

Transports Canada

Budget des dépenses 2005-2006 Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message du Ministre	3
1.2 Survol du Ministère.....	4
1.2.1 Raison d’être	4
1.2.2 Planification axée sur les résultats	5
1.2.3 Coexécutants	7
1.2.4 Portefeuille des transports.....	9
1.2.5 Sommaire des dépenses prévues	10
1.3 Contexte global de planification	11
1.3.1 Défis et possibilités	11
1.3.2 À l’appui des priorités du discours du Trône.....	12
SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE	14
2.1 Plans et priorités par objectif stratégique.....	15
2.1.1 Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté	15
2.1.2 Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.....	21
2.1.3 Un réseau de transport respectueux de l’environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable	29
2.2 Le programme de gestion de Transports Canada.....	36
SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE	40
3.1 Déclaration de la direction	41
3.2 Renseignements sur l’organisation	42
3.3 Tableaux financiers.....	43
SECTION IV – AUTRES SUJETS D’INTÉRÊT	63
4.1 Évaluations.....	64
4.2 Nos bureaux	65
4.3 Autres sources d’information en ligne.....	66
INDEX	68

SECTION I – SURVOL

1.1 Message du Ministre

J'ai le plaisir de présenter le *Rapport sur les plans et les priorités* de Transports Canada pour 2005-2006, dans lequel est énoncée l'orientation du Ministère pour les trois prochains exercices.

Les transports constituent un élément vital du Canada depuis ses origines. Lorsque nous avons eu besoin de relier les vastes étendues créées par l'immensité de notre territoire, nous nous sommes tournés vers les transports. Lorsque nous avons créé le pays et avons eu besoin d'assurer les déplacements des gens et des biens, nous nous sommes tournés vers les transports.

À chaque étape du développement du Canada, nous nous sommes servis des transports comme élément de base pour surmonter d'importants défis. Aujourd'hui, le Canada peut se targuer d'avoir construit un réseau de transport évolué et solide qui lui a permis de se tailler une place parmi les meilleures au monde. Il favorise notre succès et notre prospérité en tant que pays, et nous permet de jouir d'une qualité de vie qui suscite l'envie du monde entier.



Le secteur des transports au Canada a subi bien des changements au cours des 15 dernières années. Le gouvernement fédéral s'appuie moins sur la propriété et l'exploitation des principaux éléments du réseau et davantage sur les forces du marché pour influencer l'organisation du transport et générer des résultats positifs non seulement pour le secteur lui-même, mais également pour l'ensemble de l'économie.

Mais, puisque le réseau a pris de l'expansion et a évolué, des politiques et des programmes novateurs et renouvelés s'imposent si le Ministère et le secteur veulent être à la hauteur des nouveaux défis. Il nous faut renforcer notre position en matière de sûreté dans un milieu dynamique qui n'est pas imperméable aux menaces, sans toutefois perturber les activités le long de nos corridors commerciaux névralgiques. Nous devons être plus efficaces devant la mondialisation intensifiée et l'intégration du marché nord-américain. Il est aussi pressant que nous trouvions des solutions novatrices à l'étalement urbain, aux embouteillages et aux effets néfastes des transports sur l'environnement. Tous ces besoins comptent parmi les défis les plus cruciaux et complexes avec lesquels le pays doit composer aujourd'hui.

Le présent *Rapport sur les plans et les priorités* énonce les contributions notables du Ministère et le rôle fondamental que jouent les transports devant les nouvelles réalités. Je suis fier d'être associé à cette organisation chef de file à l'échelle mondiale, et j'invite tous les Canadiens et Canadiennes à joindre leurs efforts aux nôtres afin que nous continuions de construire un réseau de transport qui soit reconnu partout dans le monde comme étant sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

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

1.2 Survol du Ministère

1.2.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et les programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

NOTRE VISION

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

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens – grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable – grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens – grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

NOTRE MISSION

Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

- élabore et met en œuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec les autres gouvernements, l'industrie et les intervenants;
- est reconnu comme étant une organisation progressive, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

MANDAT LÉGISLATIF

Au Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa *vision* et sa *mission*, Transports Canada exécute ses programmes et ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

Certaines des lois régissant Transports Canada :

- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur la protection des eaux navigables*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur la sûreté du transport maritime*

1.2.2 Planification axée sur les résultats

Transports Canada s'est engagé à obtenir des résultats pour les Canadiens.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Transports Canada s'est fixé trois « objectifs stratégiques » ou résultats finaux alignés sur le programme général du gouvernement fédéral c.-à-d. de fournir :

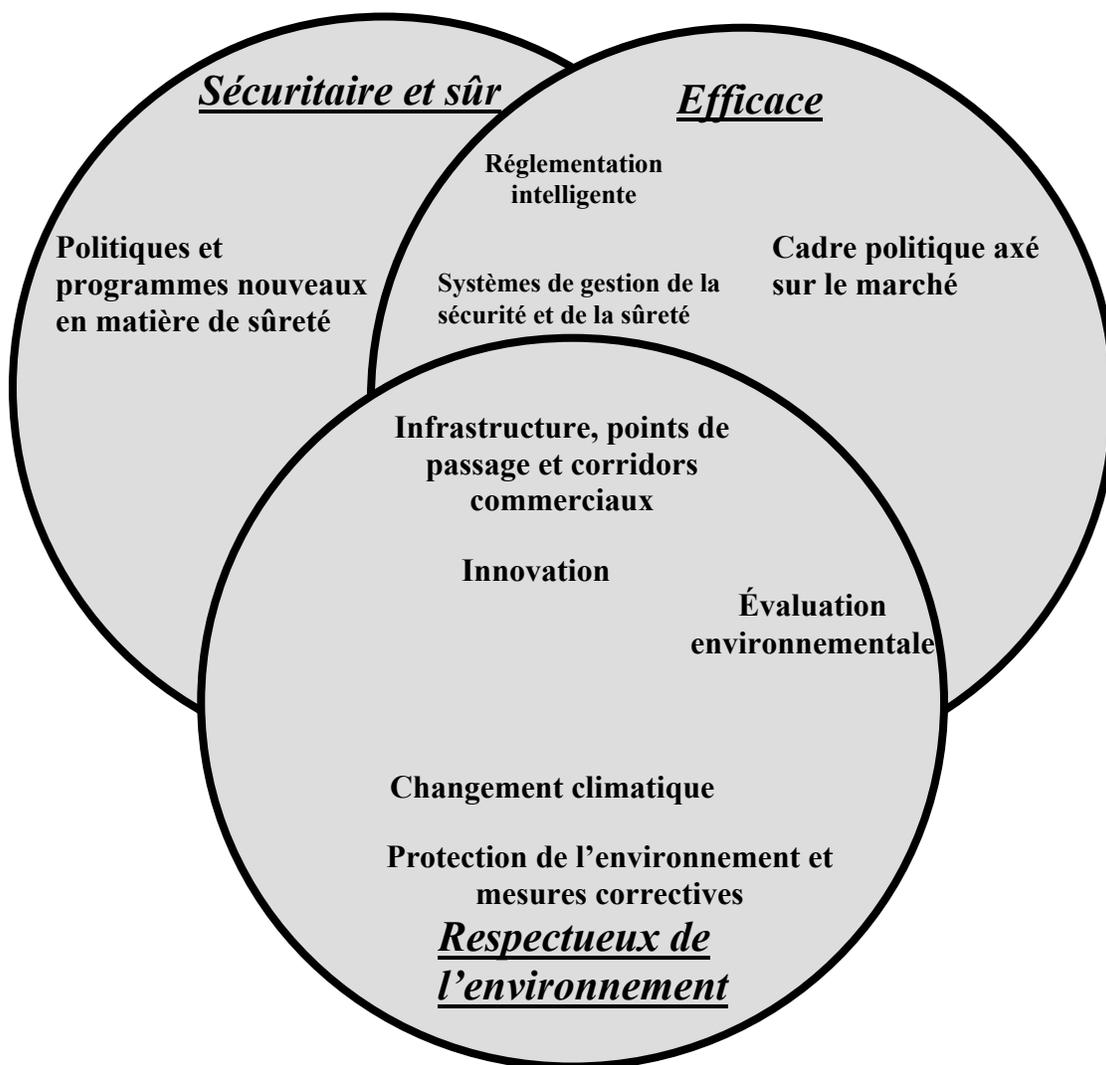
- un réseau de transport *sûr et sécuritaire* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- un réseau de transport *efficace* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- un réseau de transport *respectueux de l'environnement* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable – qui intègre et équilibre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux – s'inscrit dans le cadre des neuf priorités stratégiques suivantes, servant à orienter l'établissement, la mise en œuvre et la mesure de ses activités :

- Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté
- Réglementation intelligente
- Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté
- Cadre de politique axé sur le marché
- Infrastructure, points de passage et corridors commerciaux
- Innovation
- Changement climatique
- Évaluation environnementale
- Protection de l'environnement et mesures correctives

Comme l'illustre le diagramme ci-après, les activités du programme du Ministère appuient les neuf priorités stratégiques qui elles-mêmes soutiennent plus d'un objectif stratégique, d'une façon intégrée.



Activités du programme		
Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au transport durable

Note : Aux fins du Budget principal des dépenses, les activités du programme de Transports Canada incluent aussi quatre sociétés d'État : l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., Marine Atlantique S.C.C. et VIA Rail Canada Inc.

1.2.3 Coexécutants

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

Autres organismes fédéraux – dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport, par exemple : Agriculture et Agroalimentaire Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, les Administrations portuaires canadiennes, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, la Commission canadienne de sûreté nucléaire, le Service canadien du renseignement de sécurité, l'Office des transports du Canada, le Tribunal d'appel des transports du Canada, le ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, les administrations de pilotage, Sécurité publique et Protection civile Canada, la Gendarmerie royale du Canada, le Solliciteur général du Canada et le Bureau de la sécurité des transports.

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

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

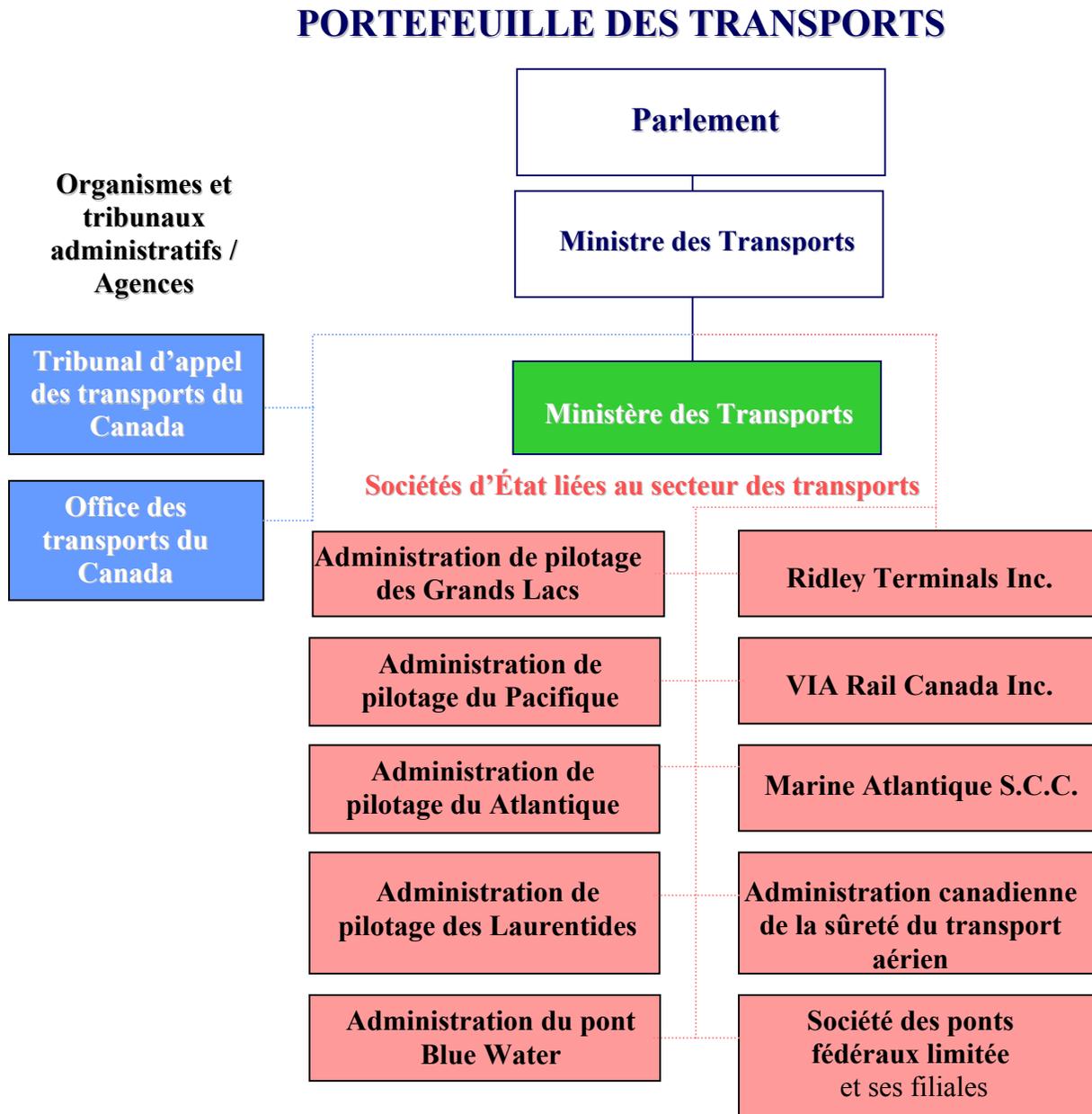
Organismes et associations – qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité, par exemple : l'Association du transport aérien du Canada, l'Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, l'Association québécoise de transport et des routes, le Conseil canadien de la sécurité, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association canadienne des administrateurs en transport motorisé, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers, le Conseil consultatif maritime canadien, l'Association canadienne de droit maritime, l'Association des armateurs canadiens, l'Alliance canadienne du camionnage, l'Association canadienne du transport urbain, le Council of Marine Carriers, la Fédération canadienne des municipalités, l'Opération Gareautrain, l'Association des chemins de fer du Canada, la Fédération maritime du Canada, l'Association des transports du Canada, le Conseil consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, l'Association des administrations portuaires canadiennes, la Chambre de commerce maritime, la Société de développement économique du Saint-Laurent, l'Association des armateurs du Saint-Laurent, les associations de constructeurs de véhicules et les syndicats.

Organisations internationales – afin d'échanger des renseignements et d'harmoniser les règlements sur les transports. Parmi celles-ci, on compte : la Coopération économique Asie-

Pacifique, les Autorités conjointes de l'aviation, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation maritime internationale, le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, la National Highway Traffic Safety Administration, l'Organisation de coopération et de développement économiques, le Sous-comité d'experts de l'Organisation des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, le Global World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation mondiale du commerce, l'Association mondiale de la Route, l'Organisation internationale du Travail, la Federal Aviation Administration des États-Unis, la Federal Emergency Management Agency des États-Unis, la Federal Highway Administration des États-Unis, la Federal Railway Administration des États-Unis et la Transportation Security Administration des États-Unis.

1.2.4 Portefeuille des transports

Les responsabilités relevant du portefeuille ministériel des Transports sont présentées dans le diagramme ci-après. L'Office des transports du Canada et le Tribunal d'appel des transports du Canada produisent leur propre rapport sur les plans et les priorités. Les sociétés d'État préparent leur propre plan d'entreprise.



1.2.5 Sommaire des dépenses prévues

Ressources financières (en milliers de dollars)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
1 498 768 \$	1 136 168 \$	1 019 005 \$

Ressources humaines

2005-2006	2006-2007	2007-2008
4 956 ETP	4 935 ETP	4 935 ETP

1.3 Contexte global de planification

1.3.1 Défis et possibilités

Le secteur des transports au Canada a subi bien des transformations au cours des 15 dernières années. Le gouvernement fédéral s'appuie moins sur la propriété et l'exploitation des éléments principaux du réseau et davantage sur les forces du marché en tant que mécanisme pour organiser les transports. L'initiative a généré des résultats significatifs, notamment une productivité accrue dans le secteur des transports qui a surpassé celle de l'économie en général. Les utilisateurs disposent désormais de plus de choix et, dans bien des cas, de prix réduits pour les services.

