de navires (radio), qui prescrit les équipements de radiocommunications qui doivent se trouver à bord des navires commerciaux pour les communications de détresse, d'urgence, de sécurité et générales.	Renforcement de la sécurité maritime.
Révision du règlement sur les petits bâtiments	Renforcement de la sécurité et sensibilisation accrue aux petits bâtiments qui ne sont pas réglementés ailleurs.
Nouveau règlement sur les sanctions administratives, qui prévoit un régime d'application progressif et des facteurs de dissuasion efficaces en cas d'infraction commise à bord des navires naviguant dans les eaux canadiennes.	Renforcement de la sécurité maritime.
Nouveau règlement sur les eaux de ballast, pour l'harmoniser avec les Directives de contrôle des eaux de ballast de l'Organisation maritime internationale, la législation américaine sur les eaux de ballast et l'Accord de 1978 sur la qualité de l'eau des Grands Lacs.	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin causée par les navires.
Nouveau règlement sur les cargaisons, afin de rationaliser les règlements existants qui régissent le chargement et l'arrimage des cargaisons.	Renforcement de la sécurité maritime.

*(Suite à la page suivante)*

## Principales initiatives de réglementation (suite)

Initiatives prévues	Résultats escomptés
<b>Révision du règlement sur les abordages</b> , pour promouvoir des mesures uniformes et la conduite sécuritaire des navires.	Plus grande uniformité des règlements et renforcement de la sécurité en ce qui concerne la conduite des navires.
<b>Nouveau règlement de sécurité incendie</b> , pour se protéger contre les incendies à bord des navires.	Diminution des risques d'incendie à bord des navires.
<b>Nouveau règlement sur les bateaux de pêche</b> , pour assurer la sécurité à bord des bateaux de pêche.	Renforcement de la sécurité des bateaux de pêche.
<b>Règlement sur les lignes de charge</b> , afin de rationaliser la réglementation en vigueur et de respecter les prescriptions de la Convention internationale sur les lignes de charge et son protocole.	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
<b>Règlement sur le personnel maritime</b> , afin de rationaliser en un seul règlement les prescriptions relatives à l'armement en équipage et à la certification et d'ajouter un élément de main-d'œuvre.	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
<b>Règlement sur la prévention de la pollution</b> , afin de réorganiser les règlements en vigueur et d'insérer les annexes 4, 5 et 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) pour qu'elles s'intègrent dans la structure juridique de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> .	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin par les navires.
<b>Règlement sur la tenue de dossiers</b> , afin de rationaliser les prescriptions en vigueur sur la tenue des documents.	Amélioration de la tenue des dossiers et de la gestion des informations.
<b>Règlement sur les congés des navires</b> , afin de rationaliser les règlements en vigueur et d'y ajouter l'obligation de transporter des documents supplémentaires.	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
<b>Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada (NSVAC) 114 – Système de verrouillage</b> , afin d'adopter des prescriptions sur l'immobilisation des véhicules contre le vol.	Diminution annuelle de jusqu'à 15 victimes et 58 blessés grâce à une réduction des vols de véhicule par de jeunes délinquants.

(Suite à la page suivante)

## Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
<p><b>Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada (NSVAC) 208</b> – Les systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale doivent être actualisés pour s’assurer que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent la protection optimale des occupants qui ont bouclé leur ceinture et ainsi minimiser les blessures inutiles causées par les systèmes de retenue des occupants.</p>	<p>Diminution annuelle de 12 victimes et 44 blessés graves grâce à l’évolution des ceintures de sécurité et des coussins gonflables.</p>
<p><b>Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.1</b> – Ancrages d’attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue, et <b>Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.2</b> – Dispositifs universels d’ancrages d’attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d’appoint, s’appliquant désormais aux autobus scolaires, nécessitant un ancrage d’attache inférieur et un ancrage de ceinture de sécurité sur chaque banquette pour bien attacher les systèmes de retenue des enfants ou des enfants en bas âge.</p>	<p>Amélioration de la sécurité des petits enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.</p>
<p><b>Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 206 – Serrures de porte et composants de retenue de porte.</b> Élaboration d’un règlement pour correctement attacher les systèmes de retenue des enfants ou des enfants en bas âge parallèlement à la National Highway Traffic Safety Administration.</p>	<p>Amélioration de la sécurité des véhicules grâce à un verrou de porte supérieur, qui sera également harmonisée avec les règlements en vigueur aux États-Unis, en Europe et au Japon.</p>
<p><b>Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 223 (nouvelle) – Pare-chocs arrière.</b> Exiger que la plupart des remorques dont le poids nominal brut est égal ou supérieur à 4 536 kg soient équipées de pare-chocs arrière.</p>	<p>Diminution annuelle de jusqu’à 4 victimes résultant de collisions automobiles à l’arrière des remorques.</p>
<p><b>Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 301 – Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant.</b> Harmonisation des nouveaux tests de collision par l’arrière et des nouvelles prescriptions publiées par la National Highway Traffic Safety Administration, notamment un relèvement de la vitesse des tests de collision par l’arrière de 48 km/h à 80 km/h. Cela permettra d’harmoniser les règlements avec ceux des États-Unis.</p>	<p>Baisse annuelle de jusqu’à 2 victimes grâce à une diminution des risques de déversements de carburant lors de collisions par l’arrière à grande vitesse.</p>
<p><b>Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 500 – Véhicules à basse vitesse.</b> L’insertion dans la réglementation de critères de performance supplémentaires pour les véhicules à basse vitesse sera analysée et la définition sera clarifiée.</p>	<p>Sécurité accrue des véhicules à basse vitesse grâce à l’adoption de prescriptions sur les performances.</p>

