

Transports Canada

Budget des dépenses 2006-2007 Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé



Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des
Collectivités

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message du Ministre	3
1.2 Déclaration de la direction	4
1.3 Portefeuille des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités	5
1.4 Survol du Ministère.....	8
1.4.1 Raison d’être	8
1.4.2 Planification axée sur les résultats	9
1.4.3 Coexécutants	15
1.4.4 Sommaire des dépenses prévues.....	17
1.5 Contexte global de planification	25
1.5.1 Défis et possibilités	25
SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE.....	27
2.1 Plans et priorités par résultat stratégique	28
2.1.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce	28
2.1.1.1 Cadre de politique axé sur le marché	32
2.1.1.2 Infrastructure, portes et corridors commerciaux	34
2.1.1.3 Innovation.....	39
2.1.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté.....	40
2.1.2.1 Nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté	43
2.1.2.2 Réglementation intelligente.....	46
2.1.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et systèmes de gestion de la sûreté.....	47
2.1.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l’environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable	48
2.1.3.1 Changement climatique et assainissement de l’air	51
2.1.3.2 Évaluation environnementale	53
2.1.3.3 Protection environnementale et mesures correctives	54

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE.....	55
3.1 Renseignements sur l'organisation	56
3.2 Tableaux financiers.....	57
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT	77
4.1 Nos bureaux	78
4.2 Autres sources d'information en ligne.....	79
INDEX.....	81

SECTION I – SURVOL

1.1 Message du Ministre

J'ai l'honneur de présenter le *Rapport sur les plans et les priorités* 2006-2007 de Transports Canada qui fait état de l'orientation générale du Ministère pour les trois prochains exercices.



Le 6 février 2006, le Premier ministre m'a nommé ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités responsable du portefeuille constitué de Transports Canada, l'objet du présent rapport, du Bureau de l'infrastructure du Canada et de 16 sociétés d'État. L'ampleur et les synergies de ce nouveau portefeuille créent un point de convergence pour un bon nombre des excellentes possibilités et des importants défis que connaît le Canada aujourd'hui. Le regroupement des outils et des leviers politiques de ce portefeuille sous la responsabilité d'un seul ministre contribue grandement à l'élaboration de politiques stratégiques et uniformes ainsi qu'à l'adoption de mesures favorisant la compétitivité économique du Canada et l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens d'une façon harmonisée à la fois transparente et responsable.

Tout au long de notre histoire, les transports ont joué un rôle central dans l'édification de la nation canadienne et la création de possibilités économiques pour les Canadiens. D'audacieux projets comme la traversée d'un continent accidenté en train, la planification de la Transcanadienne et la naissance d'une des premières compagnies aériennes internationales au monde sont des réalisations qui ont séduit l'imagination des générations passées.

Aujourd'hui, comme le mouvement rapide de marchandises au moyen de chaînes d'approvisionnement globales fluides prédomine de plus en plus le commerce, la présence de réseaux de transport intégrés et efficaces est plus cruciale que jamais pour assurer notre compétitivité.

Le transport continue d'être au centre d'un écheveau de défis étroitement liés. L'infrastructure, le commerce international, la gestion des frontières, la sécurité, la sûreté, les pénuries de main-d'œuvre, la gouvernance et la nécessité d'une vision partagée et d'une collaboration entre les juridictions et entre les secteurs public et privé représentent tous des problèmes de « transport ».

Dans le contexte intégré de l'ensemble du réseau des transports canadien, Transports Canada modernisera un certain nombre de textes réglementaires, notamment en apportant des amendements à la *Loi sur l'aéronautique* et à la *Loi sur les transports au Canada* ainsi que des propositions concernant la création de nouvelles lois, comme une *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et une *Loi sur les aéroports du Canada*.

Des réseaux de transport efficaces, la gestion de la sécurité, la responsabilité quant à l'environnement et l'élaboration de mesures de sûreté en matière de transport compatibles avec le flux efficace des échanges commerciaux continuent d'être des priorités importantes pour le Ministère, au fur et à mesure qu'il avance sur divers fronts afin de positionner le réseau de transport canadien vers le succès.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* 2006-2007 décrit le plan d'action sur la façon dont Transports Canada prévoit profiter des possibilités liées à ces priorités.

A handwritten signature in black ink that reads "Lawrence Cannon". The signature is written in a cursive, flowing style.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

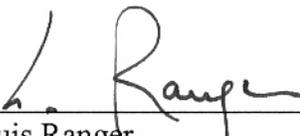
1.2 Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur les plans et les priorités (RPP) 2006-2007* de

TRANSPORTS Canada

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses 2006-2007: Rapports sur les plans et priorités et Rapports ministériels sur le rendement*.

- 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 l'architecture des activités de programme approuvée du Ministère figurant dans la Structure de gestion, des ressources et des résultats;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.



Nom : Louis Ranger
Titre : Sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.3 Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Les rapports de Transports Canada et d'Infrastructure Canada sont les premiers à être soumis au Parlement depuis la création du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en février 2006. Les responsabilités du ministre qui en a la charge comprennent Transports Canada, Infrastructure Canada ainsi que seize sociétés d'État.

Ce nouveau portefeuille est un point de convergence pour un bon nombre des plus importants défis que connaît le Canada aujourd'hui : la productivité de l'économie, la sécurité et la sûreté des transports, la durabilité de l'environnement ainsi que la qualité de vie dans les villes et collectivités canadiennes. Il regroupe un ensemble d'outils, notamment des programmes, des lois, des cadres stratégiques et des réseaux d'intervenants, permettant de mettre de l'avant les priorités du gouvernement d'une façon uniforme et coordonnée. Le gouvernement fédéral peut alors parler d'une seule voix sur des questions complexes et agir de façon ciblée, ce qui représente un net avantage pour les Canadiens.

Le budget de 2006 a engagé le gouvernement à faire des investissements fédéraux sans précédent dans le secteur des transports et dans d'autres projets d'infrastructure, comme le nouveau Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière, l'Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique, l'adoption de mesures visant à accroître la sûreté des transports, la Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun, le renouvellement du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR) ainsi que le maintien du Fonds de la taxe sur l'essence et le remboursement de la TPS pour les villes et les collectivités.

Grâce à une meilleure coordination et intégration des politiques, programmes et décisions en matière d'investissement, le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sous la responsabilité d'un seul ministre permettra une gestion efficace de ces investissements afin d'assurer que les Canadiens et leurs collectivités puissent en profiter au maximum. Le gouvernement du Canada pourra ainsi travailler plus efficacement et étroitement, grâce à des partenariats, avec les provinces, les territoires, les municipalités et d'autres groupes au développement des collectivités, à la planification de réseaux de transport et au renouvellement de l'infrastructure.

On s'efforce actuellement de maximiser le potentiel et les possibilités qu'offre le portefeuille. Le but visé est d'améliorer la santé et la qualité de vie des Canadiens ainsi que la compétitivité et la durabilité de l'économie canadienne tout en réalisant des améliorations tangibles dans l'environnement et en assurant la transparence et la responsabilisation envers les Canadiens. L'accent est mis sur les défis nationaux et le rôle du gouvernement fédéral pour y faire face.

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités mettra en œuvre des mesures dans les secteurs suivants :

Infrastructure durable : élaboration d'un cadre pour un rôle à long terme du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure et financement de programmes d'infrastructure;

Portes et corridors commerciaux : Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique et cadre politique national sur les portes stratégiques et les corridors de commerce;

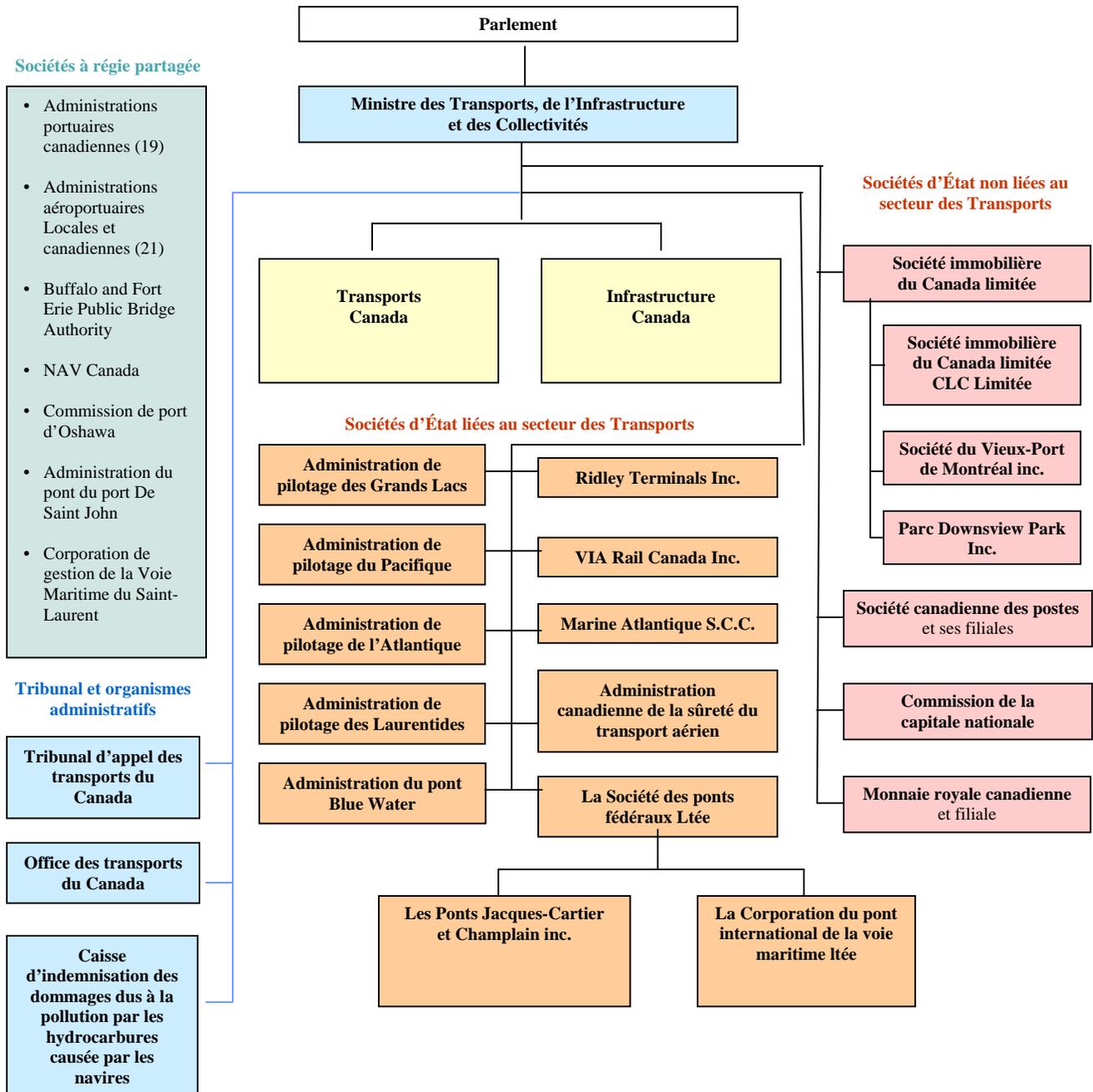
Collectivités dynamiques : élaboration d'un cadre pour bâtir des collectivités fortes et d'une stratégie nationale sur le transport non polluant;