Même si des changements considérables ont été instaurés, la sécurité est demeurée la pierre angulaire de la politique des transports et de grands progrès ont été réalisés à ce chapitre. Depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001, la sûreté du réseau de transport est devenue une préoccupation de premier ordre. Par ailleurs, la protection de l'environnement est devenue un important enjeu qui suscite l'intérêt public et le pilier central de notre vision pour un réseau de transport durable.

Nous disposons maintenant d'une solide base pour continuer de construire le réseau. Nos exploitants du transport ferroviaire sont parmi ceux offrant les tarifs les plus abordables pour le transport des marchandises en Amérique du Nord. Notre industrie de camionnage est hautement concurrentielle et efficace, tant au Canada que sur les marchés transfrontaliers. L'industrie aérienne canadienne compte parmi les plus concurrentielles au monde et relie les voyageurs et les expéditeurs à l'économie mondiale. L'expertise du Canada en ingénierie, dans ses universités et sociétés d'experts-conseils de renommée mondiale, constitue un élément clé pour positionner le secteur des transports pour l'avenir. Le Canada compte en outre deux des meilleurs ports naturels et stratégiques de haute mer du monde, c.-à-d. à Vancouver et Halifax, et un important port intérieur à Montréal. En tant que passerelles vers des marchés en expansion en Chine et en Inde, les ports de la côte ouest du pays offrent bien des avantages comparativement à ceux de la Californie ou de Washington.

Nous pouvons être fiers d'avoir bâti un réseau de transport évolué et solide qui permet à notre pays de se tailler une place parmi les meilleures au monde et d'offrir une grande qualité de vie aux Canadiens. Mais il existe bon nombre de défis que nous devons continuer de relever de plein front :

- Nos efforts en matière réglementaire ont fait de notre réseau de transport l'un des plus sécuritaires au monde, mais l'achalandage dans tous les modes s'accroît et les Canadiens ont des attentes élevées. Nous devons donc trouver d'autres moyens, comme une réglementation intelligente et un accent plus marqué sur les systèmes de gestion de la sécurité, en vue de relever davantage nos niveaux de sécurité.
- Dans le contexte engendré par les événements du 11 septembre 2001, le Ministère doit continuer d'être vigilant en matière de sûreté et trouver un juste équilibre entre les enjeux liés

à la sûreté et ceux liés au commerce international en soutenant les meilleurs niveaux de sûreté possible sans perturber les activités le long des corridors commerciaux névralgiques.

- Des gains de productivité substantiels ont été réalisés grâce à des changements dans le cadre des politiques. Mais les répercussions de ces réformes se font de moins en moins sentir. Nous devons maintenant chercher ailleurs de nouveaux moyens d'améliorer le rendement pour saisir de nouvelles occasions.
- Il nous faut trouver des solutions novatrices à l'étalement urbain, aux embouteillages et aux effets néfastes des transports sur l'environnement, car ces problèmes menacent notre économie, notre santé et notre qualité de vie. Tant le gouvernement que les entreprises doivent commencer à faire des choix plus durables en matière de transport, qu'ils concernent l'infrastructure urbaine, les technologies de pointe ou les politiques sur la gestion des terres et la réduction des embouteillages. La question est particulièrement pertinente du fait que le domaine des transports constitue la plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada (environ le quart des émissions totales). Et comme les émissions de GES augmentent rapidement dans ce domaine, à défaut d'agir, elles pourraient augmenter de 32 % par rapport au niveau de 1990 d'ici l'an 2010 et de 53 % d'ici l'an 2020. Les mesures qui permettront de ralentir l'augmentation des émissions de GES dans les transports seront un élément clé de l'effort du Canada pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par le Protocole de Kyoto.

Pour répondre à ces défis et possibilités, Transports Canada met de l'avant neuf priorités stratégiques et initiatives clés connexes, qui, avec l'établissement continu de politiques et de la prestation de programmes, serviront les intérêts du public; en effet, elles viendront promouvoir un réseau de transport canadien sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

1.3.2 À l'appui des priorités du discours du Trône

Transports Canada contribue de bien des façons aux priorités énoncées en octobre 2004 dans le discours du Trône du gouvernement du Canada.

Après avoir joué un rôle important dans la mise en œuvre du *Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires*, Transports Canada continuera de participer à l'instauration de la **Politique de sécurité nationale** relativement au plan de sûreté maritime en six points, à la sûreté du transport aérien et à l'amélioration des vérifications des antécédents des travailleurs en transport. La sûreté des transports reste une priorité clé pour Transports Canada, qui continue de demander à des gouvernements étrangers, notamment aux États-Unis, au titre des initiatives conjointes en matière frontalière, ainsi qu'à des organisations internationales de s'assurer que les lois et règlements nous permettent de préserver et d'améliorer la sécurité, la sûreté et l'intégrité du réseau de transport.

Le Ministère est bien placé pour contribuer à l'initiative de **réglementation intelligente**, un des volets d'une stratégie gouvernementale axée sur l'établissement d'une économie canadienne encore plus concurrentielle et durable sur le plan mondial. Il s'emploie, depuis des années, à moderniser son système de gouvernance réglementaire (p. ex. mécanismes et processus

consultatifs novateurs, cadres de responsabilisation solides pour les entités cédées et cadres modernes de gestion de la sécurité pour les industries du transport) et il continuera de le faire.

Le ministre des Transports a collaboré étroitement avec le ministre d'État (Infrastructure et Collectivités) à l'établissement du nouveau **Pacte pour les villes et les collectivités**. On s'attend à ce que le Ministère continue de prendre une part active dans les dossiers d'infrastructure de transport urbain durable.

Afin que soit conçue une **stratégie axée sur le Nord** exhaustive, Transports Canada s'est joint au Conseil de l'Arctique pour se pencher sur les préoccupations et défis courants des gouvernements de l'Arctique et des gens qui y vivent. Le Ministère continue de mettre en œuvre les engagements en transport dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR) pour les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et le Yukon. Transports Canada participe en outre à des activités de recherche et de développement ayant une incidence sur le Nord. Elles englobent notamment le développement de nouvelles technologies, méthodologies et lignes directrices dont se sert le secteur du transport aérien pour protéger les aéronefs et les pistes contre l'accumulation de glace et de neige.

Il est vital pour son économie que le Canada soit doté d'un réseau de transport efficient et rentable. Transports Canada appuie les objectifs du gouvernement en matière de **commerce et d'investissement** par sa participation active aux travaux des nombreuses organisations internationales (p. ex. Organisation mondiale du commerce, Coopération économique Asie-Pacifique) et aux négociations des accords de libre-échange. Ces efforts sont axés sur la libéralisation des obstacles au commerce et aux investissements. En somme, une telle libéralisation influe grandement sur le secteur des transports au Canada, notamment en ce qui a trait à la demande pour des services de transport intérieur, à la création de débouchés à l'exportation pour les fournisseurs canadiens de services de transport et à la capacité du Ministère de prendre des règlements dans le meilleur intérêt des Canadiens et de l'industrie des transports du pays.

Tous les secteurs de la société sont appelés à faire leur part pour aider le Canada à s'acquitter de ses obligations en matière de **changements climatiques**. Le secteur des transports doit aussi faire sa part. Le Ministère continuera donc de développer un réseau de transport durable où l'on se sert de véhicules à plus faible consommation de carburant, de carburants générant moins de gaz à effet de serre, ainsi que de moyens plus efficaces et intégrés de transport pour les passagers et les marchandises. Par le truchement des programmes actuels (Programme de démonstration en transport urbain, Sur la route du transport durable, etc.), le Ministère est bien positionné pour contribuer à la réalisation des objectifs établis par le gouvernement.

En appuyant les enjeux de sûreté et le développement de l'infrastructure à l'échelle nationale, une réglementation « plus intelligente » et des façons novatrices de mener des affaires, Transports Canada s'investit dans bien des priorités du gouvernement vers un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficient et respectueux de l'environnement.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE

2.1 Plans et priorités par objectif stratégique

La présente section décrit les activités qu'entreprendra le Ministère au cours des trois prochaines années afin de donner suite à ses priorités qui sont axées sur l'atteinte de ses trois objectifs stratégiques.

2.1.1 Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Transports Canada favorise la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada qui se compose des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les gens contre les accidents et l'exposition aux marchandises dangereuses, permet la circulation efficace des personnes et des marchandises et protège l'environnement contre la pollution. C'est un élément essentiel de la santé de la population, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

Les activités d'élaboration des politiques, d'établissement de règles, de surveillance, d'application de la loi et d'intervention directe sont exécutés à l'appui de l'objectif de sécurité et de sûreté. Grâce à ses efforts d'élaboration de politiques et d'établissement de règles pour tous les modes de transport, le Ministère établit et met en œuvre une législation, des règlements, des normes et des politiques. Les activités de surveillance et d'application de la loi comprennent la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité au moyen de vérifications, d'inspections et d'une surveillance ainsi que l'application de mesures coercitives appropriées dans les cas de non-conformité. Le Ministère a notamment des inspecteurs qui surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées, et, au besoin, qu'ils ont les moyens de faire appliquer les politiques et les règles. Les activités d'intervention directe, qui informent les utilisateurs et l'industrie des exigences, visent à promouvoir, à éduquer et à accroître la sensibilisation aux questions de sécurité et de sûreté.

Transports Canada joue un rôle de chef de file en matière de sécurité des voyageurs. Il assume cette responsabilité par certaines activités, telles l'établissement de règles de sûreté et de normes pour les installations maritimes, le contrôle des passagers et de leurs bagages, l'intervention en cas de menaces et d'incidents relatifs à la sûreté, la restriction de l'accès à certaines parties des aéroports au personnel autorisé, la formation et la qualification des inspecteurs de sécurité et le transport du fret et du courrier. Pour ce qui est de la promotion de la sécurité aérienne, il partage ce rôle avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État chargée de réaliser des initiatives pour améliorer la sécurité des voyageurs aériens.

Transports Canada établit également des normes de sécurité pour le transport ferroviaire, la fabrication de véhicules motorisés et d'aéronefs, la navigation de bâtiments commerciaux sur les eaux canadiennes et le transport de marchandises dangereuses. En outre, Transports Canada gère une petite flotte d'aéronefs à des fins d'utilisation non militaire par le gouvernement du Canada.

Transports Canada travaille en partenariat avec d'autres gouvernements, industries, intervenants et organismes internationaux afin d'élaborer des lois et des règlements qui favorisent la sécurité et la sûreté du réseau de transport. Le Ministère contribue à améliorer l'influence et la réputation

du Canada à l'échelle internationale en menant des activités et en participant à d'autres dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Transports Canada s'emploie à assurer la circulation sécuritaire des marchandises dangereuses. Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) est le centre d'intervention du Ministère ouvert 24 heures sur 24 qui aide le personnel à traiter des urgences relatives aux marchandises dangereuses. Il a élaboré un « Guide des mesures d'urgence » qui est distribué aux pompiers et au personnel affecté aux urgences dans l'ensemble du Canada. Guide qui est à la disposition d'autres pays dans 18 langues différentes.

En cas d'enquêtes après un accident, Transports Canada fournit l'aide requise au Bureau de la sécurité des transports du Canada. Le Ministère apprend à mieux cerner les causes des accidents grâce à ces enquêtes et il peut ensuite améliorer les règles et les politiques pour mieux protéger les personnes.

Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribue à la qualité de vie de tous les Canadiens et soutient la vision du gouvernement relativement à une population en santé telle qu'elle est définie dans *Le rendement du Canada 2004*.

Indicateurs de progrès

- *Haut niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des transports*
- *Réduction des taux d'accidents/incidents par rapport à l'augmentation du trafic*
- *Réduction des taux d'accidents mortels par rapport aux taux d'accidents/incidents*
- *Progrès relatifs à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sûreté et des systèmes de gestion de la sécurité*

Sûreté et sécurité : défis et possibilités

Le Canada a toujours eu un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde entier. Cependant, la croissance phénoménale des nouveaux marchés place une pression extraordinaire sur ce réseau. Des goulots d'étranglement commencent à apparaître dans les principaux ports et on s'inquiète de la capacité de nos réseaux ferroviaire et maritime à répondre aux demandes actuelles et, à fortiori, à la croissance future. Les technologies nouvelles affecteront la manière dont les aéronefs, les trains, les véhicules et les bâtiments sont exploités et leur niveau de sûreté et de sécurité. Ces modifications placeront de nouvelles pressions sur le réseau de transport et présenteront des risques nouveaux. Transports Canada sera mis au défi de s'assurer que même si la circulation augmente pour tous les modes de transport, le niveau de sécurité s'améliore également en permanence et que les politiques et les règles du Ministère s'adaptent à ces modifications. Le Ministère devra continuer à travailler en étroite collaboration avec l'industrie et les autres intervenants afin d'élaborer des approches novatrices à l'établissement de règles et aux activités d'intervention directe, de surveillance et d'application de la loi.

Depuis le 11 septembre 2001, le secteur des transports fait face à une nouvelle réalité découlant d'une sécurité renforcée. Le budget de 2001 affectait 7,7 milliards de dollars à des fins d'amélioration de la sécurité pour les Canadiens. Sur ce montant, 2,2 milliards de dollars étaient consacrés à rendre le transport aérien plus sécuritaire conformément aux normes nationales rigoureuses de Transports Canada, ainsi qu'à la création de l'ACSTA. Le gouvernement a également répondu par une Politique nationale de sécurité – un plan d'action sur la manière dont le Canada doit traiter un large éventail de menaces. La Politique reconnaît que chacun a un rôle à jouer en matière de sûreté et de sécurité publiques : elle fait plus que reconnaître la nature essentielle de la collaboration, elle inclut les mécanismes visant à assurer que la collaboration a réellement lieu.

Avec une stratégie en six points pour traiter de la sûreté maritime, un nouveau règlement exigeant que les navires soient équipés de systèmes transpondeurs qui transmettent automatiquement des renseignements détaillés au sujet du bâtiment, et un financement accru, Transports Canada assume un rôle de leadership et protège le Canada et les Canadiens à l'intérieur du pays et à l'étranger.

Pour le transport ferroviaire, le Ministère a conclu un protocole d'entente sur la sécurité ferroviaire avec l'Association des chemins de fer du Canada, qui énonce la mise en œuvre volontaire de procédures relatives à la sûreté, telles que le rapport d'incident et l'intervention en cas d'urgence. Le Ministère contribue également à l'élaboration et à la mise en œuvre d'initiatives visant à améliorer le flux sécuritaire et efficace du trafic dans les principaux couloirs commerciaux.

La sûreté et la sécurité du transport sont une exigence essentielle pour la santé de la population, une qualité de vie élevée et une économie prospère. Le défi du Ministère est de trouver des moyens novateurs et rentables de cerner et d'atténuer les risques pour la sûreté et la sécurité dans le réseau de transport sans porter préjudice à l'environnement, ni entraver la croissance économique.

Sûreté et sécurité : priorités stratégiques

Afin de promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, Transports Canada se concentrera au cours des trois prochaines années sur trois priorités stratégiques, soit : de nouvelles politiques et de nouveaux programmes de sûreté, la réglementation intelligente et les systèmes de gestion de la sûreté et ceux de la sécurité.