## 5.9 Initiatives horizontales

### Profil d'initiative – Vision sécurité routière 2010

Le programme Vision sécurité routière 2010 est le plan national de sécurité routière qui vise à faire du réseau routier canadien le plus sûr du monde d'ici 2010. Tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont avalisé le plan à l'automne 2000.

La principale différence entre le programme Vision sécurité routière 2010 et celui qui l'a précédé (Vision sécurité routière 2001) tient à l'insertion d'une cible nationale quantitative (diminution de 30 % du nombre de victimes et de blessés graves d'ici 2010) et de plusieurs sous-cibles qui portent sur les grands problèmes de sécurité routière (p. ex. port de la ceinture de sécurité et bonne utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, l'alcool au volant, la sécurité sur les routes rurales et la sécurité des véhicules commerciaux). Pour atteindre la cible nationale, il faut que les victimes de la route et les blessés graves diminuent respectivement de 900 et de 5 500 d'ici 2010. En 2002, le taux d'accidents mortels du Canada était le huitième plus bas parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

On trouvera d'autres précisions sur les efforts déployés par le Canada pour avoir le réseau routier le plus sûr du monde à l'adresse [www.tc.gc.ca/securetroutiere/vision/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securetroutiere/vision/menu.htm).

### Rôles, responsabilités et structures de gestion

Un cadre de responsabilisation qui se compose de groupes de travail formés d'intervenants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, ainsi que des principaux organismes des secteurs public et privé, a été créé pour élaborer et prendre des initiatives afin d'atteindre les objectifs fixés. Chaque année, le Conseil des sous-ministres reçoit un rapport qui résume les activités menées et les progrès réalisés dans l'atteinte des cibles de la Vision.

**Ministères fédéraux :** la GRC a été le partenaire le plus proactif de Transports Canada dans l'accomplissement d'activités qui cadrent avec les objectifs stratégiques du programme Vision sécurité routière 2010. Les deux organismes ont rehaussé la notoriété des problèmes de sécurité routière parmi leurs membres et le public, ils ont collaboré à des projets de recherche, ont recentré les activités d'application sur les secteurs les plus névralgiques (comme le port de la ceinture de sécurité et l'alcool au volant) et se sont efforcés d'améliorer la qualité des données sur les collisions.

**Autres gouvernements nationaux :** Transports Canada et d'autres membres d'un Comité opérationnel (Allemagne et Pays-Bas) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) collaborent à la conception d'un sondage destiné aux pays membres qui facilite l'échange de données sur les programmes/politiques/lois actuels parmi les pays membres de l'OCDE afin d'établir un système national de référencement et des cibles de sécurité routière. Transports Canada collabore avec les États-Unis à des recherches sur les véhicules et à l'élaboration de normes.

**Gouvernements provinciaux et territoriaux :** six groupes de travail formés de représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux, de Transports Canada et d'autres intervenant majeurs ont assumé la responsabilité d'initiatives et de surveillance des progrès réalisés dans l'atteinte des cibles de Vision 2010.

*(Suite à la page suivante)*

## Initiatives horizontales (suite)

### Rôles, responsabilités et structures de gestion

**Administrations municipales :** Transports Canada a apporté son aide financière à la Coronation Health Initiative Partners en Alberta pour inciter les jeunes à promouvoir la sécurité routière dans leurs propres collectivités en réalisant des projets de sécurité routière planifiés à l'occasion d'une Conférence sur le leadership des jeunes. La ville d'Ottawa a conçu un plan de sécurité routière intégré qui a été dévoilé au public au début de 2004. Le programme Vision sécurité routière 2010 a servi de modèle à l'élaboration du cadre et de l'échéancier des cibles à plus long terme.