Sûreté des transports : plan d'action sur la sûreté des transports et améliorations à la sûreté des transports.

L'approche d'un portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités permet d'intégrer et de maximiser les synergies. Les objectifs et les priorités propres à Transports Canada et à Infrastructure Canada sont décrits dans leur *Rapport sur les plans et les priorités* respectif.

Les responsabilités relevant du portefeuille ministériel des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sont présentées dans le diagramme ci-après. Infrastructure Canada, 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.

PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS



1.4 Survol du Ministère

1.4.1 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 fournit 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*

1.4.2 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 DE GESTION

Les priorités de gestion de Transports Canada ont été conçues dans le contexte de deux aspects clés : la mise en œuvre des engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités précédent, et les évaluations internes et externes, en utilisant les éléments du Cadre de responsabilisation de gestion, pour cerner des occasions d'améliorer les pratiques de gestion au Ministère.

Les priorités de gestion pour 2006-2007 feront fond sur les réalisations de 2005-2006 et continueront à renforcer les capacités de gestion dans les domaines des **personnes, ce qui inclut les valeurs et l'éthique, la gerance et la responsabilisation.**

Personnes

Transports Canada a conçu une stratégie par étapes pour introduire la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* au Ministère et à réalisé des progrès notables dans sa mise en œuvre au cours de l'exercice 2005-2006. La nouvelle *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* est entrée en vigueur le 31 décembre 2005; elle exige que des séances de formation obligatoires soient données à tous les délégataires du pouvoir de signer des documents financiers de Transports Canada et qu'une série exhaustive de politiques et de pratiques exemplaires soient élaborées pour définir le cadre de responsabilisation aux termes duquel les nouvelles dispositions de la Loi seront appliquées à Transports Canada. La mise en œuvre d'une stratégie d'apprentissage autant pour les gestionnaires que pour les professionnels des ressources humaines était l'un des éléments clés de notre stratégie de mise en œuvre. Malgré cela, l'intégration de tous ces paramètres à nos pratiques nécessitera le déploiement d'efforts, au fur et à mesure que TC abandonnera les pratiques passées pour les nouvelles dispositions de la nouvelle Loi. Au cours de 2006-2007, Transports Canada consacrera des efforts importants à la mise en œuvre et à l'évaluation de l'efficacité des nouvelles politiques, et des nouveaux processus, cadres, systèmes et instruments de délégation requis aux termes de la nouvelle Loi. TC mobilisera également les employés, les gestionnaires et les professionnels de ressources humaines dans le cadre du nouveau régime, et les informera à cet égard, pour faciliter le changement de culture. Le Ministère révisera et poursuivra la mise en œuvre d'une stratégie d'apprentissage pour s'assurer que tous les intervenants possèdent les connaissances et les compétences dont ils ont besoin pour fonctionner sous ce nouveau régime.

Une autre initiative visant à renforcer la **gestion des ressources humaines** à Transports Canada consistera à mettre en œuvre les plans de ressources humaines triennaux conçus par tous les groupes et toutes les régions du Ministère au cours de l'année financière 2005-2006. Ces plans fourniront à Transports Canada des occasions d'adopter une démarche plus stratégique en matière de dotation, s'assurant ainsi que le Ministère a accès à une réserve continue d'effectifs qualifiés pour accomplir ses nombreux objectifs de programme.

Transports Canada effectuera également l'examen d'une approche plus globale qui intègre les valeurs et l'éthique à l'échelle de l'organisation. Transports Canada a fait de l'élaboration d'un **Cadre de valeurs et d'éthique** l'une de ses priorités, ce qui inclura une stratégie de gérance adaptée pour intégrer l'ensemble de ses activités opérationnelles. Une fois terminé, le cadre de valeurs et d'éthique permettra au Ministère de faire rapport plus efficacement sur les résultats et les réalisations, conformément aux indicateurs clés de la composante du Cadre de responsabilisation de gestion liée aux personnes.

L'objectif en bout de ligne consiste à intégrer les valeurs et l'éthique au leadership de Transports Canada, à sa culture organisationnelle et aux politiques, aux lignes directrices et aux mécanismes de recours du Ministère et ce, d'ici deux ans.

Indicateurs de progrès

- *Intégration de LMFP, attestée par les relations de collaboration entre la partie syndicale et la partie patronale; formation, trousse à outils, manuels et autres formes de soutien pour les gestionnaires et les professionnels des ressources humaines; politiques internes, procédures et contrôle pour assurer la mise en œuvre systématique et équitable de la nouvelle Loi.*
- *Les plans de ressources humaines contribuent à des stratégies de dotation plus stratégiques et efficaces – embaucher les bonnes personnes, possédant les bonnes compétences, dans les délais appropriés.*
- *Une nouvelle structure de gérance qui contribue à un cadre plus exhaustif et intégré de valeurs et d'éthique pour le Ministère.*

Gérance

En 2005-2006, Transports Canada a entrepris la première d'une série **d'évaluations approfondies**, dans le cadre de son examen permanent de l'efficacité et de l'efficience de ses programmes et des dépenses connexes. Ces évaluations seront effectuées au plan national et en deux phases au cours des prochains 18 à 24 mois. Elles serviront à fournir aux cadres supérieurs du Ministère l'information nécessaire pour s'assurer que les fonds alloués par le Parlement du Canada contribuent à l'efficacité et à l'efficience des programmes ministériels, faisant ainsi la démonstration que le gouvernement du Canada effectue les meilleurs investissements possibles dans les domaines qui importent le plus pour les Canadiens.

Au cœur de ces évaluations figurent les mesures introduites par le gouvernement du Canada pour faciliter la réaffectation des ressources aux grandes priorités : réforme des acquisitions, renforcement et modernisation des pratiques de gestion, amélioration de la responsabilisation et promotion d'une bonne gérance.

Transports Canada vise l'amélioration de sa capacité d'intervention, de responsabilisation et d'innovation d'ici la fin de l'évaluation approfondie, en adoptant des systèmes de gestion plus efficaces et efficaces, dans des domaines comme la technologie de l'information, les ressources humaines et les finances. Le renforcement et la modernisation des processus organisationnels de Transports Canada comportent des avantages pour les Canadiens et les usagers des réseaux de transport.

TC s'est également engagé à contribuer aux activités de réaffectation de l'examen pan-gouvernemental des dépenses qui met l'accent sur l'amélioration de l'efficience dans toutes les activités gouvernementales. Pour sa part, Transports Canada prévoit mettre sur pied des initiatives de réaffectation interne permettant des économies de coûts.

Indicateurs de progrès

- *Mesures bien définies des activités, des priorités, des résultats, des extrants et du rendement des programmes.*
- *Mise en évidence des occasions de réaffecter les ressources aux grandes priorités.*
- *Recensement d'autres options de prestation des programmes.*

Responsabilisation

Le 6 février 2006, le gouvernement a créé un nouveau portefeuille intitulé Transports, Infrastructure et Collectivités. Ce nouveau portefeuille regroupe 16 sociétés d'État. Dans la foulée des travaux entamés en 2005-2006, **pour accroître la responsabilisation de la gestion des sociétés d'État**, Transports Canada renforcera sa capacité de conseiller le Ministre sur les pratiques exemplaires pour s'occuper d'un portefeuille de sociétés d'État aussi vaste.

Des conseils d'administration efficaces, compétents et responsables sont essentiels à la prospérité d'une société quelle qu'elle soit. On prévoit que la mise en œuvre des initiatives suivantes contribuera à la bonne gestion des sociétés d'État du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : lettres de mandat annuel du Ministre aux présidents des sociétés d'État relevant de ce portefeuille, énonçant les grands objectifs stratégiques du gouvernement du jour et la façon dont chacune des sociétés d'État est censée contribuer à ces objectifs; processus de nomination des présidents, des premiers dirigeants et des directeurs, qui soit fondé sur les profils de compétences requises pour chacun des postes; programme de gestion du rendement des premiers dirigeants, qui concorde avec les objectifs de rendement fixés par le Ministre dans la lettre de mandat attribué à la société d'État; examen et adoption de codes de déontologie des sociétés d'État, pour s'assurer qu'ils reflètent adéquatement les responsabilités de gestion; maintien d'une relation autonome adéquate du ministre responsable des activités courantes des sociétés d'État et déclaration volontaire par les sociétés d'État de leurs résultats sur les plans de la gestion et du rendement.