➤ NOUVELLES POLITIQUES ET NOUVEAUX PROGRAMMES DE SÛRETÉ

Comme le discours du Trône du 5 octobre 2004 l'a fait valoir, la mise en œuvre d'une Politique nationale de sécurité exhaustive assurera une approche plus focalisée et mieux intégrée visant à garantir la sécurité de notre propre société. Dans ce contexte, la coopération avec les États-Unis pour renforcer nos relations sur le plan économique et en matière de sécurité est une exigence essentielle pour atteindre les objectifs économiques et ceux liés à la sécurité du Canada. La Politique nationale de sécurité énonce trois résultats à atteindre pour le secteur des transports : un plan d'action en six points pour renforcer le régime de sécurité maritime; l'amélioration de la sécurité dans l'industrie aérienne, y compris le fret aérien; et l'amélioration et la prorogation des exigences de vérification de sécurité des antécédents des employés de l'industrie du transport.

Transports Canada continuera à mettre en œuvre des aspects de *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale* en 2005-2006, y compris un **programme exhaustif d'amélioration de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne**, et à collaborer avec les États-Unis et les partenaires du G8 afin de poursuivre l'élaboration des mesures de sécurité dans des domaines tels que la sûreté aéroportuaire. À compter de 2005, Transports Canada élaborera une **stratégie de sécurité des transports**. Cette stratégie définira les priorités de sécurité dans tous les modes de transport et comprendra une méthode formelle d'analyse des menaces et des risques qui permettra d'améliorer les politiques, les règlements et les activités d'application de la loi du Ministère.

Transports Canada travaille également avec d'autres ministères et les principales parties intéressées afin d'élaborer des propositions d'utilisation de certains renseignements sur les passagers des transporteurs aériens dans le but d'améliorer la sécurité, tout en respectant la vie privée et les droits de la personne des individus.

Transports Canada continuera à mettre en œuvre les aspects liés au transport de la Déclaration pour la création d'une frontière intelligente et de son plan d'action connexe en 30 points, y compris la participation au groupe de travail Canada/É.-U. sur la **protection de l'infrastructure critique** comme les aéroports, les ports, les ponts et les tunnels. Ce groupe de travail sert de forum pour mettre en évidence l'infrastructure critique d'intérêt commun qui traverse la frontière et pour échanger les informations.

Pour la **sûreté maritime**, un total de 629,5 millions de dollars a été investi à ce jour. La sécurité des installations portuaires et maritimes du Canada sera renforcée en vertu du programme de contribution à la sûreté maritime assorti d'une enveloppe de 115 millions de dollars. Au cours des trois prochaines années, ce programme servira à financer des projets comme l'achat d'équipement de surveillance, notamment des caméras et des systèmes de télévision en circuit fermé; les améliorations de la sécurité et du contrôle de l'accès aux quais et limites du terrain, comme les clôtures, les portails, la signalisation et l'éclairage; d'autres améliorations de la sécurité des ports telles que des gardes de sécurité. Le Ministère s'engage à mettre sur pied un programme pour les installations maritimes du Canada qui exigera que les employés obtiennent une autorisation de sécurité en matière de transport. Le Ministère renforcera également les exigences en matière de sécurité pour les navires et les ports, améliorera la sécurité des installations maritimes en limitant l'accès aux zones réglementées et établira des normes pour traiter les cas de violation de la sécurité.

Les capacités de **préparatifs d'urgence et de lutte contre le terrorisme** du Canada seront améliorées. Le Ministère continuera à participer aux activités de l'OTAN et à la planification, à la formation et aux exercices d'intervention internationale en cas d'urgence causés notamment par la présence d'agents chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires.

➤ **RÉGLEMENTATION INTELLIGENTE**

Le discours du Trône indique un engagement de la part du gouvernement à assurer un « gouvernement intelligent » pour faciliter les affaires des entreprises au Canada. En particulier, le Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente (CCERI) a récemment publié son rapport sur la manière dont la réglementation peut mieux contribuer à la réalisation des objectifs sociaux, environnementaux et économiques du Canada au XXI^e siècle – l'augmentation rapide

des progrès scientifiques et technologiques, les risques transfrontaliers en matière de santé et d'environnement, une meilleure intégration des marchés et des entreprises et les attentes grandissantes des citoyens à l'égard du gouvernement.

Au cours de l'an prochain, à titre d'un des principaux ministères de réglementation, Transports Canada assumera un rôle essentiel dans l'engagement du gouvernement envers une réglementation plus intelligente. En termes pratiques, cela signifie une réglementation qui impose des règles davantage axées sur la sûreté et la sécurité, ce qui donne lieu à des interventions ciblées, et qui sont conçues, le cas échéant, afin de conférer à l'industrie une souplesse en matière d'innovation pour obtenir des résultats.

Cette année, une initiative clé de la réglementation intelligente à Transports Canada sera de faire progresser une **entente avec l'industrie automobile** en ce qui concerne la fabrication et l'utilisation d'appareils télématiques à bord des véhicules, comme pour la navigation, l'accès Internet et les cellulaires. Cette entente doit comprendre une norme de sûreté, des principes généraux et des éléments de traitement qui guideront la conception, le développement, l'évaluation, la fabrication et l'installation des produits. La production d'appareils télématiques plus sûrs aidera à réduire les incidents liés à la distraction du conducteur et les collisions. Cette entente offrirait à l'industrie plus de souplesse et de possibilités d'innovation en termes de conception des produits et elle n'exigerait pas que le Ministère publie un nouveau règlement ou adapte un ancien règlement afin de répondre aux nouveaux progrès technologiques. Les consultations relatives aux conditions de l'entente sont en cours et devraient prendre fin d'ici l'automne 2005.

Transports Canada s'engage à prendre un **règlement sur le système de gestion de la sécurité dans les organisations aéronautiques**. Ce règlement comprendra des objectifs de sécurité, des cibles de rendement, des évaluations des risques, des responsabilités et des pouvoirs, des règles et des procédures ainsi que des processus de surveillance et d'évaluation. Plutôt que de dire aux organisations aéronautiques comment procéder, cette manière plus intelligente de réglementer leur indique les buts à atteindre afin qu'elles puissent déterminer comment obtenir les résultats en fonction de leur connaissance approfondie de leurs propres activités.

L'industrie a également reçu une certaine latitude en termes d'innovation pour les services aéronautiques fournis exclusivement aux entreprises privées. D'un point de vue historique, ces services aéronautiques ont connu un taux d'accident extrêmement faible et les modifications des règles en 2005 offriront à l'industrie d'autres possibilités d'améliorer l'efficacité de ses opérations en autorisant les exploitants à jouer un rôle plus direct dans la gestion de leurs propres systèmes de sécurité sans compromettre la sécurité.

D'autres aspects clés de la stratégie de réglementation intelligente de Transports Canada comprennent l'élaboration de règles conformes aux règles des autres organismes de réglementation, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, et la tenue de consultations importantes ayant une vaste portée tant pour l'industrie que pour le public. Les processus de consultations rigoureuses et approfondies ont aidé à assurer que les prochaines réformes afférentes aux principales lois donneront lieu à des règles qui refléteront les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public :

- La **Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses**, qui comprend des propositions relativement aux certificats d'autorisation en matière de sécurité pour les personnes offrant de transporter ou de manutentionner des marchandises dangereuses;
- La **Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada**, avec des modifications à l'appui du nouveau cadre réglementaire qui englobera les exigences à jour de la nouvelle convention codifiée du travail maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et apportera clarté et uniformité, une adaptabilité plus rapide et une applicabilité générale des normes de travail maritime (à finaliser d'ici l'hiver 2006);
- La **Loi sur la sécurité des véhicules automobiles**, qui modernisera ses dispositions relatives à l'efficacité et à l'harmonisation de la réglementation, à la certification, à l'application de la *Loi* et à l'importation.

➤ **SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÛRETÉ ET CEUX DE LA SÉCURITÉ**

Un système de gestion de la sûreté ou un système de gestion de la sécurité (SGS) est un cadre formel d'intégration de la sûreté ou de la sécurité dans les activités quotidiennes d'une entreprise de transport. Il inclut l'établissement d'objectifs clairs et de cibles de rendement, l'exécution d'évaluation des risques, l'établissement de responsabilités et de pouvoirs clairs, le maintien de règles et de procédures qui sont bien documentées et communiquées à tous les employés et la tenue régulière d'inspections et d'évaluations internes. Dans un sens plus vaste, cela mène à une détection plus approfondie et à la résolution des problèmes systématiques éventuels en matière de sûreté ou de sécurité. Transports Canada croit que le recours aux SGS rendra un réseau de transport déjà sûr et sécuritaire encore plus sûr et plus sécuritaire.

En 2005-2006, Transports Canada élaborera un **plan stratégique de mise en œuvre des SGS**, puis en collaboration étroite avec l'industrie, les employés et les autres principales parties concernées, dressera des plans afin de mettre en œuvre un SGS dans chaque mode de transport. Étant une priorité essentielle du Ministère depuis 1999, la mise en œuvre d'un SGS dans les organismes aéronautiques, ferroviaires et maritimes est la pierre angulaire de l'amélioration de la sûreté, de la sécurité et de la performance économique de ces industries. Ces trois modes de transport continueront à mettre en œuvre cette nouvelle approche en 2005-2006.

En particulier, le Ministère a pris l'engagement de faire la publication préalable d'un **règlement sur le système de gestion de la sécurité pour les organisations aéronautiques** dans la *Gazette du Canada* en 2005. Ce règlement fournira aux organisations aéronautiques la souplesse de décider comment satisfaire aux exigences en matière de sûreté, ce qui permet l'innovation tout en améliorant la sécurité. Une campagne d'information a été lancée en janvier 2005 afin de préparer l'industrie de l'aviation civile à la mise en œuvre du SGS. Cette campagne prendra fin en août 2006.

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, qui est entré en vigueur le 31 mars 2001, exige que les compagnies de chemin de fer assujetties à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* mettent en place et conservent un SGS. Le Ministère tiendra un forum des intervenants sur les expériences de mise en œuvre d'un SGS vécus à ce jour dans le secteur ferroviaire, et lancera un **examen du Règlement sur le système de gestion de la sécurité**

ferroviaire et du document de politique du Ministère. Transports Canada continuera à travailler avec l'industrie maritime au cours des prochaines années afin de cerner les possibilités d'utiliser les principes du SGS pour améliorer continuellement le régime de sûreté maritime au Canada.

2.1.2 Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

Il est primordial d'avoir un réseau de transport efficace pour la croissance économique et le développement social du Canada. Il contribue directement à la compétitivité internationale et à la productivité du Canada, ainsi qu'à la qualité de vie générale dans les zones urbaines, rurales ou les régions éloignées. Le coût des services de transport a de multiples facettes et comprend les coûts assumés par le gouvernement (p. ex. construction et entretien des routes), le secteur privé (p. ex. compagnies aériennes, aéroports, compagnies de chemin de fer), par les utilisateurs directs (p. ex. coûts des véhicules, tarifs, durée du voyage) et par la société en général (p. ex. l'encombrement, les accidents, la pollution). La recherche d'approches politiques qui contribuent à minimiser les coûts totaux des transports est un des défis essentiels de Transports Canada.

Le secteur canadien des transports s'est transformé, au cours des 15 dernières années, d'un secteur où le gouvernement possédait et exploitait les principaux volets du réseau en un secteur qui repose sur les forces du marché comme mécanisme d'orientation de la prise de décision en matière de transport. Les résultats ont été remarquables, avec une augmentation des gains de productivité dans le secteur des transports de 46 % contre 7,5 % pour l'ensemble de l'économie. Il existe maintenant plus de choix pour les utilisateurs et, dans de nombreux cas, des coûts réduits pour les services. Ces gains de productivité ont été stimulés par les modifications du cadre de politiques.

Transports Canada a un rôle clé à jouer afin de fournir une base solide à un réseau de transport efficace. Il élabore les cadres de politiques modales et intermodales, les lois et les règlements qui régissent le comportement économique des transporteurs. La concurrence et les forces du marché sont des préceptes fondamentaux de notre politique nationale des transports et elles continueront à représenter les moyens préférés pour guider la croissance et le développement du réseau de transport national. Un marché sain et fort encourage les concurrents actuels et les nouveaux intervenants à innover et à fournir de nouveaux services afin de satisfaire aux besoins en matière de transport.

Le développement d'un réseau de transport efficace dépend également d'une infrastructure sûre, sécuritaire et bien entretenue. Les activités du Ministère à cet égard sont très vastes et font partie de cinq grands domaines : les investissements stratégiques dans des domaines qui appuient directement les priorités fédérales, l'amélioration de la gouvernance des fournisseurs d'infrastructure de transport, la cession d'éléments d'actif fédéraux à des parties mieux placées pour les gérer, le soutien continu aux installations dépendant du gouvernement fédéral et le rôle de propriétaire de bien-fonds importants.

Plus particulièrement, Transports Canada continue à mettre en œuvre son programme de cession des aéroports régionaux/locaux, qui est en bonne voie, tout en continuant à assumer ses responsabilités envers les aéroports et les ports restants jusqu'à leur transfert. Il soutient les

installations dépendant du gouvernement fédéral (ports, aéroports et services de traversiers), ainsi que les services de chemin de fer et de traversiers aux régions éloignées. Le Ministère exécute des fonctions de propriétaire et de surveillance pour les biens stratégiques tels que les principaux aéroports et ports dans l'ensemble du pays. Les compétences de Transports Canada en matière d'élaboration de politiques et de programmes relatifs à l'infrastructure de transport sont reconnues par tout le gouvernement fédéral. Le Ministère élabore et met en œuvre des programmes et des politiques, de son propre chef et en partenariat avec d'autres, tels qu'avec Infrastructure Canada.

Le Ministère soutient également, tel qu'il est prévu dans la Constitution, le service de traversier entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador exploité par Marine Atlantique S.C.C., gère les subventions annuelles d'exploitation et d'immobilisations de VIA Rail Canada (VIA), soutient et assure la surveillance de nombreux ponts fédéraux (Jacques-Cartier, Champlain, etc.) et fournit une subvention annuelle à la Colombie-Britannique pour ses services de cabotage et de transport des marchandises.

Le Ministère maintient son engagement total envers la cession des ports régionaux/locaux restants et travaille en étroite collaboration avec des entités dans l'ensemble du pays afin de satisfaire à cet objectif. Il s'assure que les fonds du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) sont gérés de manière adéquate et sont affectés aux aéroports qui ont le plus besoin d'aide en matière de sécurité, de protection des biens et de réduction des coûts d'exploitation.

À l'appui de ces responsabilités et d'autres priorités, le Ministère doit coopérer de près avec les autorités au pays et à l'étranger et les intervenants du secteur privé. C'est le cas notamment lorsqu'il négocie des ententes ou des accords bilatéraux pour les services aériens internationaux et représente le gouvernement du Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou au Groupe de travail sur la frontière Canada/É.-U.

Transports Canada a un vaste programme de surveillance et d'analyse du réseau de transport canadien et il doit notamment présenter des rapports au Parlement sur l'état du réseau des transports au Canada (*Loi sur les transports au Canada*), réaliser des études économiques et assurer la surveillance des activités de transport dans l'ensemble du Canada. Le Ministère contribue aux activités scientifiques fédérales et à toutes les priorités ministérielles, en soutenant les activités de recherche et de développement, en particulier au Centre de développement des transports à Montréal.

Le Ministère reconnaît que les progrès vers la réalisation de résultats ultimes de haut niveau seront influencés par certains facteurs sur lesquels il n'a aucun contrôle direct, comme les conditions économiques mondiales, les crises internationales ou les mesures prises par d'autres gouvernements. En même temps, il comprend que les renseignements sur le rendement sont nécessaires afin d'ajuster les priorités et les stratégies pour s'assurer que les progrès vont dans la bonne direction. L'encadré ci-dessous dresse un aperçu des indicateurs qu'il prévoit utiliser à des fins de surveillance de ses progrès en assurant la promotion d'un réseau de transport efficace.