**Organisations non gouvernementales :** L'Association canadienne des chefs de police (ACCP) a demandé l'aide de Transports Canada dans la réalisation d'un projet pilote en vue d'analyser le modèle et, au besoin, de modifier la façon dont les services de circulation sont assurés à travers le Canada. L'issue de ce projet pilote, réalisé dans le Sud de l'Alberta par la GRC, a été des services de circulation plus axés sur les risques dans les juridictions du Canada où la GRC est responsable des services de police, de même que la création d'un manuel sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de services de circulation de qualité. L'ACCP a établi un partenariat avec Transports Canada pour prendre des initiatives annuelles d'éducation et d'application (Opération Impact et Semaine nationale de la sécurité routière) dont le but est de sensibiliser tous les Canadiens à l'initiative Vision sécurité routière 2010. Le Conseil canadien de la sécurité (CCS) a établi un partenariat avec Transports Canada et l'ACCP pour la remise annuelle du Prix national de la sécurité routière – Service de police, qui est décerné à un agent de police au titre de ses exploits au chapitre de la sécurité routière. Transports Canada verse des fonds au CCS pour l'administration de l'attribution de ce prix.

**Premières nations :** Transports Canada a récemment adhéré à l'Organisation nationale des représentants indiens et inuits en santé communautaire pour l'aider à faire face aux problèmes de sécurité routière parmi les peuples autochtones.

Efforts de partenariat	Dépenses prévues (milliers \$)		
	2004-05	2005-06	2006-07
<b>Partenaires</b> <input type="checkbox"/> Ministères/organismes fédéraux : Gendarmerie royale du Canada, Santé Canada. <input type="checkbox"/> Autres gouvernements nationaux : pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (Allemagne, Pays-Bas); National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis. <input type="checkbox"/> Gouvernements provinciaux et territoriaux : tous les ministères des Transports et de la Sécurité routière des provinces et des territoires. <input type="checkbox"/> Administrations municipales : ville d'Ottawa; Coronation Health Initiative Partners. <input type="checkbox"/> Organisations non gouvernementales : Association canadienne des chefs de police; Conseil canadien de la sécurité. <input type="checkbox"/> Premières nations : Organisation nationale des représentants indiens et inuits en santé communautaire.	On ne dispose pas de données sur les dépenses prévues.		

(Suite à la page suivante)

## Initiatives horizontales (suite)

Résultats partagés
Tous les efforts de partenariat visent un ou plusieurs des quatre objectifs stratégiques du programme Vision sécurité routière 2010 – sensibiliser les gens aux problèmes de sécurité routière; améliorer les communications, la coopération et la collaboration entre les organismes de sécurité routière; renforcer les mesures d’application de la loi; et améliorer la qualité et la collecte des données nationales sur la sécurité routière – et aboutiront à des déplacements routiers plus sécuritaires pour tous les Canadiens.

Programmes clés*	Résultats escomptés	Indicateurs
Programme canadien sur la protection des occupants 2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Port de la ceinture de sécurité par au moins 95 % des occupants de véhicules automobiles et utilisation correcte des dispositifs de retenue pour enfants par les occupants de tous les véhicules automobiles;</li> <li>• Diminution de 40 % du nombre d’occupants mortellement ou grièvement blessés qui ne portaient pas leur ceinture.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de port de la ceinture de sécurité et d’utilisation des dispositifs de retenue pour enfants;</li> <li>• Nombre d’occupants non attachés mortellement et grièvement blessés.</li> </ul>
Stratégie 2010 pour réduire la conduite avec facultés affaiblies	Baisse de 40 % du nombre d’usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un conducteur en état d’ébriété.	Nombre d’usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un conducteur en état d’ébriété.
Stratégie de gestion de la vitesse et de la sécurité aux carrefours	Baisse de 20 % du nombre d’usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des accidents dus à la vitesse ou survenus à un carrefour.	Nombre de victimes attribuables à la vitesse et d’usagers mortellement et grièvement blessés dans des accidents survenus à un carrefour.
Stratégie sur les usagers vulnérables de la route	Baisse de 30 % du nombre d’usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes) tués ou grièvement blessés.	Nombre d’usagers de la route vulnérables mortellement et grièvement blessés.
Stratégie sur la sécurité des routes rurales	Baisse de 40 % du nombre d’usagers de la route mortellement ou grièvement blessés sur des routes rurales (que l’on définit comme des routes où les limites de vitesse affichées se situent entre 80 et 90 km/h).	Nombre d’usagers de la route tués ou grièvement blessés sur des routes rurales.
Stratégies sur les conducteurs à haut risque	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baisse de 20 % du nombre d’usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des conducteurs à haut risque;</li> <li>• Baisse de 20 % du nombre de jeunes conducteurs/passagers (de 16 à 19 ans) tués ou grièvement blessés dans des accidents.</li> </ul>	Nombre d’usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des conducteurs à haut risque.