Indicateurs de progrès

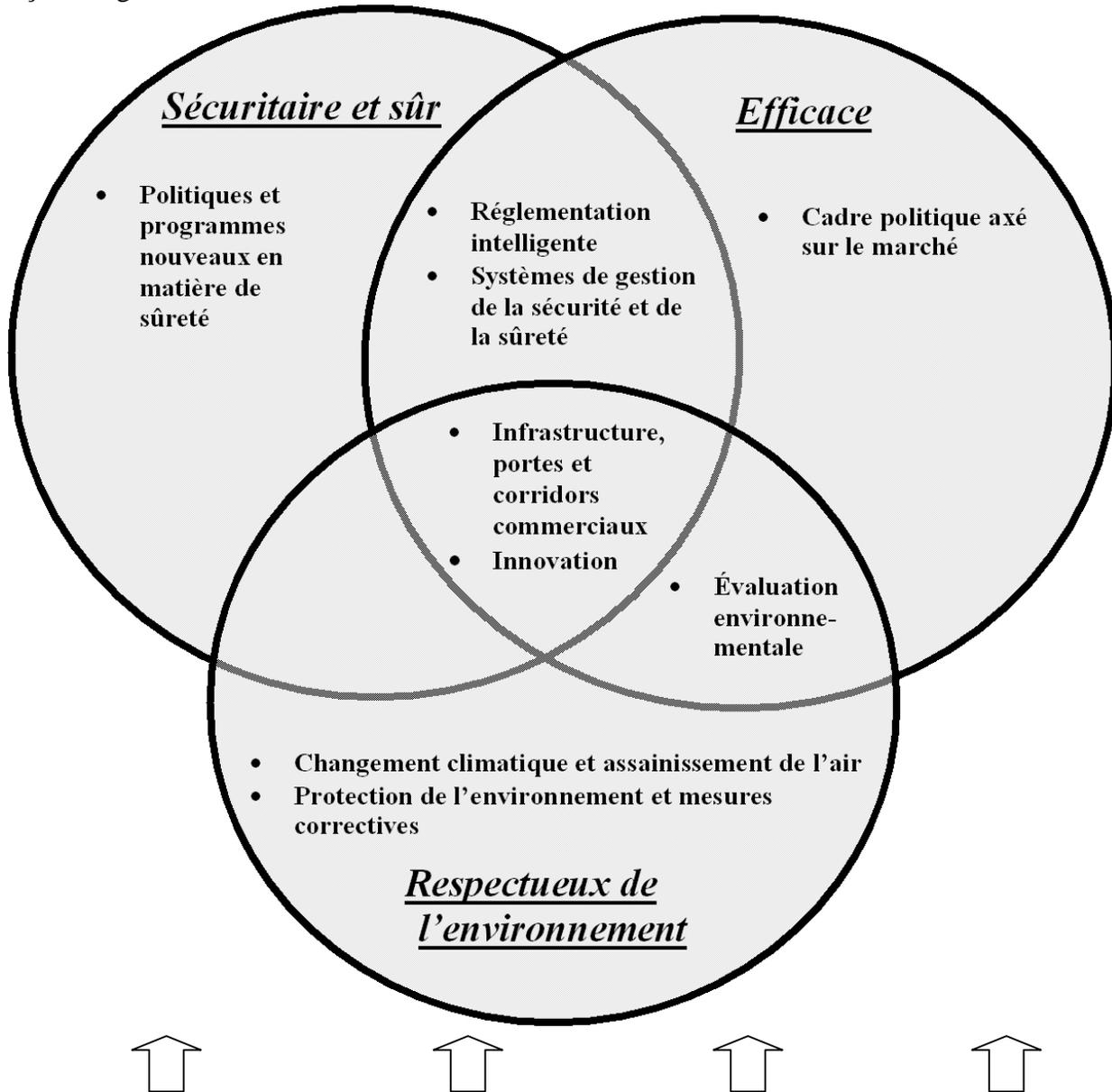
- *La création d'un Secrétariat des sociétés d'État, qui fournit des avis et services d'experts au Ministre sur la bonne gestion des sociétés d'État qui font partie de son portefeuille.*
- *L'adoption de pratiques exemplaires en matière de bonne gestion des sociétés d'État.*
- *L'achèvement des profils de compétences des postes de cadres de toutes les sociétés d'État qui font partie du portefeuille.*
- *Un processus de nomination transparent et efficace pour combler les postes vacants des conseils d'administration, qui contribue à l'efficacité de ces derniers et au fonctionnement des sociétés d'État.*

PRIORITÉS DU PROGRAMME

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable – qui intègre et équilibre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux – est basée sur trois résultats stratégiques : Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce; Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté et Un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable. Ces trois résultats stratégiques s'inscrivent dans le cadre des-neuf priorités du programme. Celles-ci sont présentées ci-dessous en ordre de préséance.

1. Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté
2. Infrastructure, portes et corridors commerciaux
3. Cadre de politique axé sur le marché
4. Réglementation intelligente
5. Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté
6. Changement climatique et assainissement de l'air
7. Protection de l'environnement et mesures correctives
8. Innovation
9. Évaluations environnementales

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



Activités du programme		
Politiques, réglementation, surveillance 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.

1.4.3 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 (Bureau de la concurrence), 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, le Bureau de la sécurité des transports et Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.

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 : transporteur aérien (Air Canada, WestJet), aéroports, 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 et VIA Rail.

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, la Conférence européenne des ministres des transports, les Autorités conjointes de

l'aviation, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation internationale du Travail, 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, l'Organisation des États américains, 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, , 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.

1.4.4 Sommaire des dépenses prévues

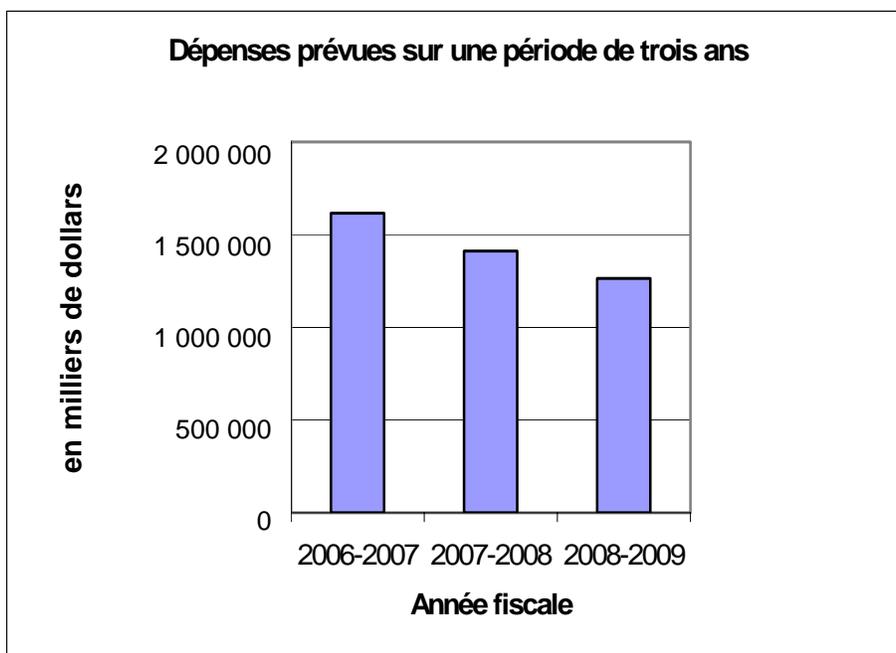
Transports Canada est financé en grande partie par les fonds affectés aux dépenses de fonctionnement et les recettes obtenues durant l'année que le Ministère a la pouvoir de dépenser. Certains de ses programmes sont gérés en vertu de subventions et contributions dont nous devons respecter à la lettre les conditions et modalités.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2006-2007	2007-2008	2008-2009
1 616 629 \$	1 412 504 \$	1 263 389 \$

Ressources humaines (Équivalent temps plein – ÉTP)

2006-2007	2007-2008	2008-2009
4 900 ÉTP	4 832 ÉTP	4 825 ÉTP



Note : Se référer à la section III, tableau 1 pour l'explication de la variance sur la période de trois ans.

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques			Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada	
Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.			Priorités de programme	1 : continu	Domaines de priorités 2006-2007		Extrants
√				1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Politique canadienne de sécurité nationale • Plan d'action sur la sûreté des transports • Sûreté des réseaux de transport en commun et de transport ferroviaire de passagers • Partenariat pour la sécurité et la prospérité 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadres de transport nouveaux ou améliorés, politiques, lois, règlements, lignes directrices et programmes en matière de sûreté • Accords de contribution • Information partagée avec les intervenants 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la sensibilisation, de la compréhension et de la coopération ainsi que de la conformité aux systèmes de sûreté des transports • Hausse de la capacité des intervenants de se conformer aux exigences en matière de sûreté des transports et de préparation aux urgences 	<ul style="list-style-type: none"> • Des collectivités sécuritaires et sécurisées
√	√			1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation, en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire • Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché 	<ul style="list-style-type: none"> • Télématique automobile • Systèmes de gestion de la sécurité de l'aviation • Initiatives d'harmonisation de la réglementation 	<ul style="list-style-type: none"> • Accord avec l'industrie automobile sur les dispositifs télématiques • Réglementation de l'aviation axée sur le rendement • Réformes de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i>, de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>, de la <i>Loi sur la sécurité automobile</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Hausse de la latitude et des occasions d'innovation dans l'industrie • Réglementation qui reflète les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public • Amélioration des normes et des règlements internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Des collectivités sécuritaires et sécurisées • Un marché équitable et sécurisé

Résultats stratégiques			Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.		1 : continu		Domaines de priorités 2006-2007	Extrants	Résultats prévus	
							<ul style="list-style-type: none"> • Modifications et améliorations apportées au règlement type des Nations Unies en ce qui concerne les conteneurs semi-vrac qui seront adoptées par le Sous-comité d'experts de l'organisation des nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses 	portant sur le transport des marchandises dangereuses; sécurité accrue sans entraver le commerce	
√	√		<p>Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire • Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS et SGSU) dans les organisations du transport aérien, ferroviaire et maritime 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouveau règlement sur les SGS de l'aviation • Séances d'information régionales • Examen des règlements et du matériel de référence sur les SGS dans les transports ferroviaires • Occasions d'utiliser les SGS et SGSU dans les secteurs de la sécurité et de sûreté maritimes cernées • Cadre de SGS et SGSU 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'engagement d'adopter les SGS/SGSU par l'industrie • Hausse de la sensibilisation et de la culture de sécurité dans l'industrie 	<ul style="list-style-type: none"> • Des collectivités sécuritaires et sécurisées • Un marché équitable et sécurisé