Indicateurs de progrès

- *Augmentation de la productivité du réseau de transport*
- *Niveaux de prix et de services*
- *Satisfaction de la collectivité et des utilisateurs relativement aux prix et services*
- *Viabilité financière des différents éléments du réseau*
- *Diminution des coûts pour l'industrie*
- *Diminution des coûts pour les contribuables*
- *Avantages d'une meilleure harmonisation pour l'industrie et les consommateurs*

Efficacité : défis et possibilités

Face à la mondialisation et à l'intégration du marché nord-américain, l'accroissement de la productivité et de la compétitivité internationale du Canada est essentiel pour créer des débouchés commerciaux viables. Les améliorations de la productivité du secteur des transports au cours des 15 dernières années ont considérablement contribué à la croissance économique et resteront une priorité à l'avenir. Pour rester concurrentiels, nous devons créer les bonnes conditions afin d'encourager plus d'investissement dans l'infrastructure de transport pour traiter les contraintes de capacité dans les principaux ports et aux frontières. De plus, nous avons besoin de meilleure coordination et consultation, à l'échelle tant nationale qu'internationale, en particulier avec notre partenaire commercial le plus important, les États-Unis. Bien que la concurrence au sein des modes et entre ces derniers demeurera, l'intégration croissante des activités économiques des pays exigera plus de coordination et d'intégration entre les modes de transport et, par conséquent, la concurrence sera de plus en plus importante entre les réseaux d'acheminement du trafic intégrés et exigera la participation de divers éléments de notre réseau de transport avec des éléments du réseau de transport d'autres pays.

En pratique, cela signifie un changement de perspective, en reconnaissant que nos principaux ports et aéroports sont les plaques tournantes de l'activité économique et qu'ils sont essentiels pour créer des agglomérations urbaines dynamiques qui attirent les investissements et les talents. Cela signifie : favoriser la création de connexions plus intermodales qui facilitent la circulation des personnes et des marchandises dans les villes et toutes les régions du Canada; s'assurer d'avoir des cadres de politique économique qui offrent aux fournisseurs de services et d'infrastructure la souplesse et la capacité de se développer tout en profitant à tous les utilisateurs; et par-dessus tout, s'assurer d'avoir un réseau de transport sûr et sécuritaire comme pilier essentiel du maintien des flux de trafic efficaces et de leur amélioration.

Pour l'industrie aérienne, le Ministère se concentre sur la prestation de services aux voyageurs, aux expéditeurs et aux collectivités du Canada, tout en fournissant une base à la viabilité des transporteurs aériens. Il peut y avoir des possibilités d'étudier certaines mesures d'assouplissement en ce qui concerne les ententes relatives au transport aérien international qui mettraient l'industrie en bonne position pour tirer profit des nouveaux débouchés et le Ministère examinera certaines de ces possibilités. La question des loyers aéroportuaires examinée depuis plusieurs années doit également être réglée, ainsi que la manière de fournir un cadre législatif approprié afin d'aiguiller l'infrastructure des aéroports. Le Ministère examinera les questions relatives à la gouvernance des aéroports, y compris l'assurance de niveaux appropriés de transparence et de responsabilisation.

La souplesse et les possibilités économiques doivent être offertes au secteur maritime du Canada et aux Administrations portuaires canadiennes (APC) afin qu'ils puissent réaliser leur potentiel en tant que facteurs de croissance économique. Les problèmes à traiter comprennent l'amélioration éventuelle des actes du pouvoir législatif et réglementaire afin de fournir d'autres outils pour inciter et promouvoir un climat d'investissement approprié pour les APC, ainsi que d'autres mesures visant à garantir la compétitivité future des ports.

Le transport ferroviaire contribue à la compétitivité nationale grâce au rôle qu'il joue en matière de développement de points de passage et de couloirs commerciaux stratégiques en Amérique du Nord. Le Ministère, ainsi que d'autres intervenants dans les secteurs public et privé, font de plus en plus porter leur attention sur l'examen des défis liés à la capacité de transport afin de répondre à la croissance commerciale de plus en plus importante. Les domaines d'attention particuliers comprennent la côte ouest, notre porte d'entrée sur le Pacifique, où l'essor du commerce avec la Chine crée un encombrement important, et le sud-ouest de l'Ontario, où des travaux sont en cours pour régler des problèmes à court terme et à long terme en ce qui concerne l'encombrement et la capacité du passage frontalier Windsor-Detroit. De plus, la prestation de services de transport des voyageurs par chemin de fer, y compris dans les régions éloignées du pays, est un domaine d'intérêt permanent pour le Ministère.

L'avenir de notre économie dépend de couloirs commerciaux efficaces qui permettent à tous les modes de transport de tirer parti de l'avantage concurrentiel du Canada en tant que point de passage entre l'Amérique du Nord et d'autres marchés mondiaux. Pour assurer une circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises aux passages frontaliers et dans les couloirs, il faut des améliorations de l'infrastructure et une approche coordonnée visant à mettre en œuvre de meilleures procédures en termes de frontières et de transport.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à faire du Canada un des cinq pays les plus innovateurs dans le monde entier d'ici 2010. La stratégie d'innovation du gouvernement est axée sur la promotion de l'innovation et l'acquisition des aptitudes nécessaires pour l'expansion de cette capacité d'innovation. La recherche et le développement à l'appui de l'innovation dans le secteur des transports seront toujours au cœur du maintien d'un réseau de transport concurrentiel et productif qui soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Un flux constant de nouvelles idées est nécessaire afin de faire progresser les technologies et les sciences à l'appui de l'intégration intermodale, d'une meilleure conception de l'infrastructure, de la gestion des encombrements, de la logistique de la chaîne d'approvisionnement et des initiatives liées à l'environnement et un plus grand nombre de partenariats entre les secteurs public et privé doit être favorisé à des fins de réalisation de ces objectifs. Il faut aussi que l'ensemble du secteur des transports se concentre sur le perfectionnement des aptitudes afin de s'assurer que nous avons les personnes et la capacité nécessaires pour continuer à exploiter et à améliorer le réseau.

Efficacité : priorités stratégiques

Afin de favoriser un réseau de transport efficace qui respecte les impératifs en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement, le Ministère doit concentrer ses efforts sur les principales activités et initiatives à l'appui des trois priorités stratégiques du cadre de politique axé sur le marché notamment l'infrastructure, les points de passage et les couloirs commerciaux, et l'innovation.

➤ CADRE DE POLITIQUE AXÉ SUR LE MARCHÉ

Assurer l'amélioration permanente des services de transport en fournissant des règles qui autorisent les entreprises de transport à s'adapter, innover, rester concurrentielles et servir le public ont été des points centraux fructueux de la politique fédérale des transports au cours des années. L'expérience a prouvé que la concurrence et les forces du marché libre stimulent le rendement. Lorsque le gouvernement doit intervenir, ces interventions doivent être ciblées sur des situations où les forces du marché sont insuffisantes pour atteindre les résultats souhaitables. Bien que beaucoup ait été accompli pour fournir un marché concurrentiel et mieux focaliser les actions gouvernementales, il y a encore des aspects à améliorer.

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) stipule les règles fondamentales qui régissent le comportement économique des chemins de fer et des lignes aériennes. Une nouvelle proposition de modification de la LTC (l'ancien projet de loi C-26 est mort au feuillet en novembre 2003) est en cours d'élaboration. L'objectif serait de s'assurer que la capacité et les services de transport restent adaptés en vertu d'un cadre de politique stable et d'encourager un climat favorable à l'investissement privé stratégique.

Afin de poursuivre les progrès vers un réseau commercial plus efficace pour la circulation du grain, le gouvernement du Canada prendra une décision relative aux options possibles pour la cession de son parc de **wagons-trémies**. Les options de cession tiendront compte du besoin d'un réseau de transport efficace, commercial et concurrentiel pour le transport du grain qui soutient la croissance économique, le commerce international et offre un bon rapport qualité prix aux contribuables.

Le 4 novembre 2004, le gouvernement a demandé l'aide du Comité permanent des transports (CPT) afin de mener un examen visant à déterminer si le Canada devait continuer à libéraliser son approche de la réglementation économique pour l'industrie aérienne. Un document d'orientation sur **la libéralisation du transport aérien** ayant pour objet d'aider le CPT a été déposé à l'époque. Un rapport a été demandé pour avril 2005. Le Ministère examinera les questions relatives à la libéralisation du transport aérien au cours des semaines et des mois à venir – en parallèle à toute analyse que le CPT peut choisir de mener à cet égard. La réponse du gouvernement aux conclusions du CPT et l'élaboration d'un programme de suivi nécessiteront les conseils et le soutien du Ministère qui comprendront la collecte de données, le dialogue avec les parties intéressées, l'élaboration de l'analyse et de la politique dans le but de maximiser les débouchés et la compétitivité de l'industrie aérienne du Canada.

Le Canada avait plus de 70 ententes ou accords bilatéraux afférents aux **services aériens internationaux** à la fin de 2004. La priorité pour cette année sera accordée aux marchés en plein essor de la Chine et de l'Inde, entre autres. Les négociations réussies ont pour objet d'améliorer la compétitivité de l'industrie canadienne à l'étranger, ainsi que de fournir aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens des options de voyage meilleures et plus économiques.

Le **Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne** a été introduit à titre de mesure provisoire, afin de fournir une indemnité pendant aussi longtemps, et dans la mesure où, la couverture appropriée de l'assurance n'est pas disponible d'un point de vue commercial acceptable qui permet aux participants de l'aviation canadienne d'être sur un pied d'égalité avec leurs homologues étrangers. Au cours de cette année,

le Ministère procèdera à une analyse du programme, ainsi qu'à des consultations avec les parties intéressées, dans le cadre de l'examen relatif à la nécessité de ce programme.

Transports Canada prévoit présenter un règlement en 2005-2006 exigeant que les transporteurs maritimes achètent et gardent une couverture d'assurance suffisante pour satisfaire à leurs obligations envers les passagers conformément à la partie 4 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Ce règlement obligatoire sur les assurances protégera les intérêts financiers des passagers et appuiera la concurrence en s'assurant que les exploitants intégralement assurés ne subissent aucun désavantage concurrentiel de la part de ceux qui auraient une assurance insuffisante pour leurs activités.

➤ **INFRASTRUCTURE, POINTS DE PASSAGE ET COULOIRS COMMERCIAUX**

La création de conditions qui encouragent les investissements dans le transport, qui appuient directement l'infrastructure de transport desservant l'intérêt national et qui améliorent la qualité de vie dans nos collectivités est l'une des principales priorités du Ministère.

Le Ministère prépare une nouvelle *Loi sur les aéroports du Canada* (l'ancien projet de loi C-27 est mort au feuillet en novembre 2003). Les objectifs de la nouvelle loi comprennent des dispositions pour renforcer la gouvernance, la transparence et la responsabilisation dans les aéroports canadiens, en particulier ceux qui sont exploités par les administrations aéroportuaires. Il est prévu que la loi entraînera des décisions plus efficaces en termes d'investissement dans les projets d'infrastructure des aéroports.

L'examen triennal de la politique sur les loyers aéroportuaires, qui a porté sur la politique en matière de loyers de 21 administrations aéroportuaires louées du Réseau national d'aéroports (RNA), s'est achevé en 2004-2005. On a évalué l'équité et la viabilité de la politique du gouvernement fédéral relative aux loyers aéroportuaires. En collaboration avec les intervenants, le Ministère présentera des recommandations que le gouvernement prendra en considération en 2005. Il est prévu que le rôle de Transports Canada sera axé sur la mise en œuvre et la communication de toutes les décisions prises.

Transports Canada travaille également en étroite collaboration avec Infrastructure Canada sur des projets d'autoroutes, de transport en commun et de frontières en fournissant des données, des analyses et des conseils techniques pour la sélection des projets de transport, négocie conjointement et demande l'approbation du Conseil du Trésor pour les ententes de contribution et est responsable de la mise en œuvre de ces projets. En date de décembre 2004, 3 milliards de dollars avaient été investis dans des projets de transport grâce au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FICS) et au Fonds pour l'infrastructure frontalière (FIF).

Pour l'exercice 2005-2006, les priorités du Ministère seront de gérer et d'assurer la conformité de plus de 25 projets de transport qui ont été approuvés en vertu des deux fonds susmentionnés, comme la construction d'une route transcanadienne à quatre voies au Nouveau-Brunswick (200 millions de dollars du gouvernement fédéral); les études et les autres travaux préliminaires (phase 1) sur l'autoroute 30 afin d'explorer le potentiel d'un partenariat entre les secteurs public et privé pour terminer cette partie de l'autoroute à double chaussée et à quatre voies de 35 kilomètres, au sud-ouest de Montréal (10,5 millions de dollars du gouvernement fédéral); les améliorations au réseau ferroviaire de GO Transit dans la Région du Grand Toronto (RGT)

élargie, de même que pour la phase Quick Start du Plan de transport en commun rapide dans la région de York (435 millions de dollars du gouvernement fédéral); les améliorations des autoroutes et de l'infrastructure des postes frontaliers des régions de Sarnia, Niagara et London en Ontario (154 millions de dollars du gouvernement fédéral); l'élargissement de La transcanadienne (route 1) et de la route 16 (route Yellowhead) en Saskatchewan (65 millions de dollars du gouvernement fédéral); et les couloirs nationaux pour le Canada dans les Territoires du Nord-Ouest (65 millions de dollars du gouvernement fédéral).

Transports Canada poursuivra les négociations pour plus de 15 projets annoncés, mais pas encore approuvés, comme la mise en œuvre de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » (150 millions de dollars du gouvernement fédéral); un prolongement du rail léger du centre-ville d'Ottawa à Barrhaven en Ontario (200 millions de dollars du gouvernement fédéral); la construction de segments de rocade autour de Calgary et d'Edmonton en Alberta (150 millions de dollars du gouvernement fédéral); et la construction d'une ligne de rail léger, reliant le centre de l'aéroport international de Vancouver et le centre-ville de Richmond, l'aéroport international de Vancouver et le centre-ville de Vancouver en Colombie-Britannique (450 millions de dollars du gouvernement fédéral).

Transports Canada continuera d'assurer le leadership grâce à l'élaboration de politiques sur les autoroutes pour les 27 000 kilomètres du réseau routier national (RRN) appartenant aux gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Un des principaux défis sera l'examen, avec les provinces et les territoires, des autoroutes et des gares intermodales du RRN en vue de l'évolution des modèles économiques et commerciaux, et le développement du deuxième volet du réseau d'autoroutes d'importance régionale.

Transports Canada examine actuellement la gouvernance et l'exploitation de tous les ponts nationaux et internationaux relevant de sa compétence dans le but d'augmenter leur capacité d'être autosuffisants avec le temps. De plus, le Ministère examine des façons d'améliorer la capacité de surveillance afin de mieux gérer ces infrastructures essentielles.

L'amélioration du flux du trafic au **passage frontalier de Windsor-Detroit** est une priorité essentielle pour le gouvernement. En plus de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex », le Ministère continuera à participer au Partenariat Canada-États-Unis-Ontario-Michigan sur le transport frontalier, dont l'objectif est d'élaborer une stratégie à long terme visant à améliorer, de manière coordonnée, la circulation des personnes, des marchandises et des services au passage Windsor-Detroit. Ce projet de partenariat en est maintenant à la phase d'évaluation environnementale de son processus d'étude binationale qui vise à accroître la capacité du passage frontalier et il examine également d'autres moyens de traiter les besoins en matière de transport transfrontalier. Il est prévu que cette phase durera trois ans; le partenariat aura alors terminé ses consultations et élaboré un rapport d'étude et un plan préliminaires visant à accroître la capacité à la frontière.

La *Loi maritime du Canada* (LMC) est le premier texte de loi exhaustif visant à régir de nombreux aspects du secteur maritime du Canada, y compris l'établissement des Administrations portuaires canadiennes (APC), la commercialisation des services de traversiers fédéraux et de la Voie maritime du Saint-Laurent et les améliorations de la manière dont les administrations de pilotage sont exploitées au Canada. Transports Canada déposera les modifications proposées à la LMC en 2005. Ces modifications traiteront des préoccupations relevées au cours de l'examen de

la LMC de 2002 et seront axées sur la souplesse financière du secteur maritime (plus particulièrement pour les APC) afin de maintenir la viabilité économique et de répondre efficacement à l'évolution des demandes du marché.