(Suite à la page suivante)

## Initiatives horizontales *(suite)*

<b>Programmes clés*</b>	<b>Résultats escomptés</b>	<b>Indicateurs</b>
Sécurité des véhicules commerciaux	Baisse de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux.	Nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux.

\* On ne dispose pas de données sur les dépenses prévues.

<b>Personne-ressource</b>
Paul Gutoskie, gestionnaire, Vision sécurité routière; (613) 998-5507; <a href="mailto:gutoskp@tc.gc.ca">gutoskp@tc.gc.ca</a>

*(Suite à la page suivante)*

## Initiatives horizontales (suite)

### Profil d'initiative – Sûreté maritime

L'implantation d'une solide infrastructure de sûreté maritime est indispensable pour rehausser la sûreté du réseau national de transport. Cette initiative a pour but de protéger les infrastructures maritimes côtières en disposant des instruments voulus d'application de la loi pour intercepter et appréhender les éventuels terroristes et (ou) leurs arsenaux, et de multiplier les activités de sensibilisation des navires, des cargaisons, des équipages et des passagers qui se destinent au réseau de transport maritime du Canada ou qui s'y trouvent déjà. On a recouru à une stratégie de gestion des risques pour évaluer les risques de menace, les vulnérabilités et l'impact probable des actes de terrorisme. Généralement parlant, les mesures d'atténuation des risques dépendaient du niveau de risque attribué aux carences de sûreté.

*Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale* a été présenté au Parlement le 27 avril 2004. Cette politique contient la stratégie intégrée et le plan d'action conçus pour faire face aux menaces actuelles et futures et elle présente un plan en six points consistant :

1. **à clarifier les responsabilités et à renforcer la coordination entre divers ministères.** Transports Canada sera le principal responsable de la sûreté maritime et de la coordination des politiques. Le ministère de la Sécurité publique sera le principal responsable de l'application des règlements et des services de police. Le ministère de la Défense sera chargé pour sa part de coordonner les interventions en mer en cas de menace à la sûreté maritime et de crise imminente;
2. **à établir un Centre des opérations de sûreté maritime** pour déployer toutes les ressources civiles et militaires nécessaires à la détection et à l'évaluation des menaces à la sûreté maritime et intervenir au besoin;
3. **à renforcer la présence en mer** du Commandement maritime des Forces canadiennes, de la GRC et de la Garde côtière canadienne, et à multiplier les activités de surveillance aérienne du ministère des Pêches et des Océans;
4. **à investir dans des technologies de radiocommunications sécurisées** pour renforcer la capacité de nos flottes civile et navale à communiquer l'une avec l'autre et avec les centres des opérations de sûreté maritime;
5. **à resserrer la collaboration avec les États-Unis** pour renforcer la défense et la sûreté maritimes;
6. **à renforcer à sûreté des ports et autres installations maritimes** par le biais du Programme de contribution à la sûreté des installations maritimes.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté un nouveau régime de sûreté détaillé, connu sous l'appellation de Code international de la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Le Code ISPS a pour but d'établir un cadre international de collaboration entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux et les entreprises maritimes et portuaires pour détecter et prendre des mesures préventives contre les incidents de sûreté qui touchent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le cadre du commerce international. En tant que ministre directeur, Transports Canada collabore avec d'autres organismes et ministères du gouvernement et le secteur privé à l'adoption et au respect du nouveau Règlement sur la sûreté du transport maritime, de manière à ce que le Canada devienne conforme au Code ISPS de l'OMI d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2004.

*(Suite à la page suivante)*

## Initiatives horizontales *(suite)*

### Rôles, responsabilités et structures de gestion

Le gouvernement a institué le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), présidé par Transports Canada, pour qu'il détermine et coordonne les mesures du gouvernement fédéral à l'appui des objectifs du Canada en matière de sécurité publique et de lutte contre le terrorisme dans l'industrie du transport maritime, et qu'il s'acquitte de ses obligations internationales en matière de sûreté maritime. Sous la direction du GTISM, chaque ministère partenaire est responsable de ce qui suit, selon l'annonce faite en janvier 2003 :

**Transports Canada** : élaboration de règlements à l'appui des nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale – Surveillance et respect de la sûreté maritime (phase I); et Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (qui doit être réalisé avec l'appui de la GRC et du SCRS).