Résultats stratégiques			Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.		1 : continu		Domaines de priorités 2006-2007	Extrants	Résultats prévus	
	√		Cadre de politique axé sur le marché	1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché 	<ul style="list-style-type: none"> • Modifications de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> • Négociations avec les compagnies de chemin de fer relatives aux ententes d'exploitation et de remise en état pour le parc fédéral de wagons-trémies • Libéralisation de la réglementation économique du secteur du transport aérien • Loi sur les aéroports du Canada • Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne • <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Lois et règlements nouveaux et modifiés • Accords • Rapports de suivi • Ajustement du programme 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre législatif qui appuie le libre marché avec interventions gouvernementales ciblées sur les cas dans lesquels les forces du marché sont insuffisantes • Un secteur des transports canadien compétitif et viable 	<ul style="list-style-type: none"> • Un marché équitable et sécurisé
√	√	√	Infrastructure, portes et corridors	1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, réglementation, surveillance et 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique • Surveillance du 	<ul style="list-style-type: none"> • Partenariats avec les provinces et les intervenants 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement durable à long terme et cadre de 	<ul style="list-style-type: none"> • Des collectivités sécuritaires

Résultats stratégiques			Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.		1 : continu		Domaines de priorités 2006-2007	Extrants	Résultats prévus	
			commerciaux		sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire <ul style="list-style-type: none"> • Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché • Politiques et programmes en appui au transport durable 	rendement des aéroports <ul style="list-style-type: none"> • Programmes de financement des infrastructures • Ponts nationaux et internationaux • Modifications de la <i>Loi maritime du Canada</i> • Étude sur les besoins d'infrastructure de la voie maritime du Saint-Laurent • Ridley Terminals • Stratégie à long terme de Marine Atlantique • Collaboration internationale 	<ul style="list-style-type: none"> • Accords • Cadres • Rapports • Modifications de la législation • Financement • Plans d'investissement • Nouveaux régimes de gérance 	gouvernance pour l'infrastructure de transport <ul style="list-style-type: none"> • Hausse des investissements dans l'infrastructure de transport • Renforcement de la gérance, de la transparence et de la responsabilisation • Renforcement de la compétitivité canadienne sur les marchés internationaux 	et sécurisées <ul style="list-style-type: none"> • Un marché équitable et sécurisé • Forte croissance économique
√	√	√	Innovation	1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire • Politiques, programmes et infrastructure en 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative sur le coût total • Recherche et développement (R-D) stratégique • Plan de STI pour le Canada • Perfectionnement des compétences et innovation 	<ul style="list-style-type: none"> • Outils analytiques • Stratégie • Financement • Partenariats • Rapports • Plan d'action 	<ul style="list-style-type: none"> • Main-d'œuvre très qualifiée • Hausse des investissements dans la R-D dans le domaine des transports, y compris dans les STI • Utilisation des résultats de la R-D 	<ul style="list-style-type: none"> • Des collectivités sécuritaires et sécurisées • Un marché équitable et sécurisé • Forte croissance

Résultats stratégiques			Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.		1 : continu		Domaines de priorités 2006-2007	Extrants	Résultats prévus	
					<p>appui au cadre de marché</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politiques et programmes en appui au transport durable 			<p>pour améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité environnementale du réseau de transport canadien</p>	économique
		√	Changement climatique et assainissement de l'air	1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques et programmes en appui au transport durable 	<ul style="list-style-type: none"> • Accord sur le changement climatique avec l'industrie automobile • Programme de véhicules à technologie de pointe • Programme de démonstration en transport urbain • Initiative sur l'efficacité du carburant des véhicules automobiles • Changement climatique dans l'Arctique 	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies • Rapports • Expositions/démonstrations • Études 	<ul style="list-style-type: none"> • Hausse de la sensibilisation aux choix de transport durables et aux répercussions du changement climatique • Hausse de la capacité du public d'effectuer des choix plus viables en matière de transports • Réduction des émissions dans le secteur des transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte croissance économique

Résultats stratégiques			Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.		1 : continu		Domaines de priorités 2006-2007	Extrants	Résultats prévus	
	√	√	Évaluation environnementale	1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché • Politiques et programmes en appui au transport durable 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation environnementale pour des projets nécessitant une autorisation aux termes de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluations environnementales (terminées ou entreprises) 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection de l'environnement contre les impacts des projets de transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Un marché équitable et sécurisé • Forte croissance économique
		√	Protection de l'environnement et mesures correctives	1	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques et programmes en appui au transport durable 	<ul style="list-style-type: none"> • Faisabilité des programmes de laissez-passer de transport en commun annuels à rabais offerts par les employeurs au Canada • Gestion des sites contaminés 	<ul style="list-style-type: none"> • Accord avec l'Association canadienne du transport urbain pour accroître les programmes de laissez-passer de transport en commun à l'échelle du Canada • Plan de gestion des sites contaminés 	<ul style="list-style-type: none"> • Hausse de la capacité du public d'effectuer des choix de transport plus viables • Recensement des sites soupçonnés d'être contaminés et assainissement/gestion des sites à haut risque 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte croissance économique

Les trois objectifs stratégiques de Transports Canada appuient les objectifs suivants du gouvernement du Canada tels qu'il sera mentionné dans le prochain rapport *Le rendement du Canada* :

- Une croissance économique forte
- Un marché équitable et sécurisé
- Des collectivités sécuritaires et sécurisées

Grâce à cette harmonisation, nous sommes en mesure de veiller à ce que les décisions relatives au transport continuent de contribuer à la réussite du programme plus étendu du gouvernement. Les programmes et services qu'offre Transports Canada à la société canadienne visent à atteindre des résultats, en partenariat avec les autres ministères, organisations, et l'industrie menant à une économie vigoureuse, à la protection de l'environnement et à la sécurité et à la sûreté des Canadiens.

1.5 Contexte global de planification

1.5.1 Défis et possibilités

Le Canada est le pays du G-8 qui dépend le plus du commerce. De nos jours, le commerce international dépend du mouvement rapide, continu et sûr des marchandises et des personnes dans le monde entier, au sein de chaînes d'approvisionnement planétaires. Étant donné que les mouvements de marchandises se font rarement grâce à un mode de transport unique, la réussite dépend plus que jamais de l'intégration de réseaux qui s'étendent à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, depuis les intrants jusqu'au consommateur final.

L'infrastructure de transports est essentielle à cette réussite, mais dans un monde interrelié, le commerce international, la gestion des frontières, la sûreté, les pénuries de main-d'œuvre, l'aménagement du territoire, la fiscalité, la gérance et le besoin de coopération entre les administrations et les secteurs public et privé sont également des enjeux en termes de « transports ». Dans ce contexte, une approche plus complexe des transports apparaît progressivement comme une occasion de premier plan de faire preuve de leadership national en mettant à profit les partenariats avec d'autres administrations et le secteur privés, qui se traduisent par des mesures tangibles qui feront progresser la productivité, la prospérité et le bien-être social des Canadiens au cours des années à venir.

Les transports sont aujourd'hui le troisième secteur d'activité économique en importance au Canada, représentant 13 % des dépenses des ménages et employant 850 000 personnes. Au cours des 20 dernières années, les politiques axées sur le marché (déréglementation, privatisation et commercialisation des services et de l'infrastructure de transports) ont contribué à des gains de productivité dans ce secteur qui dépassent de loin ceux enregistrés dans l'ensemble de l'économie. Toutefois, cet élan a fini par s'estomper, et de nouvelles approches en matière de politiques et d'investissement sont nécessaires. La prochaine génération de gains de productivité ne sera possible que grâce à des politiques et des investissements portant sur la corrélation et l'intégration qu'exige l'économie du 21^e siècle. Nous devons faire preuve de leadership en adaptant nos politiques à l'évolution des réalités économiques aux échelons national, continental et mondial.

- Les citoyens des pays développés en étaient venus à tenir pour acquis les avantages qu'offrent les réseaux de transports. Toutefois, le terrorisme a affaibli ce sentiment de confort. Les attaques récentes ont rappelé aux citoyens le rôle des transports dans leur existence et suscité une hausse de leurs attentes en termes d'interventions coordonnées, intégrées et stratégiques des pouvoirs publics, de manière à assurer la sûreté et l'efficacité des systèmes de transports et des passages frontaliers. Un examen de la sûreté des transports en étroite partenariat avec un large éventail d'intervenants des secteurs public et privé pourrait fournir de solides assises aux partenariats nationaux, avec une définition claire des rôles et responsabilités des divers partenaires. Il pourrait également envoyer un signal clair aux partenaires internationaux clés concernant l'engagement du Canada à l'égard de la sûreté chez lui et à l'étranger.

- Dans notre époque de chaînes d’approvisionnement mondiale continues, la réussite sur le marché international dépend plus que jamais de réseaux de transport qui soient efficaces et de stratégies de promotion du commerce qui tirent profit des avantages du Canada en termes de géographie et de transports. Par exemple, il faut prendre des mesures stratégiques pour tirer profit du point de passage naturel qui existe entre l’Amérique du Nord et les géants économiques émergents de l’Asie.
- Pour résoudre les problèmes de congestion et d’étranglement, et assurer l’efficacité à l’échelle du réseau, des investissements sont également requis dans les autoroutes et l’infrastructure des postes frontaliers, les ports, les systèmes de transport intelligents, les réseaux de transport en commun interurbain, ainsi que dans la planification et les études de faisabilité, pour assurer une haute productivité des investissements. Nous devons travailler avec les provinces et les territoires pour négocier un financement stable de l’infrastructure stratégique du Canada.
- La qualité de l’environnement est une autre grande préoccupation du public qui est intimement liée aux transports. Ce secteur de l’économie est la principale source de polluants qui causent le smog dans les villes, et il est également une grande source d’émissions de gaz à effet de serre au Canada. Cette dynamique signifie que le recoupement des enjeux en termes de transport, d’environnement et de qualité de la vie dans les villes est l’un des plus grands défis pour les responsables des politiques de nos jours.