Transports Canada collabore avec le département des Transports des É.-U., le United States Army Corps of Engineers et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada à une étude complète des **besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime du Saint-Laurent**, y compris l'ingénierie et les répercussions économiques et environnementales de ces besoins. L'étude est axée principalement sur l'évaluation de l'entretien à long terme et des besoins en capital afin d'assurer la continuité et d'optimiser l'infrastructure actuelle de la Voie maritime.

Ridley Terminals Inc. (RTI) est une société d'État mère, qui exploite un terminal vraquier sur un terrain loué appartenant à l'Administration portuaire de Prince Rupert. RTI traite principalement le charbon métallurgique extrait au nord-est de la Colombie-Britannique. En raison du faible tonnage total des mouvements à RTI, la société a des difficultés financières et reçoit des contributions de Transports Canada afin de soutenir ses opérations jusqu'à ce que le gouvernement considère les options pour son avenir. En 2004, le Ministère lui a fourni un soutien financier par l'entremise d'un accord de contribution. En 2005, Transports Canada fournira des fonds additionnels à l'appui des opérations de RTI et élaborera des options à l'intention du gouvernement en ce qui concerne l'éventuelle acquisition de RTI par le secteur privé.

Transports Canada élaborera en 2005 une **stratégie fédérale relative au fret** qui cernera les thèmes et problèmes principaux pour ce qui est du transport des marchandises au Canada. Cette stratégie intégrée relative au fret proposera, à des fins de débats publics, des orientations stratégiques à court et à moyen termes pour le Ministère. Les avantages de la stratégie relative au fret seront de cerner et d'éliminer les obstacles au transport bien ordonné et efficace des marchandises. Une composante clé de la stratégie sera l'élaboration d'un rôle défini pour la technologie et la manière dont le gouvernement fédéral peut fournir un leadership en assurant la promotion de son utilisation afin de faciliter les solutions aux principaux défis du secteur.

En termes de transport des voyageurs, VIA Rail est responsable de la prestation sécuritaire et efficace des services de transport interurbain des voyageurs par chemin de fer au Canada. VIA Rail reçoit une subvention annuelle de 169 millions de dollars et dépend également du gouvernement pour le financement de ses besoins en capital. Au cours de l'année prochaine, la nouvelle direction de VIA Rail devra entreprendre un **examen de l'avenir des services de transport des voyageurs par chemin de fer au Canada**, en tenant compte de toutes les options, et déterminer les investissements requis pour assurer la viabilité du réseau ferroviaire de transport des voyageurs du Canada à long terme. Après cet examen, Transports Canada communiquera ses recommandations au gouvernement pour ce qui est des options possibles et des répercussions en termes de financement.

➤ INNOVATION

L'innovation est primordiale pour tous nos objectifs, et en particulier, pour rapprocher les trois piliers (sûreté et sécurité, efficacité et responsabilité environnementale) de notre vision d'un réseau de transport durable. L'innovation et le perfectionnement des compétences peuvent rendre le secteur des transports plus puissant, résistant, souple et adapté à l'évolution des demandes et des pressions.

À l'heure actuelle, Transports Canada revoit son approche de la recherche et du développement (R et D), en élaborant un **plan stratégique de R et D**, qui soit davantage aligné sur les besoins du secteur et la vision du gouvernement, à savoir une économie qui est concurrentielle à l'échelle internationale. Dans ce contexte, le Ministère examinera la manière dont il gère ses activités de R et D ainsi que ses relations avec les partenaires externes et d'autres ministères. Des activités importantes à entreprendre au cours de la période de planification du Centre de développement des transports de Transports Canada comprennent la démonstration de la fonctionnalité des nouvelles technologies dans le domaine des transports et la poursuite du transfert et de la commercialisation de nos résultats de recherche intéressants.

Transports Canada a encouragé l'innovation et le perfectionnement des compétences au pays grâce au financement ciblé des systèmes de transport intelligents (STI), sous l'égide du plan stratégique des STI. Cette stratégie prévoit la poursuite de l'élaboration d'un cadre de politique qui favorisera les technologies novatrices. Les outils comprendront un financement ou la R et D et des initiatives de mise en œuvre, et l'établissement de réseaux de chercheurs et de centres d'expertise de STI dans les universités canadiennes.

Un **effectif hautement qualifié** est primordial à des fins de positionnement du secteur des transports pour qu'il soutienne l'économie canadienne dans un environnement mondial très concurrentiel. Agissant comme un catalyseur, Transports Canada poursuivra ses efforts de coopération avec ses partenaires des secteurs public et privé en 2005 afin de trouver des moyens de traiter les principaux défis liés au perfectionnement des compétences, y compris l'organisation de réunions et une conférence sur les compétences dans le domaine des transports. Le Ministère prévoit également soutenir des initiatives particulières relatives au transport entreprises par les universitaires et les partenaires des secteurs public et privé afin de promouvoir les intérêts et la sensibilisation aux carrières dans le transport auprès des jeunes canadiens et de favoriser le développement d'un réseau de recherche dans le domaine du transport.

2.1.3 Un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Quoique le transport offre nombre d'avantages économiques et sociaux, la circulation des personnes et des biens peut avoir une incidence environnementale importante susceptible de provoquer à son tour des répercussions sociales et économiques. Le transport durable exige de veiller à ce que l'on tienne compte de l'environnement tout autant que des facteurs économiques et sociaux dans la prise de décision en matière de transport. Les incidences environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit, l'émission de gaz à effet de serre et la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques. Un éventail d'activités de

transport contribue à bâtir cette pression, dont entre autres : la construction et le financement de l'infrastructure; l'exploitation des aéroports et des ports; l'exploitation et l'entretien du réseau routier; la production, l'exploitation, l'entretien et l'élimination des véhicules; enfin, l'alimentation en énergie et carburant, y compris en ressources non renouvelables.

Afin de promouvoir un réseau de transport durable, Transports Canada poursuivra l'élaboration et la mise en œuvre de programmes et de politiques favorisant le développement durable afin de protéger le milieu naturel et de créer un réseau de transport plus durable au Canada. Le transport durable étant une responsabilité partagée, le Ministère collaborera avec ses partenaires et les intervenants, y compris le grand public, le secteur des transports, les autres ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités ainsi que les organisations internationales.

La Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada est la troisième stratégie triennale successive élaborée par le Ministère. Elle précise davantage le concept de durabilité et énonce 7 défis et 32 engagements spécifiques. Cette stratégie formule un ensemble de principes pour le développement durable, comprend des réalisations concrètes et des mesures du rendement et indique ce que le Ministère peut faire pour mieux intégrer le développement durable à ses activités. À court terme, le Ministère mettra en œuvre les engagements et les objectifs qu'il a établis pour 2004-2006.

Transports Canada a inclus dans sa stratégie de développement durable un défi clé visant l'amélioration de la gestion environnementale des terrains et des activités de Transports Canada. Bien que le Ministère n'exploite plus directement de nombreuses composantes du réseau du transport, il conserve son rôle de propriétaire et de gestionnaire d'éléments majeurs tels que le Réseau national des aéroports. Dans ce rôle, il incombe à Transports Canada d'assurer une gestion adéquate de ses terrains et installations. Le Ministère a relevé ce défi permanent au moyen de son Système de gestion environnementale (SGE). Le SGE aide le Ministère à mieux comprendre la nature de ses incidences sur l'environnement et a mené à l'élaboration de programmes dans les domaines de l'évaluation environnementale, de l'assainissement des lieux contaminés, de la protection de l'environnement et de l'immobilier afin de gérer ces répercussions.

Les programmes sur le changement climatique de Transports Canada s'efforcent de réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports par un large éventail de partenariats, la commercialisation de technologies économes en carburant et le partage des coûts et des risques de l'innovation. Les programmes s'inspirent des meilleures idées formulées par la Table des transports sur le changement climatique de 2000 dans trois domaines principaux. Les partenariats établis par l'entremise du programme « Sur la route du transport durable » et du Programme de démonstration en transport urbain aident à promouvoir un transport urbain plus durable. Des améliorations permanentes en matière d'économie d'énergie sont en cours dans le réseau du transport des marchandises grâce à l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises et du Programme écoénergétique. Le Programme de véhicules à technologies de pointe appuie des véhicules plus économes en combustible pour les Canadiens et en fait la promotion. Les principales activités dans le cadre de ces programmes comprennent des démonstrations et des projets pilotes, des mesures d'incitation à l'achat de technologies, des initiatives de sensibilisation de l'industrie et de renforcement de la capacité ainsi que la négociation d'accords de réduction volontaire des émissions de GES avec

les associations modales. Les programmes ont acquis une présence substantielle au sein du secteur et commenceront à donner des résultats mesurables en 2006-2007, à l'approche de l'achèvement des projets.

L'encadré ci-après présente quelques indicateurs de rendement de haut niveau qui serviront à suivre les progrès accomplis dans l'atteinte des objectifs du Ministère en matière de transport durable.

Indicateurs de progrès

- *Réduction des émissions totales de GES par mode (essence routière, diesel routier, carburant aérien, diesel ferroviaire, carburant maritime).*
- *Économie moyenne de carburant pour les véhicules utilitaires légers, les camionnettes, les camions de gros tonnage, les locomotives et les aéronefs.*
- *Réduction des émissions de GES liées au transport des marchandises par tonne-km pour les camionnettes, les camions de poids moyen, les camions de gros tonnage, les locomotives et les navires.*
- *Pollution atmosphérique moyenne par véhicule utilitaire léger (là où des données sont disponibles).*
- *Diminution de la pollution atmosphérique par tonne-km pour le camionnage nolisé, le transport maritime, ferroviaire et aérien.*
- *Réduction des émissions de GES liées aux activités de Transports Canada.*
- *Lieux contaminés de Transport Canada ayant fait l'objet d'un assainissement ou d'une gestion des risques.*

Responsabilité environnementale : défis et possibilités

Les transports prennent place au sein d'une toile complexe d'interactions et de modalités humaines et physiques. Le transport a une demande dérivée et est un moteur des activités de notre économie, de notre capacité concurrentielle et de notre qualité de vie en général.

Les Canadiens chérissent leur mobilité personnelle. Il existe, au sein du transport des passagers et des marchandises, de multiples facteurs qui affectent l'interaction avec l'environnement. C'est particulièrement vrai dans les zones urbaines où environ 80 % des Canadiens résident. Dans une très grande mesure, le Canada a compté sur l'éducation et la sensibilisation, des mesures volontaires et des initiatives faisant la promotion des nouvelles technologies et des pratiques exemplaires. Ce sont des mesures importantes en tant que premiers pas, mais il faut beaucoup plus pour s'assurer que l'environnement est plus entièrement intégré aux décisions en matière de transport. En outre, bien que l'action au sein des divers modes soit importante, le besoin de relever les défis systémiques et d'exploiter les possibilités – afin d'assurer une plus grande intégration là où c'est souhaitable – se fait de plus en plus sentir. Les efforts visant à influencer sur à la fois l'offre et la demande en matière de transport seront cruciaux pour la constitution d'un réseau de transport plus durable qui soit sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Les répercussions des transports sur le changement climatique, la pureté de l'air et de l'eau et les lieux contaminés sont indéniables. Elles sont étroitement liées à d'autres priorités majeures du gouvernement fédéral comme la santé, un Nouveau pacte pour les villes, l'innovation et une économie robuste. On ne peut traiter ces questions isolément. Par exemple, les mesures prises

pour réduire les émissions de GES produiront d'importants avantages connexes. Le défi consiste à adopter une approche systémique afin de réussir une bonne intégration des questions relatives à l'environnement dans les politiques de transport.

Il faut mettre un accent supplémentaire sur ce qu'on peut réaliser au moyen d'autres mesures telles que la gestion de la demande en transport, les cartes de transport, la tarification des routes/les systèmes utilisateur-payeur, les politiques de stationnement et les solutions de rechange au véhicule à passager unique. Les efforts futurs devront aussi de plus en plus viser à assurer l'efficacité du réseau de transport urbain, à réduire les encombrements et à améliorer la qualité de l'air. Le gouvernement a reconnu la nécessité d'une infrastructure et de services de transport urbain améliorés. À cette fin, le gouvernement fédéral encourage les investissements dans le transport urbain qui sont jumelés à des efforts municipaux pour mettre sur pied des cadres appuyant la gestion du transport et l'aménagement du territoire.

Influer sur les choix des usagers du transport et des expéditeurs est un défi majeur de longue durée. Le leadership fédéral constitue la clé pour accomplir de réels progrès dans l'utilisation et le choix des modes. Le premier pas est de s'atteler à la question de l'établissement du prix à partir du coût complet en établissant et en mesurant quels sont les coûts financiers et externes du transport et quelle est la meilleure façon de les intégrer dans le processus de prise de décision.

Transports Canada poursuivra aussi la promotion des nouvelles technologies appuyant le transport durable et explorera la possibilité d'élargir son rôle en recherche et développement axés sur le transport durable. Le gouvernement fédéral continuera à promouvoir le rendement énergétique des véhicules. Par la suite, Transports Canada se fera le champion de l'intégration des choix technologiques permettant des véhicules/des carburants plus propres ou plus efficaces dans tous les modes ainsi que de l'optimisation de l'efficacité globale des réseaux de transport.

De plus, Transports Canada s'adaptera à ses nouvelles responsabilités majeures en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Cela aura des conséquences importantes pour le Ministère, particulièrement en ce qui a trait aux évaluations environnementales qui sont exigées en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Pour relever sa part des défis, Transports Canada continuera à élaborer et à gérer des politiques et des programmes répondant aux questions de développement durable et d'environnement à l'échelle du gouvernement qui concernent le secteur des transports. Le Ministère collaborera avec ses partenaires et les intervenants, le secteur des transports, d'autres ministères fédéraux, les provinces, les territoires et les municipalités ainsi que les organisations internationales pour relever ces défis.

Responsabilité environnementale : priorités stratégiques

Afin de promouvoir un réseau de transport écologiquement responsable qui tienne compte des impératifs de sûreté, de sécurité et d'efficacité, le Ministère fera porter ses efforts sur des activités et des initiatives clés qui appuient les trois priorités stratégiques : changement climatique, évaluation environnementale et mesures correctives.

➤ CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le Protocole de Kyoto sur les changements climatiques, qui a été ratifié par le Canada, est officiellement entré en vigueur le 16 février 2005. Le Protocole de Kyoto exige du Canada qu'il réduise de 6 % ses émissions de GES par rapport aux niveaux de 1990 d'ici la fin de la période d'engagement de 2008-2012. Le gouvernement du Canada élabore la **prochaine génération de politiques sur le changement climatique** pour compléter celles qui sont en place.

Transports Canada joue un rôle de pointe en matière de politiques sur le changement climatique liées au transport. Il collabore avec d'autres ministères et intervenants afin d'élaborer et d'analyser de nouvelles politiques et mesures de réduction des émissions de GES provenant du secteur des transports. En 2005-2006, le Ministère proposera de nouvelles politiques et de nouveaux programmes appuyant l'engagement du Canada envers le Protocole de Kyoto.

La conclusion d'un accord avec les constructeurs d'automobile afin d'améliorer l'**efficacité énergétique des véhicules à moteur** (nouvelles voitures et camionnettes) de 25 % d'ici 2010 est une composante importante des objectifs du gouvernement concernant le changement climatique. Bien que le gouvernement recherche un accord volontaire, il évaluera aussi d'autres approches, y compris la réglementation et le recours à des instruments économiques. Transports Canada sera à la tête des efforts du gouvernement fédéral dans ces domaines.

Le **Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP)** est une composante du Programme de consommation efficace de carburant des véhicules dans le cadre du Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique. Le rôle du PVTP est d'évaluer les véhicules et les technologies de pointe afin d'établir leur aptitude à répondre aux objectifs du programme et de faire la démonstration de ces technologies et de leurs avantages pour les Canadiens.