**Ministère des Pêches et des Océans/Garde côtière canadienne** : contribue à un plus grand niveau de sensibilisation dans la zone économique exclusive du Canada (EEZ) par un renforcement des activités de surveillance et l'implantation d'un Système d'identification automatique (SIA) terrestre et le renforcement du Système d'identification et de localisation à distance des navires. Par ailleurs, durant la période visée par le rapport, le MPO a renforcé sa présence en mer pour intervenir en cas d'incident de sûreté maritime. Le maintien du LORAN-C, système de radionavigation de longue portée, a permis d'appuyer des initiatives concertées avec les États-Unis.

**Citoyenneté et Immigration** : exigence de visas de la part des gens de mer qui montent à bord de navires au Canada (moyennant l'appui du SCRS); renforcement du contrôle des passagers et des équipages.

**Sécurité publique Canada** : exercices d'entraînement à la lutte contre le terrorisme.

**Agence des services frontaliers du Canada** : installation d'équipements détecteurs de rayonnements dans les principaux ports.

**Gendarmerie royale du Canada** : projet national des ports; entraînement de l'équipe d'intervention d'urgence.

**Ministère de la Défense nationale** : contribue à une collaboration et à une coordination accrues par la gestion et l'échange d'informations maritimes et à une plus grande sensibilisation à l'aide d'un Réseau de radars haute fréquence à ondes de surface pour assurer la surveillance des régions côtières stratégiques à forte densité de trafic.

*(Suite à la page suivante)*

## Initiatives horizontales (suite)

Efforts de partenariats	Dépenses prévues (milliers \$)		
	2004-05	2005-06	2006-07
<b>Partenaires</b>			
<input type="checkbox"/> Ministères et organismes fédéraux :			
• Ministère de la Défense nationale (MDN)	30 000	10 900	1 100
• Transports Canada (TC)	12 500	10 550	9 000
• Ministère des Pêches et des Océans (MPO)	6 500	13 500	10 500
• Citoyenneté et Immigration Canada (CIC)	3 694	2 894	2 894
• Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)	2 188	2 188	698
• Gendarmerie royale du Canada (GRC)	1 800	1 900	1 900
• Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)	1 000	1 100	1 000
• Ministère de la Sécurité publique et de la protection civile (SPPC)	200	200	200
<input type="checkbox"/> Organisations internationales : Organisation maritime internationale (OMI)	—	—	—
Total :	57 882	43 232	27 292

Résultats partagés
<p>Principales activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisation au domaine – surveillance et suivi accru du trafic maritime.</li> <li>• Réceptivité – moyens supplémentaires pour les interventions d’urgence et appui de la sûreté maritime.</li> <li>• Protection – englobe les programmes d’autorisation pour les employés du secteur maritime appelés à travailler dans les zones réglementées, les visas que doivent se procurer les gens de mer étrangers qui montent à bord de navires au Canada et les nouveaux équipements de détection dans les ports canadiens pour surveiller les conteneurs.</li> <li>• Collaboration – renforcement de la coordination et des consultations sur la sûreté maritime.</li> </ul> <p>Le résultat final est d’améliorer la sûreté maritime dans les ports, les voies navigables et les eaux territoriales du Canada.</p>

(Suite à la page suivante)

## Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Fonds de coordination de la sûreté maritime (TC)	Affectation de ressources à l'appui de projets ponctuels ou d'une durée limitée menés par des ministères ou des organismes et qui contribueront à améliorer la coordination des efforts de sûreté maritime entre tous les ministères et organismes fédéraux et avec d'autres juridictions qui s'occupent de sûreté maritime.	Attribution du Fonds de coordination de la sûreté maritime.
SIA et Système d'identification et de localisation à distance des navires (MPO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conception et construction d'infrastructures terrestres pour la mise en œuvre d'un Système d'identification automatique national et d'une capacité d'identification et de localisation à distance des navires;</li> <li>• Les données du SIA et du système à distance seront intégrées dans le système d'information national existant sur la gestion du trafic maritime et seront accessibles au milieu fédéral canadien de la sécurité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approbation définitive du projet obtenue en mai 2004;</li> <li>• Le projet comporte un calendrier de mise en œuvre; son état d'avancement sera un indicatif de son succès.</li> </ul>
Vols de surveillance aérienne (MPO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter les heures de patrouille;</li> <li>• Appuyer l'échange d'informations entre les ministères du gouvernement;</li> <li>• Accroître l'interopérabilité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les résultats escomptés prouveront l'utilisation intégrale des heures de vol;</li> <li>• Augmentation du secteur de couverture des données de surveillance;</li> <li>• Pas de recoupement dans la collecte des données.</li> </ul>
Visas obligatoires pour les gens de mer qui montent à bord de navires au Canada : <ul style="list-style-type: none"> <li>• CIC</li> <li>• SCRS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baisse importante du nombre de gens de mer qui essaient d'entrer clandestinement au Canada;</li> <li>• Baisse de 90 % des 51 personnes qui se présentent chaque année aux aéroports canadiens comme membres d'équipage;</li> <li>• Baisse de 90 % des 85 personnes interceptées alors qu'elles cherchent à venir au Canada munies de faux papiers.</li> </ul>	Information non disponible