Pour tous ces motifs, les transports sont au cœur d’une série de pressions et d’occasions convergentes. Transports Canada agit sur un certain nombre de fronts définis par ses priorités stratégiques, pour améliorer la compétitivité du Canada et assurer la cohérence nécessaire pour une sécurité, une sûreté, une efficacité et une durabilité optimales du réseau dans son ensemble.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Plans et priorités par résultat 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 Résultat stratégique : 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 et les régions éloignées. Étant donné le rythme du commerce mondial qui s'accélère sans cesse, les liens profonds entre les transports, le développement du pays et la prospérité qui ont éclairé les décisions en matière de transports des générations précédentes de dirigeants canadiens sont de nouveau devenus des facteurs fondamentaux.

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, la surveillance des fournisseurs d'infrastructure de transport, la mise en œuvre de politiques et cadre législatifs adéquats, 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 et la prise en compte de l'intérêt public 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 les autres partenaires des secteurs public et privé.

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.

Le Ministère contribue également financièrement, tel qu'il est prévu dans la Constitution, au 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 et ainsi que des contributions en capital et en frais de fonctionnement à Ridley Terminals Inc.

À l'appui de ces responsabilités et d'autres priorités, le Ministère doit coopérer avec les autorités au pays et à l'étranger et les intervenants du secteur privé d'une façon continue. 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 codirige le Groupe de travail sur les questions frontalières de transport Canada-États-Unis avec le Federal Highways Administration des États-Unis.

De plus, le Ministère assure l'orientation et la coordination efficaces et stratégiques de sa participation aux activités internationales (notamment de sa participation aux organismes multilatéraux, dont la Coopération économique Asie-Pacifique et la Conférence européenne des ministères des transports), ainsi que la coordination de relations bilatérales cruciales (par exemple avec les États-Unis et la Chine) et la coordination de la participation du ministre et de la haute direction aux activités internationales.

Le Ministère participe également activement aux négociations commerciales, bilatérales et multilatérales qui ont une incidence sur le commerce des services de transport.

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, gérer les données sur les transports 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.

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*
- *Viabilité financière des différents éléments du réseau*
- *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 années passées ont considérablement contribué à la croissance économique. Le ralentissement plus récent des gains de productivité dans les transports révèle la nécessité de maintenir la priorité accordée aux améliorations de la productivité dans les transports à l'avenir pour soutenir la croissance économique du Canada. 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 demeure, la réussite de la participation à l'économie mondiale nécessitera la coopération des intervenants des transports à la mise sur pied de réseaux de transports nationaux et internationaux continus et intégrés.

En pratique, cela signifie un changement de perspective, en reconnaissant que nos principaux ports et aéroports sont des moteurs cruciaux de l'activité économique pour les échanges et le commerce et qu'ils sont essentiels pour créer des agglomérations urbaines dynamiques qui attirent les investissements et les talents. Parallèlement, une série de pressions convergentes découle du rôle de premier plan que jouent les chaînes d'approvisionnement mondiales à l'égard du commerce international. De ce fait, on privilégie de plus en plus le mouvement continu, sûr et rapide des marchandises et des personnes, alors que les processus de production sont désagrégés et agrégés pour optimiser leur valeur. Une approche stratégique intégrante, qui reconnaît les liens entre le commerce, la sûreté, la sécurité et les autres enjeux en matière de transports, est essentielle pour que le Canada soit concurrentiel dans cet environnement mondial compétitif et en évolution rapide.

L'**industrie du transport aérien** a toujours eu deux volets importants, l'un national et l'autre international. La compétitivité et l'accès aux débouchés sont aussi importants que la prise en compte de l'intérêt public national, grâce à une offre raisonnable de services. Le rôle fédéral à l'égard de ce secteur largement privatisé des transports consiste à assurer la défense de l'intérêt public par voie de mise en œuvre de politiques économiques et de cadres législatifs adéquats, tout en facilitant l'offre de débouchés en termes de services dans un environnement mondial qui

évolue rapidement. Les enjeux à traiter à court terme sont : l'introduction d'un cadre législatif pour les aéroports, qui complètera la nouvelle politique de location annoncée en mai 2005, le contrôle et les recherches à l'appui de l'élaboration de politiques en termes de transport aérien international, la compétitivité des aéroports, la viabilité financière de ceux-ci, et le peaufinage suivi du cadre législatif existant pour le secteur.

Il convient également d'assurer une souplesse accrue du point de vue financier et en termes de compétitivité au **secteur maritime du Canada et aux Administrations portuaires canadiennes (APC)**, de sorte qu'ils puissent tirer profit des débouchés économiques et 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 **portes** et de corridors 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 **corridors 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.

Tout comme un certain nombre d'autres ministères fédéraux et en collaboration avec les provinces, les territoires et le secteur privé, Transports Canada participe activement au **Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP)**. Pour ce qui est de la prospérité, TC collabore avec ses partenaires, afin d'assurer la sûreté et le renforcement de l'efficacité des postes frontaliers (ce qui inclut un compendium des besoins d'infrastructures frontalières, l'amélioration de la coordination et les investissements dans les infrastructures et la technologie, ainsi que la construction d'une nouvelle traversée de pont au point frontalier Windsor-Détroit), de manière à améliorer la sécurité de l'aviation, à renforcer la capacité de l'espace aérien et de la navigation aérienne, et à poursuivre la libéralisation du transport aérien. Les travaux réalisés aux termes du PSP offrent donc l'occasion d'accomplir des objectifs clés du Ministère, dans le contexte de la croissance, de la compétitivité et de la qualité de vie de l'Amérique du Nord.

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.

Effacité : priorités du programme

Afin de favoriser un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce, Transports Canada doit concentrer ses efforts sur les principales activités et initiatives à l'appui des trois priorités du programme, soit : du **cadre de politique axé sur le marché, de l'infrastructure, portes et corridors commerciaux, et de l'innovation.**

2.1.1.1 Cadre de politique axé sur le marché

Il s'agit de la troisième priorité de Transports Canada pour la période de planification.

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 a été introduite à la Chambre des communes le 24 mars 2005. Le projet de Loi C-44, qui a remplacé l'ancien projet C-26, est mort au Feuilleton en novembre 2005. Le projet de Loi C-44 visait à 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. Le gouvernement s'est engagé à réaliser, de manière prioritaire, la plupart des modifications proposées à LTC. Il élaborera une stratégie législative, pour assurer le vote expéditif de ces modifications importantes.

En mai 2006, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il avait décidé de demeurer propriétaire de son parc de wagons-trémies. Transports Canada négociera les nouvelles ententes d'exploitation et de remise en état avec les compagnies de chemin de fer.

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**. Le 19 mai 2005, le CPT a livré un rapport d'étape avec recommandations. Le gouvernement a déposé sa réponse aux recommandations du rapport d'étape du CPT en août 2005. Le gouvernement actuel continue à surveiller les événements internationaux et à rechercher des occasions de libérer progressivement les accords bilatéraux sur les transports aériens du Canada, au bénéfice du secteur du transport aérien et des usagers des services de la circulation aérienne au Canada.

Le Canada avait plus de 70 ententes ou accords bilatéraux afférents aux **services aériens internationaux** à la fin de 2005. Après avoir négocié avec succès en 2005 la libéralisation de plusieurs accords importants (Chine, Inde et États-Unis), on accordera la priorité au cours des années à venir aux accords grâce auxquels le Canada pourra obtenir des débouchés économiques supplémentaires. L'élargissement des accords de services aériens au Canada vise l'obtention de nouveaux droits d'exploitation pour les transporteurs canadiens, ainsi que la fourniture aux voyageurs et transporteurs canadiens d'options de voyage améliorées et plus économiques. Le Ministère continue à collaborer avec ses partenaires à la mise en évidence et à la suppression des obstacles, de manière à s'assurer que l'industrie et les consommateurs canadiens peuvent tirer profit des nouvelles latitudes.

Le représentant permanent du Canada auprès du Conseil de l'**Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)** est responsable de tous les volets des relations entre le Canada et les 189 États membres ainsi que le Secrétariat de l'OACI. Les grandes priorités pour l'année à venir sont mises sur la poursuite de la réalisation des programmes en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement, ainsi que sur la facilitation de la transition, suite à la nomination d'un nouveau président du conseil et de la réélection du secrétaire général. La coordination demeurera un élément crucial de l'élaboration des positions canadiennes.

Les consultations relatives à la révision de la **Loi sur les aéroports du Canada**, qui doit être introduite au nouveau Parlement, sont terminées. L'ancien projet de Loi C-27 est mort au Feuilleton en novembre 2003; les objectifs de la nouvelle loi incluront des dispositions pour renforcer la gérance, la transparence et la responsabilisation dans les aéroports canadiens, particulièrement ceux qui sont exploités par des administrations aéroportuaires. Des travaux sont également en cours pour améliorer la compréhension de la compétitivité des aéroports du Réseau national d'aéroports du Canada.

Le **Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne** a été introduit dans la foulée du 11 septembre 2001, pour verser une indemnité aux tiers à titre d'assurance-aviation pour risques de guerre aux transporteurs aériens au Canada, qui ne pourraient obtenir une couverture d'assurance adéquate à des conditions acceptables d'un point de vue commercial. Le programme a été prolongé plusieurs fois, tout dernièrement jusqu'à la fin de 2007. L'objectif de ce programme est d'assurer la poursuite des activités, la viabilité et la compétitivité du secteur de l'aviation au Canada. Au cours de l'année 2006, le Ministère continuera à surveiller le marché de l'assurance-aviation, et il effectuera l'ajustement du programme, au besoin.