En augmentant la notoriété des technologies de pointe au moyen des efforts d'éducation du public du PVTP, le public canadien sera mieux préparé à accepter et à utiliser ces technologies et l'environnement bénéficiera d'une augmentation plus rapide du nombre de véhicules à technologies de pointe au sein du parc automobile canadien. Le coût ajouté de certaines de ces technologies diminuera une fois que les économies d'échelle joueront.

Le rôle du **Programme de consommation de carburant (PCC)** est d'administrer le programme volontaire conjoint gouvernement-industrie de consommation de carburant. Le résultat attendu du programme est une sensibilisation accrue du public à l'efficacité énergétique des véhicules et aux nouveaux véhicules utilitaires légers à consommation plus efficace de carburant au Canada. Le rendement sera mesuré par le Système d'information sur l'économie de carburant des véhicules automobiles; des vérifications numériques des données produites par les fabricants; des tests de confirmation sur un échantillon restreint de nouveaux véhicules à moteur; la diffusion auprès du public canadien d'information à propos des carburants à faible teneur en carbone et de véhicules économes en combustible par l'entremise du Guide de consommation du carburant et d'autres moyens.

En 2005-2006, Transports Canada cherchera à obtenir les ressources nécessaires pour consolider le PVTP et le PCC et leur assurer une base plus durable.

Transports Canada a conclu un accord volontaire avec l'Association du transport aérien du Canada afin de réduire les émissions de GES **dans le secteur du transport aérien des marchandises**. L'accord fait la preuve de l'engagement du Ministère à collaborer avec l'industrie des transports pour réaliser le transport durable et réduire les répercussions du transport sur le changement climatique. L'accord comprend une cible annuelle de réduction, un plan d'action et la production d'un rapport annuel sur les progrès accomplis.

La Direction générale de la sécurité routière mène présentement **un programme de recherches sur la gestion de la vitesse**. En termes de réglementation et de politiques, Transports Canada s'intéresse à la vitesse des véhicules à moteur des points de vue sécuritaire et énergétique à la fois. L'objectif global de ce programme est d'analyser et de quantifier l'effet des mesures techniques et comportementales visant à influencer sur la vitesse des véhicules en termes de sécurité routière et d'émissions de GES.

Transports Canada continuera à œuvrer à la **réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur ferroviaire**. Plus précisément, il collaborera avec Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada afin d'élargir l'Accord sur la performance environnementale pour y inclure des plans et des objectifs plus efficaces de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de contrôle des émissions toxiques. L'accord est un engagement de l'Association des chemins de fer du Canada d'enregistrer et de déclarer les niveaux globaux d'émission des locomotives roulant au Canada et de respecter un seuil fixé d'émissions d'oxydes d'azote (NOx). Transports Canada mènera aussi des études et des programmes de tests avec les É.-U., l'industrie des chemins de fer et d'autres intervenants sur la question des émissions toxiques en vue de réduire les niveaux importants pour la qualité de l'air.

➤ ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Depuis le 29 mars 2004, la responsabilité du Programme de protection des eaux navigables est passée de Pêches et Océans Canada à Transports Canada. Certaines autorisations en vertu de la **Loi sur la protection des eaux navigables** (LPEN) donnent lieu à la tenue d'une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Transports Canada est dorénavant chargé de s'assurer que ces **évaluations environnementales** sont effectuées et il est responsable de leur approbation.

Pour l'exercice financier 2004-2005, le nombre d'évaluations environnementales effectuées et le nombre d'évaluations environnementales en cours ont tous deux augmenté de façon importante en raison du transfert de la LPEN. Cette augmentation du nombre d'évaluations environnementales à traiter a aussi des répercussions importantes sur les ressources du Ministère. Au cours de 2005-2006, un nouveau document d'orientation sera élaboré afin d'intégrer les responsabilités en matière d'évaluation environnementale dévolues au Ministère par la LPEN. Le Ministère continuera à surveiller le nombre d'évaluations environnementales effectuées ou amorcées par exercice financier.

➤ **PROTECTION ENVIRONNEMENTALE ET MESURES CORRECTIVES**

Le **Programme de laissez-passer de transport en commun** (EcoPass) constitue un élément crucial de la stratégie du Ministère pour réduire les émissions de GES liées au déplacement jusqu'au lieu de travail. Le projet, qui a fait l'objet de tests exhaustifs au cours des dernières années, permet aux employés des ministères fédéraux participants d'acheter des laissez-passer annuels de transport en commun à prix réduit par une méthode pratique de retenue à la source ou de paiements pré autorisés. À la fin de 2004, le Programme de laissez-passer de transport en commun a été étendu à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et offert à tous les ministères fédéraux dans la région de la capitale nationale.

Transports Canada a mis sur pied un bureau de projet afin d'aider les autres ministères à mettre en œuvre le programme. En 2005-2006, le Ministère dirigera aussi les efforts interministériels visant à trouver d'autres moyens d'encourager la fréquentation du transport en commun.

Transports Canada exécute aussi les tâches précisées dans le Plan de gestion des sites contaminés du Ministère. Le plan, qui répond à une exigence du Conseil du Trésor, énonce la stratégie quinquennale du Ministère pour gérer ses sites contaminés et repérer les sites suspects de contamination. En plus du financement provenant du Ministère, on aura recours au Plan d'action accéléré du gouvernement du Canada pour les lieux contaminés fédéraux afin d'amorcer ou d'accélérer le travail d'évaluation et d'assainir les sites à risque élevé.

2.2 Le programme de gestion de Transports Canada

Afin de continuer d'exceller à servir l'intérêt public et de réussir dans sa mission, Transports Canada est conscient de l'importance de savoir centrer son attention sur les résultats de gestion. À cet effet, on peut optimiser l'expertise et le savoir-faire de nos équipes fonctionnelles de gestion des activités et de soutien administratif au moyen d'un programme de gestion dynamique.

Le programme ministériel de gestion s'aligne directement sur les orientations et les thèmes stratégiques globaux donnés par le gouvernement fédéral, qui sont adaptés au contexte et aux défis spécifiques de notre organisation.

Programme de gestion : défis et possibilités

Le programme de gestion de Transports Canada est fondé sur le principe de l'amélioration permanente, permise par une culture réceptive au changement. Il traduit la notion qu'il est toujours possible d'améliorer notre approche de la gestion afin d'être plus fidèle à l'engagement et aux initiatives énoncés dans *Des résultats pour les Canadiens et Canadiennes*, spécifiquement ceux de mettre l'accent sur les citoyens, d'illustrer les valeurs et les pratiques d'un milieu de travail moderne, de dépenser de manière responsable et d'être axé sur les résultats.

Le défi de Transports Canada est de continuer de suivre fidèlement le programme de gestion tout en élargissant sa portée afin de l'harmoniser avec le *Cadre de gestion et de responsabilisation*. Les gestionnaires ministériels doivent disposer d'outils et d'une culture propice afin de gérer efficacement. Nous devons également veiller à ce que les initiatives et l'engagement énoncés dans *Des résultats pour les Canadiens et Canadiennes* soient intégrés aux pratiques quotidiennes.

Le Ministère mène des activités visant à renforcer sa capacité de gestion par l'intégration des dix principes d'excellence en gestion énoncés dans le *Cadre de responsabilisation de gestion*. Au cours des prochaines années, tout en continuant à faire des progrès dans chacun des dix éléments du cadre, le Ministère s'attardera à renforcer sa capacité dans les domaines suivants : Gouvernance et orientation stratégique, Responsabilisation, Personnel, Gérance ainsi que Valeurs et éthique.

➤ **GOVERNANCE ET ORIENTATION STRATÉGIQUE**

Le Comité de gestion exécutif de Transports Canada aura pour priorité de premier plan particulière de mettre l'accent sur la *gouvernance et l'orientation stratégique* en vue d'assurer que les conditions essentielles, telles que la cohésion interne et l'harmonisation avec les objectifs, sont en place pour offrir une orientation stratégique efficace, un soutien au ministre et au Parlement ainsi que l'obtention de résultats. Cela inclut la communication de priorités stratégiques claires dans le *Rapport sur les plans et les priorités*. On est également à prendre des mesures pour améliorer la capacité du Ministère en matière de planification et de reddition des comptes

Indicateur de progrès

- *Amélioration des rapports au Parlement*

par l'intégration de la planification en finances, en ressources humaines, en technologies de l'information et en gestion de l'information.

➤ **RESPONSABILISATION**

Pour démontrer que les responsabilités en matière de résultats sont clairement attribuées et mesurées partout à Transports Canada et pour améliorer davantage la capacité du ministère de gérer en fonction des résultats, le renforcement du cadre de responsabilisation est devenu un objectif clé. Pour y arriver, le Ministère continuera à améliorer sa structure actuelle de planification, d'établissement de rapports et de responsabilisation en vue de mieux préciser la hiérarchie des programmes et leurs liens avec les résultats stratégiques. Cette amélioration renforcera la fonction d'établissement de rapports et organisera l'information au niveau de regroupement adéquat en fonction des priorités, des plans, des dépenses réelles et des résultats.

Indicateur de progrès

- *Capacité de prise de décision améliorée basée sur l'intégration de toute l'information sur les ressources*

➤ **PERSONNEL**

Il faut relever plusieurs défis au cours des prochaines années pour disposer d'une fonction publique dynamique et d'un rendement supérieur. Les pratiques de gestion et la culture des ressources humaines doivent évoluer pour veiller à ce que Transports Canada possède l'effectif et le milieu de travail nécessaires à assurer son succès et un avenir serein pour la fonction publique du Canada. La *Loi sur la modernisation de la fonction publique* apportera plusieurs changements à la façon dont les ministères gèrent leurs ressources humaines. Par conséquent, Transports Canada poursuivra ses efforts en matière de ressources humaines en vue de résultats finaux, à savoir une main-d'œuvre productive et durable et un milieu de travail sain et stimulant. Sont décrits ci-après quelques outils habilitants pour obtenir ces résultats et les domaines de priorité en matière de personnel sur lesquels le Ministère compte mettre l'accent au cours du prochain exercice financier et après.

Dans les années à venir, la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* touchera de manière importante tous les ministères, y compris Transports Canada. Des changements majeurs sont à l'étude pour assurer plus de collaboration dans les relations patronales-syndicales, un système de dotation plus souple, une approche davantage axée sur l'apprentissage et le perfectionnement ministériels et des rôles et responsabilités plus clairs.

Le plus grand défi sera de mettre en œuvre les modifications nécessaires aux processus de gestion des ressources humaines tout en conservant les services et les processus déjà en place. Transports Canada a adopté une stratégie de déploiement progressif qui comprend une stratégie de communications et une stratégie d'apprentissage synchronisées avec l'entrée en vigueur des diverses parties de la *Loi*. Cette stratégie repose sur l'implication, le maintien et le renforcement de la capacité, l'amélioration des processus et de la consultation. En 2005-2006, le Ministère consacrera des efforts importants pour réviser et élaborer les politiques, processus, cadres, systèmes et instruments de délégation nouveaux exigés en vertu de la nouvelle *Loi*; pour

impliquer et informer les employés, les gestionnaires et les professionnels des RH sur le nouveau régime; enfin, pour mettre en œuvre la stratégie d'apprentissage afin de s'assurer que les employés, les gestionnaires et les professionnels des RH disposent des connaissances et des compétences nécessaires pour fonctionner sous le nouveau régime.

De plus, le Ministère examinera son système de gestion de l'information sur les ressources humaines pour s'assurer qu'il est doté des fonctionnalités de production de rapport nécessaires pour répondre aux exigences en matière de rapport de la nouvelle *Loi*.

Transports Canada s'engage à aller de l'avant avec son programme visant à assurer que son effectif est représentatif de la population canadienne. Le Ministère appuie, au moyen d'une stratégie de la **diversité**, une culture ministérielle et des comportements mettant en valeur le respect mutuel, l'acceptation, le travail d'équipe et la productivité. L'objectif de Transports Canada est d'atteindre, d'ici 2008, une cote de 4,0 sur 5 sur le Continuum de l'équité, un outil mesurant l'approche adoptée par les organisations envers la diversité dans leur milieu de travail et ses composantes. En 2005-2006, le Ministère entreprendra un autre sondage sur la diversité afin de mesurer les progrès qu'il a accomplis et établir quels secteurs nécessitent une attention prioritaire.

La **dualité linguistique** est intrinsèquement liée à l'identité canadienne. C'est pourquoi il est essentiel que la fonction publique la reflète et intègre entièrement ces valeurs fondamentales. Transports Canada reconnaît l'importance de respecter les deux langues officielles du Canada et poursuivra ses efforts pour remplir ses obligations en matière de langues officielles et accomplir des progrès à cet égard au moyen de sa Stratégie sur les langues officielles.

Indicateurs de progrès

- *Progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Loi sur la modernisation de la fonction publique, ce qui inclut une plus grande compréhension de la part des gestionnaires et des employés à l'égard des éléments mis en place conformément à l'entrée en vigueur des diverses parties de la Loi (pourcentage de gestionnaires/d'employés mis au courant ou formés)*
- *Une représentation accrue des groupes désignés par l'équité en matière d'emploi par rapport à la disponibilité sur le marché du travail, y compris un recrutement accru des minorités visibles dans le groupe de la direction comme dans le groupe technique*
- *Une augmentation du nombre de mesures de dotation « bilingues impératives »*
- *Une augmentation du nombre de postes de supervision bilingues*

➤ **GÉRANCE**

Le régime de contrôle sera renforcé par une intégration et une efficacité améliorées des outils et des pratiques du Ministère, ce qui augmentera sa capacité d'assurer des dépenses responsables. Depuis le milieu des années 1990, Transports Canada a investi dans la mise à niveau de ces systèmes internes (p. ex. Ressources humaines, Finances, Gestion de l'information et Technologies de l'information) afin d'améliorer sa capacité de gérance. Le système ministériel de Planification des ressources de l'organisation, l'entreposage de données et les outils de renseignements d'affaires du Ministère fournissent de l'information pertinente sur les ressources et les résultats et forment une partie essentielle du cadre de contrôle au sein du Ministère. Bien que les systèmes offrent une efficacité administrative et un contrôle améliorés en ce qui a trait à

la protection financière et matérielle des actifs de Transports Canada, des améliorations continuent d'être apportées afin d'augmenter encore la capacité du Ministère de produire une source exhaustive et intégrée de renseignements financiers, opérationnels et relatifs aux ressources humaines concernant les programmes et les activités. Afin de s'assurer que les intervenants disposeront d'une information fiable et pertinente permettant d'atteindre les objectifs des programmes et de mesurer leur rendement, il faudra apporter des améliorations à **l'intégration des données financières et non financières**. Transports Canada devra tirer parti des renseignements financiers disponibles et effectuer les liens adéquats avec les renseignements sur le rendement afin d'appuyer la prise de décision.

Grâce à une solide approche de collaboration, les solutions et produits seront axés sur les activités et par conséquent directement reliés aux orientations internes et à celles de l'ensemble du gouvernement. La participation à des groupes de travail et des forums apparentés du gouvernement du Canada assurera l'échange d'approches communes et la synchronisation des services en fonction du programme horizontal et du programme de services partagés du gouvernement.

Indicateur de progrès

- *Un cadre de planification et de reddition des comptes plus solide par l'intégration des systèmes d'information et des contrôles ministériels*

➤ VALEURS ET ÉTHIQUE

Transports Canada continuera de travailler à s'assurer que ses valeurs et son code d'éthique sont intégrés aux pratiques de prise de décision et traduisent sa culture ainsi que la réalité des activités. Tel qu'il est noté dans le *Sondage de 2002 auprès des fonctionnaires fédéraux*, les employés de Transports Canada considèrent que les valeurs et le code d'éthique ministériels sont conformes à ceux de la fonction publique dans son ensemble ou meilleurs. Les valeurs fondamentales sont affichées et largement partagées. Le Ministère a, de façon générale, fait la preuve qu'il « vit ses valeurs » et les gestionnaires agissent avec intégrité. Cependant, avec l'adoption du nouveau Code de valeurs et d'éthique, des efforts visant à **promouvoir activement une culture axée sur les valeurs** sont maintenant en cours.