*(Suite à la page suivante)*

## Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Élaboration des règlements de l'OMI (TC)	<p>Principaux résultats (18 premiers mois)</p> <p>Respect des engagements internationaux du Canada, à savoir les amendements à la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et au Code international de la sûreté des navires et des installations portuaires d'ici juillet 2004, ce qui renforcera grandement la sûreté maritime.</p>	<p>Indicateurs préliminaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mesure dans laquelle les engagements internationaux et les priorités de réglementation nationales sont incorporés dans le cadre de réglementation;</li> <li>• mesure dans laquelle les intervenants compétents de l'industrie appuient le cadre de réglementation;</li> <li>• respect des dates de mise en œuvre de l'OMI;</li> <li>• mesure dans laquelle le cadre de réglementation détaillé de sûreté maritime coïncide avec les menaces et les risques.</li> </ul>
Exercices d'entraînement à la lutte antiterrorisme (SGC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibiliser les intervenants, d'autres ordres de gouvernement et les partenaires étrangers aux moyens et aux dispositifs du gouvernement fédéral pour lutter contre le terrorisme;</li> <li>• Promouvoir des pratiques optimales dans les interventions contre le terrorisme;</li> <li>• Déceler les vulnérabilités et les secteurs passibles d'amélioration et veiller à ce que les dispositions nationales de lutte antiterrorisme soient conformes à l'évolution des menaces;</li> <li>• Tisser des liens serrés entre les organismes qui sont responsables au Canada de la lutte antiterrorisme;</li> <li>• Rassurer les partenaires étrangers sur la capacité du Canada à intervenir avec efficacité en cas d'incident maritime.</li> </ul>	<p>Le nombre de participants à l'exercice permettra d'en mesurer le rendement. La rétroaction des participants, qui figurera dans les rapports postérieurs à l'exercice.</p>

*(Suite à la page suivante)*

## Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Surveillance et application de la sûreté maritime (TC)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Améliorer la sûreté à bord des navires et dans les installations maritimes en établissant des normes de sûreté minimums.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspections approfondies des navires;</li><li>• Nombre annuel moyen de plans de sûreté des navires analysés/approuvés;</li><li>• Nombre annuel moyen de certificats de sûreté des navires analysés/approuvés;</li><li>• Nombre annuel moyen d'amendements aux évaluations de sûreté des installations maritimes;</li><li>• Soutien actif de l'industrie pour le nouveau système de sûreté maritime;</li><li>• Établissement de liens fructueux entre les inspecteurs de la sûreté maritime et les intervenants.</li></ul>

*(Suite à la page suivante)*

## Initiatives horizontales (suite)

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations maritimes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'implantation des infrastructures nécessaires au traitement des autorisations d'accès aux zones réglementées des installations maritimes sera terminée d'ici l'automne 2004;</li> <li>• Les autorisations de sécurité des transports seront traitées au rythme de 10 000 par an.</li> </ul>	<p><b>TC</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système Livescan entrera en service dans chacun des ports de Montréal, Halifax et Vancouver;</li> <li>• Les employés qui travaillent à chaque emplacement où est installé un Livescan seront parfaitement qualifiés sur tous les équipements et méthodes;</li> <li>• 10 000 autorisations de sécurité seront traitées chaque année;</li> <li>• Acceptation du programme par les exploitants des installations;</li> <li>• Acceptation du programme par les syndicats.</li> </ul> <p><b>GRC</b></p> <p>Les activités seront surveillées localement et à l'Administration centrale nationale au moyen de vérifications, d'évaluations et d'examen de la GRC;</p> <p>100 % de demandes de TC au CPIC (les activités dépendront des demandes de TC).</p>
Équipements de détection de rayonnements (ASFC)	Information non disponible	Information non disponible
Contrôle des passagers et des équipages (CIC)	Information non disponible	Information non disponible
Radars hautes fréquences à ondes de surface à quatre ou cinq emplacements (MDN)	Établir un réseau de quatre à cinq radars hautes fréquences à ondes de surface (qui seront intégrés dans les deux sites existants).	Multiplication des données de surveillance résultant de la couverture de secteurs stratégiques par les radars à hautes fréquences.