Transports Canada prévoit présenter un règlement en 2006-2007 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.

2.1.1.2 Infrastructure, portes et corridors commerciaux

Il s'agit de la deuxième priorité de Transports Canada pour la période de planification.

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.

La croissance du commerce transpacifique canadien, tant à l'exportation qu'à l'importation, a généré des risques de congestion et de retards, qui pourraient avoir des conséquences négatives importantes sur l'ensemble de l'économie canadienne. En 2005, Transports Canada a pris des nouvelles mesures importantes, en rapport avec une approche nationale stratégique à l'égard des problèmes de commerce et de transport, dans le cadre de l'Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique. Le gouvernement est très déterminé à mettre en œuvre cette initiative qui a été conçue pour améliorer la prospérité du Canada et renforcer sa position commerciale internationale en développant davantage la porte de l'Asie-Pacifique. Il s'agit d'une initiative pancanadienne et internationale, qui a des volets importants en termes de commerce, d'investissement et de sûreté pour les zones Asie-Pacifique et Canada-États-Unis. L'initiative mettra l'accent sur les améliorations de l'efficacité du réseau de transports globalement, les nouveaux investissements d'infrastructure et les questions étroitement connexes du point de la sûreté, du commerce, des investissements, des ressources humaines et de l'environnement.

Transports Canada accordera la priorité à la collaboration avec la Colombie-Britannique et les autres provinces de l'Ouest, ainsi que les autorités régionales et municipales, pour poursuivre le développement des mesures de la porte de l'Asie-Pacifique. Le Ministère reconnaît également l'importance des grands intervenants du secteur privé dans le réseau des transports du Canada, et il continuera à collaborer avec eux pour assurer la réussite de la mise en œuvre de cette initiative gouvernementale de la porte de l'Asie-Pacifique.

La collaboration à grande échelle entre tous les ordres de gouvernement, ainsi qu'avec les partenaires du secteur privé, et l'instauration d'un solide consensus concernant une série de questions étaient des conditions préalables à des mesures gouvernementales concertées concernant la porte de l'Asie-Pacifique. Les intervenants qui envisagent des initiatives similaires dans d'autres régions du Canada où les volumes et les occasions de commerce international sont notables sont encouragés à collaborer aux définitions de leur vision et de leurs priorités.

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 2005, environ 4 milliards de dollars avaient été investis dans des projets de transport grâce au Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR), au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FICS) et au Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF). Le PSIR fournit un financement conjoint avec les provinces et les territoires pour des projets d'amélioration des routes et des postes frontaliers. Il fournit également un financement pour la mise en place de systèmes de transport intelligents, de projets de recherche et développement ainsi que pour les initiatives des transports d'intégration. La plupart des fonds disponibles au chapitre de ces fonds ont été alloués. Toutefois, un grand nombre de projets n'ont pas encore été réalisés.

Pour l'exercice 2006-2007, les priorités du Ministère seront de gérer et d'assurer la conformité de plusieurs projets de transport en vertu des trois fonds susmentionnés. Par exemple, la construction d'une route transcanadienne (Route 2) 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 42 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 (385 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) 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) 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 de projets de transport annoncés, comme 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); le projet de réfection de la Route 1 de l'autoroute Transcanadienne à Terre-Neuve (24 millions de dollars du fédéral) et la construction d'une route à quatre voies avec terre-plein central (Route 175) entre la Ville de Québec et Saguenay (262,5 millions de dollars du fédéral).

Dans le **Budget principal des dépenses 2006-2007**, le gouvernement s'est engagé fermement à fournir aux administrations provinciales, territoriales et municipales un financement stable et sûr qui les aidera à répondre à leurs besoins en matière d'infrastructure. Le Budget inclut 2,4 milliards de dollars sur cinq ans attribués au nouveau **Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière (FIRF)** pour lequel Transports Canada élabore un cadre et des objectifs de programme, 2,3 milliards de dollars destinés au renouvellement du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, 2,2 milliards de dollars pour le renouvellement du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, 591 millions de dollars affectés à l'Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique et 1,3 milliard de dollars pour la Fiducie d'investissement dans l'infrastructure du transport en commun. Un des objectifs clés du nouveau fonds consistera à partager, avec les

provinces et les territoires, le coût des améliorations apportées au réseau routier national et aux points de passages frontaliers. De plus, Transports Canada examine comment ce fonds pourrait donner suite aux priorités en matière de transports multimodal que lui présentait en décembre 2005 le Conseil de la fédération dans son plan d'investissement dans les transports. Le Budget prévoit également maintenir les fonds actuels d'environ 3,9 milliards de dollars répartis sur les quatre prochaines années au titre des ententes existantes en matière d'infrastructure, et maintenir l'engagement du gouvernement de rembourser la taxe fédérale sur l'essence en vertu du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités. Au cours des quatre prochaines années, le soutien fédéral pour l'infrastructure totalisera 16,5 milliards de dollars. De plus, il est mentionné expressément dans le Budget que les projets d'infrastructure respecteront les pratiques exemplaires en ne finançant pas les dépassements de coûts des projets et en exigeant des bénéficiaires qu'ils rendent des comptes aux contribuables canadiens.

Le FIRF compte parmi les plus importantes initiatives d'infrastructure annoncées dans le budget du gouvernement. Ce nouveau programme de 2,4 milliards de dollars sera géré par Transports Canada. Un des objectifs clés du nouveau fonds, qui sera réparti sur cinq ans, consistera à partager, avec les provinces et les territoires, le coût des améliorations apportées aux routes du réseau routier national, y compris la route Transcanadienne.

Transports Canada continuera de travailler avec d'autres ministères fédéraux et avec ses partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux et ceux du secteur privé à l'élaboration et à la prestation efficaces et efficientes de ces programmes afin d'atteindre les objectifs du gouvernement fédéral.

En appui au développement de l'autoroute 30 au Québec, le projet de Loi S-31 (*Lois du Canada (2005) Chapitre 37*) a été adopté par le Sénat en juin 2005 et par la Chambre des communes en septembre 2005, et il a reçu la sanction royale le 3 novembre 2005. Cette loi spéciale renferme des dispositions obligeant le Québec à soumettre les plans, les devis et l'emplacement de deux ponts, pour examen et approbation par le gouverneur en conseil avant le début des travaux, et il prévoit que le gouverneur en conseil peut, pour les besoins de la navigation, prendre des règlements concernant les deux ponts.

Transports Canada continuera à assurer le leadership, par voie d'élaboration de politiques routières mettant l'accent sur les 38 000 kilomètres du **Réseau routier national** (RRN) qui appartiennent au gouvernement fédéral, aux provinces et aux territoires, et qui est composé de routes principales, collectrices et de routes du Nord et de régions éloignées.

En septembre 2005, après un examen fédéral/provincial/territorial du RRN, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a convenu d'ajouter environ 10 500 kilomètres d'autoroutes existantes au RRN. La plupart de ces routes ont été ajoutées dans deux nouvelles catégories du RRN : routes collectrices et routes du Nord et des régions éloignées. La longueur totale du RRN a augmenté de 38 % depuis septembre 2004 lorsque plus de 2 700 kilomètres d'autoroute ont été ajoutés aux routes principales. Le RRN inclut maintenant 27 608 kilomètres de routes principales, 4 500 kilomètres de routes collectrices et plus de 5 900 kilomètres de routes du Nord et éloignées. Les travaux se poursuivront au cours de l'année à venir dans le but d'élaborer :

- Des critères pour recenser les liaisons clés avec le RRN dans les grandes régions métropolitaines et
- Un processus et la portée des futurs examens et des rapports sur l'état du RRN.

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. En avril 2006, Transports Canada a présenté un projet de loi qui accorderait au gouvernement fédéral le pouvoir d'approuver la construction de nouveaux ponts et tunnels internationaux, la modification de ponts et tunnels existants ainsi que la vente ou le transfert de ponts et tunnels existants et de ponts et tunnels internationaux traversant le fleuve Saint-Laurent et le pouvoir d'adopter la réglementation nécessaire pour veiller à la sécurité, à la sûreté et à l'efficacité des activités de ces éléments essentiels du réseau de transport international. De plus, le Ministère élabore actuellement une stratégie relative à la gouvernance et à l'exploitation des ponts internationaux qui font partie de son portefeuille afin d'améliorer la capacité de surveillance et de gérer ces structures de façon plus efficace.

L'amélioration du flux du trafic au passage **de Windsor-Detroit** est une priorité essentielle pour le gouvernement. En plus de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » qui finance les infrastructures existantes dans la région de Windsor, le Ministère continue 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 la circulation des personnes, des marchandises et des services au passage Windsor-Detroit. Dans le cadre d'un processus d'étude d'évaluation environnementale (EE) coordonné, le Partenariat détermine actuellement l'emplacement d'un nouveau poste frontière international, d'esplanades d'inspection et de routes d'accès pour la liaison entre l'autoroute 401 au Canada et l'Interstate Highway au Michigan. L'étude devrait être terminée en 2007, et le Partenariat aura alors terminé ses consultations et élaboré un concept préliminaire pour le nouveau passage frontalier. Le Partenariat travaille également sur l'élaboration d'un régime de gérance du nouveau passage, qui devrait être en place d'ici l'achèvement de l'EE. De plus, Transports Canada travaille également avec la Ville de Windsor et les transporteurs ferroviaires locaux à l'examen des possibilités de rationalisation du transport ferroviaire dans la région de Windsor.

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. En 2006, Transports Canada travaillera avec VIA Rail afin d'élaborer une stratégie visant à assurer la viabilité à long terme de ses activités.

Dans son rapport Le Point 2005, la vérificatrice générale recommandait que Transports Canada améliore sa capacité de contrôle de la viabilité à long terme, prépare une stratégie pour intervenir en cas de déboires financiers et élabore un cadre de surveillance du **rendement des aéroports**. Le Ministère améliore actuellement sa capacité de contrôle de la viabilité à long terme et il a élaboré une stratégie d'intervention en cas de déboires financiers de l'administration

aéroportuaire du Réseau national des aéroports. Il poursuit l'élaboration d'un cadre de surveillance du rendement des aéroports.