Des communications et des activités de formation ont été lancées afin d'aider les employés à développer le raisonnement éthique en tant que processus de prise de décision. Cela concourt à créer une culture axée sur les valeurs au sein de Transports Canada. Les employés disposent maintenant de renseignements et de matériel de formation ainsi que d'un conseiller ministériel en matière de valeurs et d'éthique, pour obtenir une orientation dans la prise de décision conforme aux normes d'éthique. Transports Canada révisé présentement sa *Politique régissant les conflits d'intérêt* à la lumière du nouveau code, qui est aussi intégré aux cours de formation initiale et de gestion.

Indicateurs de progrès

- *Existence de bons mécanismes de consultation et d'appel*
- *Formation initiale, apprentissage et autres outils pour soutenir le personnel*

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

3.1 Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur les plans et les priorités (RPP) 2005-2006* de

TRANSPORTS CANADA

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses : Rapports sur les plans et priorités*.

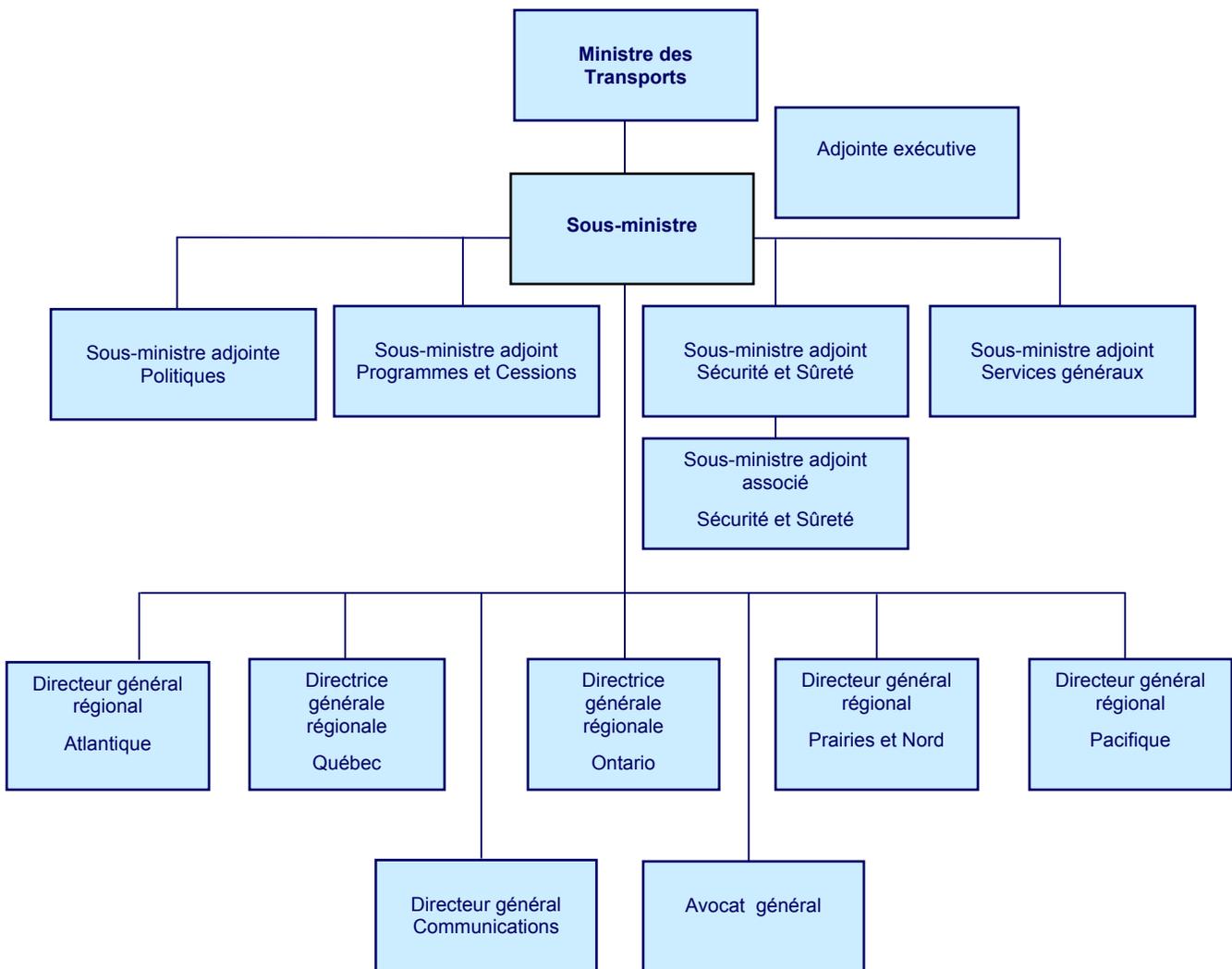
- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il est fondé sur la structure de responsabilisation approuvée du Ministère, telle qu'elle est indiquée dans sa Structure de gestion, des ressources et des résultats;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Nom : Louis Ranger

Titre : Sous-ministre

3.2 Renseignements sur l'organisation

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, tout comme le directeur général aux Communications et l'Avocat général du Ministère. 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 fixés pour les activités énoncées dans la nouvelle Architecture des activités de programme.



3.3 Tableaux financiers

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005 ¹	Dépenses prévues 2005-2006 ²	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
• Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	512 522	540 695	586 656	562 190
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	503 675	438 400	315 566	290 000
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	633 208	558 661	337 204	311 174
• Les Ponts Jacques-Cartier and Champlain Inc.	32 019	32 188	32 188	31 939
• Marine Atlantique Inc.	72 907	24 533	22 490	22 707
• VIA Rail Canada Inc.	191 301	169 001	169 001	169 001
• Politiques et programmes en appui au transport durable	31 235	85 581	69 226	49 108
• Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	1 976 867	1 849 059	1 532 331	1 436 119
Moins : Revenus disponibles ³	318 345	356 480	384 806	399 869
Total du Budget principal des dépenses	1 658 522	1 492 579	1 147 525	1 036 250
<i>Rajustements :</i>				
• Annonce dans le budget :				
• Décisions du Comité d'examen des dépenses	-	(6 343)	(11 357)	(17 245)
<i>Autres :</i>				
• NAV Canada – commercialisation et assainissement de l'environnement	-	9 522	-	-
• Report de capital sur les exercices ultérieurs	-	3 010	-	-
<i>Total des rajustements</i>	-	6 189	<i>(11 357)</i>	<i>(17 245)</i>
Dépenses nettes prévues	1,658,522	1 498 768	1 136 168	1 019 005

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein (suite)

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005 ¹	Dépenses prévues 2005-2006 ²	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
Dépenses nettes prévues	1 658 522	1 498 768	1 136 168	1 019 005
Moins : Revenus non disponibles ³	34 305	31 691	32 184	32 436
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux ⁴	57 590	56 657	56 463	56 382
Coût net pour le ministère	1 681 807	1 523 734	1 160 447	1 042 951
Équivalents temps plein	4 810	4 956	4 935	4 935

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

La diminution des dépenses prévues sur la période de trois ans est principalement causée par la réduction du budget d'investissement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (due à l'achèvement de son Plan national de déploiement), par la cession continue de ports et d'aéroports ainsi que par la réduction progressive de paiements de transfert, comme : le Programme stratégique d'infrastructure routière, le paiement à la Commission canadienne du blé au titre des wagons-trémies et le Plan d'action 2000 sur les changements climatiques.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice basées sur l'information actuelle au 31 décembre 2004.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant du Budget principal des dépenses et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*
3. *Pour plus d'information, consulter le tableau 7 Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles par activité du programme.*
4. *Pour plus d'information, consulter le tableau 4 Coût net pour le Ministère au cours de l'année budgétaire.*

Tableau 2 : Programme par activité

Activité du programme (en milliers de dollars)	Postes budgétaires 2005-2006						Rajustements (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)	Total des dépenses prévues
	Fonction- nement	Immobi- lisations	Subventions et contributions	Dépenses brutes	Recettes	Net = Total pour le Budget principal		
Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	441 842	38 330	60 523	540 695	(98 923)	441 772	(271)	441 501
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	303 532	134 868	-	438 400	-	438 400	-	438 400
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	136 563	35 076	387 022	558 661	(246 864)	311 797	7 909	319 706
Les Ponts Jacques-Cartier and Champlain Inc.	28 574	3 614	-	32 188	-	32 188	(900)	31 288
Marine Atlantique Inc.	23 503	1 030	-	24 533	-	24 533	-	24 533
VIA Rail Canada Inc.	169 001	-	-	169 001	-	169 001	-	169 001
Politiques et programmes en appui au transport durable	58 093	1 384	26 104	85 581	(10 693)	74 888	(549)	74 339
Total	1 161 108	214 302	473 649	1 849 059	(356 480)	1 492 579	6 189	1 498 768

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

Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal

2005-2006			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal actuel (en milliers de dollars)	Budget précédent (en milliers de dollars)
1	Dépenses de fonctionnement	197 377	213 861
5	Dépenses en capital	74 790	60 210
10	Subventions et contributions	417 299	531 216
15	Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	32 188	32 077
20	Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C.	24 533	27 607
25	Paiements versés à VIA Rail Canada Inc.	169 001	191 301
30	Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	438 400	466 499
(L)	Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile	70	70
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	64 671	67 372
(L)	Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Pont Victoria, Montréal	3 300	3 300
(L)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	17 900	1 900
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	53 050	51 800
	Total pour le Ministère	1 492 579	1 647 213

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

(L): Législatif

Tableau 4 : Coût net pour le Ministère au cours de l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	Transport Canada
Dépenses nettes prévues	1 498 768
<i>Plus : Services reçus à titre gracieux</i>	
• Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	22 694
• Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (sauf les fonds renouvelables)	25 869
• Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	3 626
• Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	4 468
	56 657
<i>Moins : Recettes non disponibles</i>	31 691
Coût net pour le ministère en 2005-2006	1 523 734

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

Tableau 5 : Sommaire des dépenses d'immobilisations, par activité du programme

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
• Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	25 520	41 340	30 495	29 135
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	224 712	134 868	9 661	-
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	34 019	35 076	43 845	44 811
• Les Ponts Jacques-Cartier and Champlain Inc.	6 434	3 614	2 500	1 823
• Marine Atlantique Inc.	5 682	1 030	944	953
• VIA Rail Canada Inc.	71 600	-	-	-
• Politiques et programmes en appui au transport durable	603	1 384	1 160	1 054
Total	368 570	217 312	88 605	77 776

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

Tableau 6 : Prêts, placements et avances (non budgétaires) par activité du programme

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	22 646	21 646	20 646	19 646
• Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	180	-	-	-
Total des soldes en cours sur les prêts	22 826	21 646	20 646	19 646

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

Tableau 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles par activité du programme

Recettes disponibles

(en milliers de dollars)	Prévisions de recettes 2004-2005	Recettes prévues 2005-2006	Recettes prévues 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008
Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire				
• Frais de réglementation de l'aviation canadien	7 621	8 817	8 832	8 846
• Entretien des aéronefs et services de vol	29 115	25 260	25 260	25 260
• Frais de réglementation de Sécurité maritime	8 157	7 394	7 144	6 944
• Inspections et certifications	3 451	1 027	1 027	1 027
• Recherche et développement	393	-	-	-
• Aéroports – loyer ¹	-	50 000	50 000	50 000
• Recettes internes et externes diverses	1 959	6 425	7 669	7 629
	50 696	98 923	99 932	99 706
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Recettes des prévisions de services aériens	273	160	160	160
• Loi maritime du Canada – recettes provenant des ports	9 895	8 440	7 463	7 515
• Recettes d'exploitation des aéroports	6 070	9 985	10 077	10 161
• Aéroports – paiements de loyer et de biens immobiliers ¹	240 114	221 092	250 928	266 090
• Recherche et développement	2 083	1 884	1 884	1 884
• Recettes internes et externes diverses	9 214	5 303	3 662	3 656
	267 649	246 864	274 174	289 466
Politiques et programmes en appui au transport durable				
• Aéroports – loyer ¹	-	10 000	10 000	10 000
• Recettes internes et externes diverses	-	693	700	697
	-	10 693	10 700	10 697
Total des recettes disponibles	318 345	356 480	384 806	399 869

Table 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles par activité de programme (suite)

Recettes non disponibles

(en milliers de dollars)	Prévisions de recettes 2004-2005	Recettes prévues 2005-2006	Recettes prévues 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	4 900	4 900	4 900	4 900
• Honoraires des administrations portuaires canadiennes	11 340	11 721	12 199	12 461
• Recherche et développement - recettes en redevances	65	70	85	75
• Location des wagons-trémies	18 000	15 000	15 000	15 000
Total des recettes non disponibles	34 305	31 691	32 184	32 436
Total des recettes disponibles et non disponibles	352 650	388 171	416 990	432 305

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

1. *Les activités du transport aérien sont financées au moyen de crédits parlementaires et des recettes applicables aux crédits du Ministère. Pour compenser les dépenses liées au transport aérien, un rajustement a été apporté aux recettes prévues afin qu'une partie des recettes provenant des loyers des aéroports affectée à l'activité du programme Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché (70 millions de dollars), soit affectée aux activités du programme suivantes : Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire (50 millions de dollars), Politiques et programmes en appui au transport durable (10 millions de dollars), et à l'administration ministérielle (10 millions de dollars). Les recettes de l'administration ministérielle sont ensuite redistribuées entre les trois activités du programmes mentionnées ci-dessus.*

Tableau 8 : Besoins de ressources par direction (ou secteur) et activité du programme

2005-2006				
(en milliers de dollars)	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au transport durable	Total des dépenses prévues
Sous-ministre adjoint – Sécurité et Sûreté	722 585	-	-	722 585
Sous-ministre adjoint – Politiques	-	433 680	274	433 954
Sous-ministre adjoint – Programmes et Cessions	-	42 300	64 180	106 480
Directeur général – Atlantique	26 842	8 081	2 216	37 139
Directeur général – Québec	30 827	26 724	1 524	59 075
Directeur général – Ontario	36 615	10 034	662	47 311
Directeur général – Prairies et Nord	32 592	14 602	4 628	51 822
Directeur général – Pacifique	30 440	9 107	855	40 402
Total	879 901	544 528	74 339	1 498 768