(Suite à la page suivante)

## Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Projet national des ports (GRC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création de trois équipes nationales d'application des règlements dans les ports (Halifax, Montréal et Vancouver);</li> <li>• Dotation de 8 ETP dans les ports pour renforcer la capacité de surveillance;</li> <li>• Le projet se déroule dans le respect du plan, des délais et du budget;</li> <li>• Les équipes à Vancouver et Montréal sont physiquement situées dans l'installation portuaire et sont entièrement opérationnelles;</li> <li>• L'équipe à Halifax sera physiquement située au port de Halifax à l'automne 2004. L'équipe est également entièrement opérationnelle;</li> <li>• Des équipes de gestion locales sont en place à Halifax, Montréal et Vancouver.</li> </ul>	Les activités seront surveillées localement et à l'Administration centrale au moyen de vérifications, d'évaluations et d'examens de la GRC.
Entraînement des équipes d'intervention d'urgence (GRC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouveaux crédits pour l'Équipe d'intervention d'urgence (EIU) chargée d'arraisonner les navires;</li> <li>• Évaluation des besoins d'entraînement.</li> <li>• Élaboration des normes de formation du cours et des lignes directrices nationales;</li> <li>• Formation des instructeurs;</li> <li>• Dispenser la formation d'ici l'exercice 2004-2005.</li> </ul>	Les activités seront surveillées localement et à l'Administration centrale au moyen de vérifications, d'évaluation et d'examens de la GRC.

*(Suite à la page suivante)*

## Initiatives horizontales (suite)

<b>Dépenses prévues par projet (milliers \$)</b>	<b>2004-05</b>	<b>2005-06</b>	<b>2006-07</b>	<b>Total</b>
Fonds de coordination de la sûreté maritime (TC)	5 400	3 850	4 000	<b>13 250</b>
SIA et Système d'identification et de localisation à distance des navires (MPO)	4 500	11 500	8 500	<b>24 500</b>
Vols de surveillance aérienne (MPO)	2 000	2 000	2 000	<b>6 000</b>
Visas obligatoires pour les gens de mer qui montent à bord de navires au Canada :				
• CIC	1 000	200	200	<b>1 400</b>
• SCRS	98	98	98	<b>294</b>
Élaboration des règlements de l'OMI (TC)	1 100	1 000	-	<b>2 100</b>
Exercices d'entraînement à la lutte contre le terrorisme (SGC)	200	200	200	<b>600</b>
Surveillance et application de la sûreté maritime (TC)	3 900	3 600	3 000	<b>10 500</b>
Autorisations des personnes qui travaillent dans les installations maritimes :				
• TC	2 100	2 100	2 000	<b>6 200</b>
• GRC	200	200	300	<b>700</b>
• SCRS	2 090	2 090	600	<b>4 780</b>
Équipements de détection de rayonnements (ASFC)	1 000	1 100	1 000	<b>3 100</b>
Contrôle des passagers et des équipages (CIC)	2 694	2 694	2 694	<b>8 082</b>
Radars hautes fréquences à ondes de surface dans cinq emplacements (MDN)	1 143	19 000	14 500	<b>34 643</b>
Projet national des ports (GRC)	1 100	1 100	1 100	<b>3 300</b>
Entraînement des équipes d'intervention d'urgence (GRC)	500	600	500	<b>1 600</b>

### **Personne-ressource**

Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence; (613) 990-3651; frappig@tc.gc.ca

## 5.10 Adresse de nos bureaux

### TRANSPORTS CANADA ADMINISTRATION CENTRALE

**Site Web :**

[www.tc.gc.ca](http://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

## 5.11 Liens pour d'autres précisions

Aviation civile : [www.tc.gc.ca/aviationcivile](http://www.tc.gc.ca/aviationcivile)

Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du Conseil du Trésor : [www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp)

Cadre de la politique sur les langues officielles : [www.tbs-sct.gc.ca/pubs\\_pol/hrpubs/OffLang/siglist\\_f.asp#New](http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/siglist_f.asp#New)

Cessions des ports : [www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm)

Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR) : [www.cnc-piarc-aipcr.ca](http://www.cnc-piarc-aipcr.ca)

Diversité – Faire place au changement : [www.tbs-sct.gc.ca/ec-fpac/index\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/ec-fpac/index_f.asp)

Étude sur le partenariat Canada–États-Unis sur la frontière entre l'Ontario et le Michigan : [www.partnershipborderstudy.com](http://www.partnershipborderstudy.com)

Examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/strategie0103/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/strategie0103/menu.htm)

Examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : [www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisonloi/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisonloi/menu.htm)

Fonds pour l'infrastructure frontalière (FIF) et Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique (FCIS) : [www.infrastructure.gc.ca](http://www.infrastructure.gc.ca)

Frontières intelligentes : [www.dfait-maeci.gc.ca/can-am](http://www.dfait-maeci.gc.ca/can-am)