Transports Canada dirige le groupe de travail fédéral-provincial-territorial qui se penche sur la question de la **viabilité des petits aéroports**, notamment en recensant les options possibles.

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. Le projet de Loi C-61, *Loi modifiant la loi maritime du Canada et d'autres lois* a été déposé au Parlement en 2005. Cette loi, qui proposait des modifications de la LMC vise à permettre au secteur maritime (particulièrement aux APC) à répondre plus efficacement aux demandes de capacité et à faire face au vieillissement des infrastructures, est mort au Feuilleton en 2005. Le suivi à donner à cette proposition de loi incombera au nouveau Parlement.

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. Ce terminal a été créé pour assurer une liaison directe pour l'expédition du charbon du nord-est de la C.-B. vers les marchés asiatiques. RTI a connu des difficultés financières, imputables essentiellement aux déboires des mines de charbon du nord-est de la C.-B. et au faible volume du débit traité par le terminal. En 2004 et 2005, le Ministère a accordé un soutien financier à RTI, par voie d'accords de contribution, et en 2006, il fournira des fonds supplémentaires pour permettre à RTI de poursuivre ses opérations en tant qu'entreprise en exploitation. Les projections financières indiquent que RTI aura besoin d'un soutien du gouvernement fédéral pour couvrir ses besoins d'exploitation et d'investissement au cours des deux premiers trimestres de 2006, et compte tenu de la hausse de la demande sur les marchés mondiaux du charbon et les nouveaux événements dans l'industrie du charbon au Canada, on s'attend que RTI atteigne le seuil de rentabilité et devienne autosuffisante et viable financièrement au début de 2007.

Marine Atlantique S.C.C., est une société d'État mère, qui permet au Canada d'assumer son obligation constitutionnelle à l'égard de Terre-Neuve et du Labrador (T.-N.) de fournir à l'année longue des services de traversier entre North Sydney, la Nouvelle-Écosse et Port aux Basques (T.-N.). Marine Atlantique a recours aux fonds gouvernementaux pour combler ses besoins d'investissement et d'exploitation. Au cours de l'année à venir, Transports Canada continuera à travailler étroitement avec Marine Atlantique à l'élaboration d'une stratégie à long terme pour combler les besoins financiers de l'entreprise, qui tiendra compte d'éléments importants du point

de vue de la revitalisation de Marine Atlantique, notamment une nouvelle structure de tarification, la gérance et les futurs besoins d'investissement et de navires.

2.1.1.3 Innovation

Il s'agit de la huitième priorité de Transports Canada pour la période de planification.

L'innovation est primordiale pour tous nos objectifs, et en particulier, pour rapprocher les trois objectifs stratégiques (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.

Transports Canada a lancé une initiative dans le but de mesurer les **coûts totaux** de toutes les activités de transport. Les coûts totaux incluent à la fois les coûts économiques et les coûts sociaux. Cette initiative permettra de disposer d'un outil analytique supplémentaire pour mieux éclairer les décisions prises pour assurer la viabilité des transports.

Transports Canada a continué également à examiner son approche en matière de recherche et de développement (R-D). Le Ministère instaurera une vision exhaustive de la R-D à Transports Canada pour orienter les activités futures et pour ce faire : effectuera de la R-D sur la sécurité, la sûreté, l'efficacité, l'environnement et la consommation énergétique, pour faire progresser la mise sur pied d'un réseau de transport durable pour le mouvement efficient et efficace des personnes et des marchandises; assumera un rôle de chef de file et de catalyseur des partenariats, des efforts de collaboration et de l'intégration au sein de la communauté des transports et encouragera la communication d'informations sur les résultats des activités de R-D.

Des activités importantes à entreprendre au cours de la période de planification du Centre de développement des transports de Transports Canada comprennent un renforcement du réseautage sur les solutions innovatrices, les occasions de partenariat, la démonstration de la fonctionnalité de nouveaux systèmes et de nouvelles technologies dans le domaine des transports et la poursuite du transfert et de la commercialisation de nos résultats de recherche intéressant la communauté réceptrice.

Grâce au **Plan de mise en œuvre de réseaux de transport intelligents (STI) au Canada** : *En Route vers la mobilité intelligente*, Transports Canada continue à promouvoir la sensibilisation à ces technologies innovatrices. Par voie de financement ciblé, Transports Canada continuera à accélérer la recherche, le développement et l'intégration des STI à l'appui des objectifs nationaux (p. ex., le Programme d'innovation, l'Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique, la Stratégie Il faut que ça bouge à Windsor-Essex), ainsi que des priorités ministérielles notamment la sécurité, la sûreté et l'efficacité du réseau de transports. Étant donné que le plan stratégique national a aujourd'hui plus de six ans, Transports Canada commencera le processus d'examen et de mise à jour de ce cadre stratégique.

L'innovation et le perfectionnement des compétences liées au transport promettent une hausse de la productivité et de l'efficacité, un réseau de transports plus respectueux de l'environnement et la création de conditions commerciales favorables aux investissements, grâce

à l'amélioration de l'efficacité des mouvements de marchandises et de personnes. En 2006, Transports Canada poursuivra ses efforts avec les partenaires du secteur public et du secteur privé pour cerner et rechercher des façons de relever les grands défis en termes de perfectionnement des compétences, et de recenser des occasions d'interventions conjointes du gouvernement fédéral et des provinces et territoires. Le Ministère examinera également les occasions de soutien d'un nombre limité d'initiatives précises dans le domaine des transports réalisées par les partenaires des universités ou des secteurs public et privé, dans le but de promouvoir l'innovation et le perfectionnement des compétences dans les transports et de stimuler l'intérêt et la sensibilisation concernant les recherches et les carrières reliées aux transports. Toute activité à l'appui de l'approche globale du Ministère en termes d'innovation et de perfectionnement des compétences tiendra compte des autres initiatives déjà en cours et notamment l'Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique.

2.1.2 Résultat stratégique : 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 incidents terroristes, 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 appuient 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. Notamment, les inspecteurs du Ministère surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées, et, au besoin, font appliquer les politiques et les règles. Les activités d'intervention directe visent à promouvoir, à éduquer et à accroître la sensibilisation aux questions de sécurité et de sûreté et informent les utilisateurs et l'industrie des exigences.

Transports Canada est responsable de la sûreté du réseau de transports canadien et, de ce fait, il joue un rôle de chef de file en matière de sécurité des voyageurs. Le Ministère s'acquitte de cette responsabilité par certaines activités, telles l'établissement de règles de sûreté et de normes pour les installations reliées au transport, le contrôle des voyageurs aériens 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 la sûreté du transport du fret et du courrier. Transports Canada réglemente également l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État responsable des contrôles de sûreté des passagers du transport aérien et de leurs biens personnels, ainsi que de certaines autres initiatives précises visant l'amélioration de la

sûreté des passagers du transport aérien et des aéroports. À l'automne 2005, le ministre des Transports a mis sur pied un comité consultatif chargé d'examiner les dispositions et les mécanismes de la Loi sur l'ACSTA afin d'assurer qu'elle constitue une base législative solide et adéquate permettant à l'Administration d'exécuter son mandat en matière de sûreté du transport aérien. Le ministre a également sollicité les conseils du comité quant aux exigences éventuelles en matière de sûreté aérienne que pourraient avoir des répercussions sur les activités futures de l'ACSTA. Le comité peut également faire des observations sur d'autres questions importantes qui sont portées à son attention au cours de son mandat.

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 (CANUTEK) 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. Le Guide est disponible dans 18 langues différentes.

Transports Canada met en place des programmes de réglementation, de promotion et de sensibilisation qui réduisent les risques d'incident et en atténuent les conséquences s'il s'en produit un.

En partenariat avec le ministère de la Défense nationale (MDN), Transports Canada appuie et facilite les activités de recherche et de sauvetage, y compris les services d'intervention, par la prise de règlements sur le transport d'équipement d'urgence, pour protéger les survivants à la suite d'un accident, et de dispositif d'alerte, pour les retrouver. Transports Canada reçoit un financement du Secrétariat national de recherche et de sauvetage du MDN pour gérer des programmes qui contribuent aux activités de recherche et de sauvetage au Canada. Ces fonds (inclus dans le Tableau 3, Crédit 1 – Dépenses de fonctionnement) totaliseront 459 976 \$ en 2006-2007, 367 000 \$ en 2007-2008 et 207 752 \$ en 2008-2009.

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 des collectivités sécuritaires et sécurisées tel qu'on l'a souligné dans *Le rendement du Canada 2005*.

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 un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde entier. Cependant, la croissance phénoménale des nouveaux marchés et l'évolution de la dynamique du commerce mondial soulèvent des défis immenses pour le réseau de transports. 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, a 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, les niveaux de sécurité et de sûreté s'améliorent 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 la recherche à l'établissement de règles et aux activités d'intervention directe, de surveillance et d'application de la loi.

L'un des rôles fondamentaux du gouvernement fédéral consiste à assurer la sûreté et la sécurité des citoyens canadiens, enjeux pour lesquels on a instauré la Politique nationale sur la sécurité (PNS) – un cadre stratégique à long terme qui fournit un modèle d'intervention sur les enjeux nationaux en matière de sûreté, dont les mesures dans le secteur des transports. La politique reconnaît qu'il incombe à chacun de contribuer à la sûreté et à la sécurité publiques : elle reconnaît la nature essentielle de la collaboration, notamment les mécanismes visant à assurer que celle-ci devient une réalité. La sûreté des transports est traitée dans la PNS et elle constitue un critère essentiel d'efficacité d'un réseau de transports. Un grand nombre des grandes attaques terroristes des 30 dernières années sont liées au transport. Dans ce contexte, le gouvernement a pris des mesures de premier plan pour renforcer la sûreté des réseaux de transports aérien et maritime.