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

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires

Réglementation	Résultats prévus
Des modifications 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. Le processus de modification se déroule sans problème grâce aux consultations tenues très tôt avec les principaux intervenants de l'industrie.	Des prescriptions législatives modernisées pour répondre aux besoins de l'industrie.
Modifier le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> afin de permettre à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires de délivrer des certificats d'exploitation pour des 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.
Nouvelle disposition du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> incorporant l'utilisation 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 d'atténuer les conséquences 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.
Nouvelle disposition du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> 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 composer avec le 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.
Nouvelle disposition du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> pour le ratio d'agent de bord. On va ramener les exigences du ratio actuel qui est de 1 agent de bord pour 40 passagers à 1 agent de bord pour toute tranche complète ou partielle de 50 sièges de passager. Cette mesure permet d'harmoniser la réglementation canadienne avec celle des États-Unis.	Flexibilité et efficacité opérationnelle accrue pour l'industrie aérienne. Parité économique, pour l'industrie, avec les États-Unis et tous les autres pays à l'exception de l'Australie (1 pour 36).
Nouvelles modifications au règlement de l'aviation civile 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.	Opérations sécuritaires et respect du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> .
Le <i>Règlement sur les heures de service des chauffeurs de véhicules commerciaux</i> , 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'hiver 2005 pour entrer en vigueur en 2006. 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 <i>Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers</i> , 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> au printemps 2005 pour entrer en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006. Pour la première fois, un cadre de réglementation national prescriptif visera 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.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
Le Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers , 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> au printemps 2005 pour entrer en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006. Pour la première fois, un cadre de réglementation national prescriptif visera 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.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 114 – Système de verrouillage , afin d'adopter des prescriptions sur des systèmes d'immobilisation des véhicules contre le vol.	Diminution annuelle d'environ 15 victimes et 58 blessés grâce à une réduction des vols de véhicule par de jeunes contrevenants.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 202 – Appuie-tête , afin d'instaurer de nouvelles exigences plus strictes en matière d'appuie-tête.	Réduire les blessures au cou à la suite de collisions d'automobiles.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 208 – Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale , étude en cours pour veiller à ce que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent une protection optimale aux occupants qui ont bouclé leur ceinture et pour minimiser les blessures causées par les systèmes de retenue des occupants.	Diminution annuelle de 12 victimes et 44 blessés graves grâce à l'évolution des ceintures de sécurité et des coussins gonflables.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.1 – Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue, et Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.2 – Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d'appoint , proposés pour les 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.	Amélioration de la sécurité des enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 206 – Serrures de porte et composants de retenue de porte . Élaboration d'un nouveau règlement technique global sur les serrures de portes en collaboration avec la National Highway Traffic Safety Administration.	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.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 122 – Systèmes de freinage des motocyclettes , mise à jour et harmonisation pour établir une seule exigence réglementaire mondiale.	Amélioration de la performance du système de freinage des motocyclettes, particulièrement sur des surfaces mouillées.
Instituer la Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 139 visant les pneus pour véhicules utilitaires légers.	Amélioration de la performance des pneus pour véhicules utilitaires légers.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 500 – Véhicules à basse vitesse . L'insertion dans la réglementation de critères de performance supplémentaires pour les véhicules à basse vitesse sera analysée et la définition sera clarifiée.	Sécurité accrue des véhicules à basse vitesse grâce à l'adoption de prescriptions sur les performances.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
<p>Le programme de prévention de la pollution de Transports Canada fera l'objet d'une mise à jour en profondeur grâce à l'adoption des nouveaux règlements de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>. 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 d'harmoniser au besoin les règlements avec ceux d'autres pays et gouvernements.</p>	<p>Diminution des incidents de pollution du milieu marin causés par les navires.</p>
<p>Règlement sur les eaux de ballast (nouveau), pour être en harmonie 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. (LMMC)</p>	<p>Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin causés par les navires.</p>
<p>Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux (révisé) qui prévoit l'imposition de restrictions à la conduite des embarcations et à la navigation dans les eaux canadiennes. (LMMC et LMMC 2001)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>
<p>Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance (révisé), impose des exigences en matière de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, dont certaines modifications sont en cours en vertu de l'actuelle Loi, en vue de traiter de la question de l'agrément. (LMMC, LMMC 2001)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>
<p>Règlement sur l'équipement de sauvetage (révisé) (LMMC)</p>	<p>Renforcement de la sécurité des enfants à bord des bâtiments canadiens.</p>
<p>Règlement sur la sécurité de la navigation (nouveau), qui comprend le <i>Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)</i>, le <i>Règlement sur l'armement en équipage des navires</i> et le <i>Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)</i>, afin de rendre exécutoires les prescriptions que contient le chapitre IV <i>Sécurité de la navigation</i> de la <i>Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974)</i>. (LMMC)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>
<p>Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) (révisé), 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. (LMMC)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>
<p>Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio) (révisé), qui prescrit les caractéristiques techniques, les prescriptions d'installation, le fonctionnement et l'inspection des stations de navires. (LMMC)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
Règlement sur les bâtiments à usage spécial (nouveau) (LMMC)	Sécurité des embarcations gonflables qui transportent des personnes contre rémunération dans les eaux canadiennes, notamment pour la descente en eaux vives et l'observation des baleines.
La réforme des règlements de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001) se déroule en deux étapes. Plus de 50 règlements courants seront refondus en 17 au cours de la phase I, et la modernisation des autres aura lieu au cours de la phase II. La phase I porte sur les règlements nécessaires pour l'entrée en vigueur de la Loi et 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 portera essentiellement sur les règlements qui cadrent avec la Loi; en général, ces règlements ont seulement besoin d'être actualisés et modernisés et non entièrement remaniés comme ceux de la phase I.	Une loi sur la marine marchande pour le XXI ^e siècle qui fait la promotion de la sécurité à bord des navires et protège le milieu marin dans le contexte d'une industrie du transport maritime saine et concurrentielle.
Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (nouveau) : structure d'application graduelle et moyens efficaces de dissuasion à contrevioler à la Loi et visant les bâtiments exploités dans les eaux canadiennes. (LMMC 2001)	Amélioration de la conformité et de la sécurité maritime.
Règlement sur les cargaisons (nouveau) , afin de rationaliser les règlements existants qui régissent le chargement et l'arrimage des cargaisons. (LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité maritime.
Règlement sur les abordages (révisé) , pour promouvoir des mesures uniformes et la conduite sécuritaire des bâtiments. (LMMC 2001)	Plus grande uniformité des règlements et renforcement de la sécurité en ce qui concerne la conduite des bâtiments.
Règlement sur l'intervention environnementale (nouveau) , ce nouveau règlement resserrera les obligations visant les organismes d'intervention et les installations de manutention des hydrocarbures pour assurer une meilleure protection du milieu marin canadien contre des dommages causés par des déversements d'hydrocarbures. (LMMC 2001)	Meilleure protection du milieu marin.
Règlement sur la sécurité incendie (nouveau) , pour se protéger contre les incendies à bord des navires. (LMMC 2001)	Diminution des risques d'incendie à bord des navires.
Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche (nouveau) , pour assurer la sécurité à bord des bateaux de pêche. (LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité des bateaux de pêche.
Règlement sur les lignes de charge (nouveau) , afin de rationaliser la réglementation en vigueur et de respecter les prescriptions de la Convention internationale sur les lignes de charge et son protocole. (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
Règlement sur le personnel maritime (nouveau) , 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. (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
Règlement sur la prévention de la pollution causée par les navires (nouveau) , afin de remanier les dispositions 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) (LMMC 2001).	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin par les navires.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
<i>Règlement sur les petits bâtiments commerciaux et Règlement sur les embarcations de plaisance (nouveaux)</i> (LMMC 2001)	Meilleure uniformité des normes de construction et renforcement de la sécurité maritime et de la sensibilisation en matière de petits bâtiments.
<i>Règlement sur les congés des navires (nouveau)</i> , afin de rationaliser les règlements en vigueur et d’y ajouter l’obligation de transporter des documents supplémentaires. (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
<i>Règlement sur l’immatriculation et le jaugeage des navires (nouveau)</i> , afin de préciser à l’intention des intervenants les exigences d’immatriculation et de calcul de la jauge de leur bâtiment, et en vue de respecter les prescriptions de la <i>Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires</i> . (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
En vertu de la <i>Loi sur le pilotage</i> , les quatre administrations de pilotage doivent fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces. Les modifications proposées au <i>Règlement général sur le pilotage</i> découlent d’études distinctes sur les risques de pilotage menées par ces administrations depuis 2001 sur une série de recommandations contenues dans le rapport de 1999 sur l’ <i>Examen ministériel des questions de pilotage</i> . Les diverses initiatives réglementaires visent l’amélioration des pratiques et des procédures de pilotage dans les quatre régions de pilotage pour ceux qui se prévalent de ces services.	Service sécuritaire et efficace pour les bâtiments qui nécessitent un pilote.
Programme d’habilitation de sécurité en matière de transport maritime : Modifications au <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> afin de resserrer la sûreté du transport maritime aux installations maritimes canadiennes au moyen d’exigences visant les travailleurs affectés à des tâches touchant la sûreté ou le déplacement de cargaisons, afin qu’ils obtiennent auprès de Transports Canada une habilitation de sûreté en matière de transport (HST). En outre, les travailleurs qui doivent avoir accès à certaines zones réglementées devront également obtenir une HST. Cette initiative est instaurée dans les ports de Vancouver, Halifax et Montréal, et les exigences seront pratiquement semblables à celles en vigueur à l’heure actuelle dans les aéroports canadiens.	Mise en place de l’infrastructure nécessaire (notamment un cadre réglementaire efficace) aux fins des habilitations de sécurité en matière de transport maritime.
Établissement d’un règlement et/ou de mesures de sûreté aux fins du contrôle des bagages enregistrés, conformément à l’engagement du Ministre d’assurer le contrôle intégral des bagages enregistrés dans tous les aéroports désignés d’ici le 1 ^{er} janvier 2006.	Amélioration de la sûreté du transport aérien; conformité aux normes internationales.
Un examen du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> et des mesures de sûreté s’imposent en vertu de la <i>Loi sur la sécurité publique (2002)</i> . Un règlement visant à remplacer les mesures de sûreté qui n’ont plus besoin d’être confidentielles doit être établi dans l’année suivant la publication de l’avis d’intention dans la <i>Gazette du Canada</i> . Un examen plus étendu et la réharmonisation du cadre de réglementation de la sûreté aérienne devraient durer au moins quatre ans.	Plus grande transparence; amélioration de sûreté du transport aérien.
Le <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> sera modifié 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 nouveaux enjeux.	Amélioration du niveau de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlements	Résultats escomptés
<p><i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> : Assurance obligatoire en cas de blessures ou de décès d'un passager.</p>	<p>Protection des passagers du transport maritime ou de leurs personnes à charge contre des pertes économiques découlant de blessures ou de décès à la suite d'un incident maritime - obliger tous les transporteurs maritimes à souscrire à une assurance maximale en responsabilité pour les passagers, en vertu de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>.</p>

Tableau 10 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada gèrera les programmes de paiements de transfert de plus de 5 millions de dollars suivants :

2005-2006

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contribution à la sûreté maritime
4. Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage
5. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet sur les postes frontaliers, la planification des transports et l'intégration modale
6. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet construction routière
7. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet sur les systèmes de transport intelligents
8. Accord de contribution avec la Commission canadienne du blé régissant la location de wagons-trémies
9. Fonds de cession des ports
10. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
11. Programme de contributions aux services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée
12. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)
13. Plan d'action 2000 sur les changements climatiques– Programme de démonstration en transport urbain

Tableau 10 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

2006-2007

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contribution à la sûreté maritime
4. Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage
5. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet construction routière
6. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
7. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)
8. Plan d'action 2000 sur les changements climatiques– Programme de démonstration en transport urbain

2007-2008

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contribution à la sûreté maritime
4. Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage
5. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet construction routière
6. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
7. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)

Des renseignements supplémentaires sur ces programmes de paiements de transfert se trouvent à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Tableau 11 : Diversification des modes de prestation des services

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada renouvellera l'initiative en cours pour le programme suivant :

2005-2006

1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvelée)

2006-2007

1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvelée)

2007-2008

1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvelée)

Des renseignements supplémentaires sur le programme susmentionné et les modes diversifiés de prestation des services se trouvent à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Tableau 12 : Initiatives horizontales

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada participera aux initiatives horizontales suivantes à titre de ministère responsable ou de partenaire.

1. Initiative horizontale de sûreté maritime (ministère responsable)
2. Initiative horizontale *Vision sécurité routière 2010* (ministère responsable)
3. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
4. Fonds pour l'infrastructure frontalière (partenaire)

Des renseignements supplémentaires sur ces initiatives horizontales se trouvent à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Évaluations

Les évaluations suivantes seront effectuées par la Direction des services d'évaluation ministériels en 2005-2006¹

Nom de l'évaluation
Évaluation de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises
Évaluation de la stratégie de Sécurité publique et antiterrorisme de Transport Canada
Évaluation de la Stratégie de développement durable
Évaluation du Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR)
Évaluation de la fonction de TC en recherche et développement
Évaluation de Direction 2006
Suivi de l'évaluation du programme des Chemins de fer régionaux et éloignés
Évaluation de la sécurité ferroviaire
Évaluation de Transport des marchandises dangereuses
Évaluation de la subvention accordée pour la fermeture de passages à niveau
Suivi de l'évaluation du programme de contribution du Code national de sécurité
Évaluation des Fonds pour les transports durables (Sur la route du transport durable)
Évaluation du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles
Évaluation de la Contribution à la Commission canadienne du blé pour la location des wagons-trémies
Évaluation de la Contribution aux chemins de fer nationaux du Canada pour le Programme de remise en état du pont de Québec
Évaluation combinée des contributions accordées à la Croix-Rouge et au Conseil de la sécurité nautique (Bureau de la sécurité nautique)
Évaluation de la subvention accordée à l'Organisation de l'aviation civile internationale de l'Asie-Pacifique
Évaluation de la Subvention pour les services de traversier de la Colombie-Britannique.

¹ Notez que des consultations sur le plan d'évaluation sont entreprises en février et mars 2005, pour que le plan soit présenté à et approuvé par le Comité de gestion exécutif de Transports Canada en avril. Il est possible que quelques projets énumérés ci-dessus n'obtiennent pas l'approbation du Comité et donc ne seraient pas menés; d'autres peuvent être ajoutés.

4.2 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA
Site Web : www.tc.gc.ca/fr/menu.htm	Région de l'Atlantique 95, rue Foundry Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6 Téléphone : (506) 851-7316
Adresse postale : Transports Canada Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A 0N5	Région du Québec 700, Leigh Capreol Dorval (Québec) H4Y 1G7 Téléphone : (514) 633-2714
Renseignements généraux : Téléphone : (613) 990-2309 Télécopieur : (613) 954-4731	Région de l'Ontario 4900, rue Yonge Toronto (Ontario) M2N 6A5 Téléphone : (416) 952-2170
Centre des services de bibliothèque et de recherche : Téléphone : (613) 998-5128	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

4.3 Autres sources d'information en ligne

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au www.catsa.gc.ca/francais/index.htm

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

Cadre de responsabilisation de gestion : www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp

Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_f.asp

Direction des affaires environnementales de Transports Canada : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm

Évaluations environnementales de TC : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm

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

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) : www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml

Gouvernance des ponts : www.tc.gc.ca/programmes/surface/ponts/menu.htm

Le rendement du Canada 2004 : www.tbs-sct.gc.ca/report/govrev/04/cp-rc_f.asp

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et changement aux certificats d'habilitation de sécurité pour les personnes chargées de transporter ou de manutentionner des marchandises dangereuses : www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/questions/details.htm

Loi sur la marine marchande du Canada : *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et autres initiatives relatives à la sécurité au www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires : www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/paia/menu.htm

Programme de consommation de carburant : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/carbpgm/menu.htm

Programme de véhicules à technologies de pointe : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/vtppgm/menu.htm

Programmes portuaires et cession : www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm

Programme de laissez-passer pour le transport en commun (Ecopass) :
www.octranspo.com/fares_menuF.htm et
www.sto.ca/tarification/cartes_puces/programme_f.html

Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada au
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm et analyse et établissement d'une
politique sur les changements climatiques
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm

INDEX

A

Activités du programme · 4

C

Cadre de politique axé sur le marché · 23

Changements climatiques · 11, 28, 31

Coexécutants · 5

Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente · 17

D

Déclaration pour la création d'une frontière intelligente · 16

E

Évaluation environnementale · 32

Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires · 24

F

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 25, 60

Fonds pour l'infrastructure frontalière · 25, 60

G

Gaz à effet de serre · 10, 28

I

Infrastructure, points de passage et couloirs commerciaux · 24

Innovation · 17, 27

L

Loi sur la marine marchande du Canada · 18

Loi sur l'aéronautique · 51

M

Mandat législatif · 3

Mission · 2

N

Nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté · 15

O

Objectifs stratégiques · 3

P

Points de passage · 22, 24

Politique de sécurité nationale · 10, 16

Priorités stratégiques · 3

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 20

Programme stratégique d'infrastructure routière · 11

Protection environnementale et mesures correctives · 33

R

Réglementation intelligente · 9, 17

S

Sécurité aérienne · 13, 51

Stratégie de développement durable · 28

Sûreté aérienne · 56

Système de transport intelligent · 27

Systèmes de gestion de la sûreté et ceux de la sécurité · 18

T

Transport de marchandises dangereuses · 13

V

Vision · 2

Voie maritime du Saint-Laurent · 26