Initiatives dans le domaine maritime : [www.tc.gc.ca/pol/fr/transport\\_maritime/menu\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm)

Initiatives de Transports Canada sur les changements climatiques : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm)

Initiatives de transport maritime à courte distance : [www.tc.gc.ca/POL/FR/transport\\_maritime/shortseaS\\_f/menu\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/POL/FR/transport_maritime/shortseaS_f/menu_f.htm)

Lois dans la sphère de responsabilité du ministre des Transports et dont il partage la responsabilité : [www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm)

Normes sur les transporteurs routiers : [www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage\\_autocar/menufr.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage_autocar/menufr.htm)

## **Liens pour d'autres précisions** *(suite)*

Plan de gestion des sites contaminés :

[www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm)

Plan sur les systèmes de transport intelligents : [www.its-sti.gc.ca](http://www.its-sti.gc.ca)

PSIR – Volet construction routière : [www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm)

PSIR – Volet intégration du réseau national – Postes frontaliers et études :

[www.tc.gc.ca/pol/fr/brochuref/crossingsf.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/brochuref/crossingsf.htm)

Rapports d'étape de Transports Canada sur le développement durable :

[www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm)

Sécurité maritime : [www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/2002/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/2002/menu.htm)

Sécurité routière : [www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2002/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2002/menu.htm)

Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada :

[www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sdd0406/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sdd0406/menu.htm)

Surveillant indépendant du système de transport du grain : [www.quorumcorp.net](http://www.quorumcorp.net)

# Index

---

## A

Administrations portuaires du Canada · 24  
Aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain · 10  
Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre · 8  
Aviation civile · 39

---

## C

Cadre politique et projets intermodaux · 9  
Cession des aéroports hors RNA · 16  
Cession des ports · 23  
Changement climatique · 48  
Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien · 8  
Comité consultatif sur les transports accessibles · 12  
Culture de sécurité · 36

---

## D

Déclaration sur une frontière intelligente · 18, 32  
Direction 2006 · 6, 38

---

## E

Espace occupé par les ministères et organismes fédéraux · 14  
Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports · 9  
Étude sur les services à la navigation maritime · 26  
Études sur le choix modal pour les marchandises et les passagers · 9  
Évaluation environnementale stratégique · 52

Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires · 14

---

## F

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) · 19  
Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) · 19

---

## G

Gestion des baux · 14  
Gestion des ponts fédéraux · 22  
Gouvernement en direct · 59

---

## I

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) · 50  
Initiatives de réglementation · 84  
Initiatives de transport maritime à courte distance · 11  
Initiatives du cadre directif · 7  
Initiatives sur l'air pur · 52  
Innovation et partenariats · 27

---

## L

La prochaine vague 2003-2010 · 40  
Législation des aéroports · 13  
Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien · 7  
*Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* · 17  
*Loi de 1987 sur les transports routiers* · 10, 33  
*Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* · 34, 44  
*Loi maritime du Canada* · 25

*Loi sur la marine marchande du Canada*  
· 36

*Loi sur la sécurité des véhicules  
automobiles* · 33

*Loi sur la sécurité publique 2002* · 42

*Loi sur l'aéronautique* · 85

---

## **N**

Normes sur les transporteurs routiers · 9

---

## **P**

Perfectionnement des compétences · 28

Plan sur les systèmes de transport  
intelligents · 31

Politique sur le transport aérien  
international · 8

**Postes frontaliers et études** · 18

Programme d'aide aux immobilisations  
aéroportuaires · 15

Programme de traversiers · 24

Programme stratégique d'infrastructures  
routières (PSIR) · 16

Programmes d'infrastructures (routes,  
transports en commun et frontières) ·  
19

Programmes environnementaux · 51

Projets de recherche · 12

Protection de l'environnement physique ·  
45

---

## **R**

Recherche et développement · 29

Réforme des lois et des règlements · 33

---

## **S**

Sciences et technologies · 29

Sécurité ferroviaire · 38

Sécurité maritime · 40

Site contaminés · 52

Stratégie de développement durable · 47

Sûreté aérienne · 42

Sûreté des transports · 41

Sûreté maritime · 43

Sûreté multimodale · 44

Surveillance du secteur du transport  
aérien · 7

Surveillance indépendante du système de  
transport du grain · 10

**Systèmes de transport intelligents** · 19,  
27, 71

---

## **T**

Transport aérien · 7, 13

Transport des marchandises dangereuses  
· 44

Transport maritime · 10, 23

Transports accessible · 11

Transports de surface · 9, 16

---

## **V**

Vision sécurité routière 2010 · 37

Voie maritime du Saint-Laurent · 25

*Vol 2005* · 39