Étant donné l'importance de l'industrie maritime pour la prospérité économique du Canada, la sûreté maritime est devenue un centre d'intérêt bien précis. Les mouvements mondiaux des navires, de leurs cargaisons et de leurs passagers, ainsi que les menaces potentielles visant l'infrastructure maritime, se sont traduits par des projets de premier plan de renforcement de la sûreté dans les ports et les installations maritimes du Canada.

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 corridors commerciaux. Suite aux attaques terroristes de Madrid en 2004 et de Londres en juillet 2005, le Ministère a étoffé son réseau de partage de l'information sur les transports ferroviaires, pour inclure les grandes administrations du transport urbain. En partenariat avec Sécurité publique et Protection civile Canada, Transports Canada examine les besoins en matière de sûreté des transports en commun et du transport ferroviaire de passagers, en collaboration avec les nombreux partenaires de ce secteur.

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 du programme

Afin de promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté, Transports Canada continuera de se concentrer sur les trois priorités du programme, soit : **de nouvelles politiques et de nouveaux programmes de sûreté, la réglementation intelligente et les systèmes de gestion de la sécurité et ceux de la sûreté.**

2.1.2.1 Nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté

Il s'agit de la première priorité de Transports Canada pour la période de planification.

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 les différents volets du document *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale* en 2006-2007, notamment l'élaboration d'un programme exhaustif de renforcement de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne; la recherche d'un renforcement des exigences de vérification des références d'un éventail élargi de travailleurs des transports; et la poursuite des efforts déployés avec les États-Unis, le G-8 et d'autres partenaires pour poursuivre le renforcement des mesures de sûreté dans des domaines comme les aéroports. Transports Canada continuera également à élaborer un plan d'action pour la sûreté dans les transports. Le plan d'action définira les priorités de sécurité dans tous les modes de transport et comprendra une méthode formelle d'analyse des menaces et des risques qui sera intégrée aux politiques, aux règlements et aux activités d'application de la loi du Ministère. Pour poursuivre le renforcement de la **sûreté du transport aérien**, Transports Canada continuera à collaborer avec d'autres ministères fédéraux et les principales parties intéressées à la mise en œuvre d'un programme canadien d'évaluation des passagers du transport aérien. Ce Programme de protection des passagers fournira une batterie supplémentaire de mesures de sûreté de l'aviation en empêchant les personnes qui constituent une menace immédiate pour la sûreté aérienne de monter à bord des aéronefs.

Étant donné que l'efficacité d'un réseau de transports est étroitement liée à sa sécurité, Transports Canada continue à appuyer des programmes essentiels du point de vue de l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans le monde entier. Plus précisément, la poursuite de notre participation au Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité de l'Organisation de l'aviation civile internationale permettra à des régions désignées de la planète d'améliorer leurs capacités de supervision de la sécurité du transport aérien. Ce programme fournira une aide financière et non financière aux États en développement. Grâce à ces efforts de coopération technique internationale, Transports Canada continuera à mettre en œuvre ses objectifs stratégiques, tout en exploitant les débouchés qui se présentent sur les marchés internationaux pour le secteur de l'aviation au Canada.

Transports Canada continuera à mettre en œuvre les aspects liés au transport de la Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente Canada/É.-U. et de son plan d'action connexe en 30 points, y compris la participation au groupe de travail 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.

Misant sur la réussite de la Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente, Transports Canada élaborera et mettra en œuvre de nouveaux programmes et de nouvelles politiques sur la sûreté des transports, aux termes du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), une initiative trilatérale du Canada, des États-Unis et du Mexique. Le PSP vise à renforcer la sûreté de l'Amérique du Nord et à promouvoir la qualité de vie de ses citoyens. Transports Canada, en collaboration étroite avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, les intervenants canadiens, les États-Unis et le Mexique, jouera un rôle crucial à l'égard de la mise en œuvre de stratégies de sûreté des transports nord-américains qui traitent, entre autres enjeux, de la sûreté des transports aérien et maritime, de la préparation aux situations d'urgence et de la protection des infrastructures cruciales.

La sûreté maritime demeure l'une des grandes priorités du Canada, car elle appuie une liaison commerciale essentielle qui relie le Canada au reste du monde. À ce jour, 930 millions de dollars ont été investis dans des initiatives de sûreté maritime à l'échelle du gouvernement. Dans le cadre de cet investissement, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) a été mis sur pied sous la direction de Transports Canada, pour coordonner les efforts de sûreté maritime au nom du gouvernement du Canada. Au cours des trois prochaines années, le GTISM continuera à recenser les interventions du gouvernement fédéral à l'appui des obligations nationales et internationales en termes de sûreté maritime, à améliorer l'efficacité de la réalisation des initiatives de sûreté maritime et à faciliter la communication entre le Ministère et les organismes fédéraux, les autres ordres de gouvernement, le secteur privé et les comités régionaux qui ont un intérêt ou des responsabilités en termes de sûreté maritime.

La sûreté des ports et des installations maritimes du Canada sera renforcée aux termes du Programme de contribution pour la sécurité maritime, un programme triennal de 115 millions de dollars lancé en 2004-2005. En 2006-2007, le programme continuera à financer des projets de renforcement de la sûreté dans les ports canadiens.

Transports Canada renforcera le système de sûreté maritime et continuera à mettre en œuvre un Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime, qui inclut l'élaboration de normes, l'inspection et la mise en conformité, et des activités de sensibilisation, d'éducation et de soutien. Le programme est essentiel à la réduction de la vulnérabilité des ports du Canada et des navires canadiens qui effectuent des traversées internationales aux attaques terroristes, ainsi qu'au renforcement de la sûreté des citoyens du Canada et de notre commerce, et de notre bien-être économique. Transports Canada continuera également à travailler avec diligence à la création de Centres d'opérations de la sûreté maritime en coopération avec les autres partenaires fédéraux.

Transports Canada continuera à collaborer avec les intervenants à la création et à la mise en œuvre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime. L'objectif du programme consiste à assurer la sûreté des personnes dans les ports, ainsi que la prévention d'actes illégaux d'interférence avec les transports maritimes.

À l'échelon international, Transports Canada renforcera la sûreté des transports et mettra en œuvre de nouvelles politiques et programmes en matière de sûreté, pour instaurer une approche commune de la sûreté. Les efforts incluent des initiatives pour améliorer la sûreté de l'aviation (ce qui inclut le fret aérien); l'instauration de normes comparables pour la vérification de la sécurité (p.ex., des passagers et de leurs bagages) la vérification des antécédents et l'amélioration de la sûreté des conteneurs. De plus, au cours des trois prochaines années, en collaboration avec les autres ministères fédéraux ainsi que des partenaires internationaux, Transports Canada créera un cadre de réglementation maritime compatible avec une approche uniforme pour les navires et le fret qui se dirigent vers les eaux canadiennes ou qui y naviguent.

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, à celles nationales et à la planification, à la formation et aux exercices d'intervention internationale en cas d'urgence causés notamment, en mettant l'accent sur la sûreté des transports ferroviaires et urbains et le risque de pandémie de grippe. Le Ministère lancera également un programme d'accès à des

intervenants formés aux urgences, pour aider les secouristes (sur demande des autorités locales) à réagir à la présence d'agents chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires, en cas d'actes terroristes au Canada.

2.1.2.2 Réglementation intelligente

Il s'agit de la quatrième priorité de Transports Canada pour la période de planification.

Au cours de l'an prochain, à titre d'un des principaux ministères de réglementation, Transports Canada continuera d'appuyer **l'initiative de réglementation intelligente** du gouvernement. En termes pratiques, cela signifie une réglementation davantage axée sur la sûreté et la sécurité, ce qui donne lieu à des interventions ciblées, et qui sont suffisamment souples pour faire place à l'innovation dans la poursuite des résultats.

Cette année, une initiative clé 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 et l'évaluation 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 au printemps 2007.

Transports Canada est résolu à élaborer des règlements plus axés sur le rendement, qui traitent des systèmes de gestion de la sécurité pour les organismes du domaine de l'aviation. Le cadre de réglementation de l'aviation civile reconnaît l'importance de la mise en œuvre d'approches systématiques pour poursuivre l'amélioration du rendement en matière de sécurité. Une modification du *Règlement de l'aviation canadien* permettra à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires de délivrer des certificats aux aéronefs exploités par des entreprises privées canadiennes. Cette initiative est mise en œuvre compte tenu du très faible taux d'accidents des exploitants privés. Ce changement de la réglementation fournira aux exploitants privés des possibilités supplémentaires d'améliorer l'efficacité de leurs activités, en leur permettant de jouer un rôle plus direct dans la gestion de leur propre système de sécurité, sans compromettre celle-ci.

Transports Canada continuera à rédiger des règlements efficaces en matière de sûreté maritime, qui permettront au Canada de suivre l'évolution continue du contexte de réglementation de la sûreté maritime. Au nombre des grands domaines de développement figurent les traversiers intérieurs, les sanctions administratives et pécuniaires et les événements d'importance nationale (p. ex., les grands voiliers aux Jeux Olympiques).

D'autres aspects clés de la stratégie de réglementation 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 révision de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, se poursuit. On s'attend à des propositions de modifications à l'automne 2006;
- 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 et de l'Organisation internationale du Travail et apportera clarté et uniformité, une adaptabilité plus rapide et une applicabilité générale des normes de travail maritime; et,
- 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.

2.1.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et systèmes de gestion de la sûreté

Il s'agit de la cinquième priorité de Transports Canada pour la période de planification.

Les Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et les Systèmes de gestion de la sûreté (SGSU) sont des cadres formels d'intégration de la sûreté et de la sécurité dans les activités quotidiennes d'une entreprise de transport. Ils donnent lieu à l'établissement d'objectifs clairs et de cibles de rendement, à l'exécution d'évaluation des risques, à l'établissement de responsabilités et de pouvoirs clairs, au maintien de règles et de procédures qui sont bien documentées et communiquées à tous les employés et à 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 les SGS et SGSU rendront un réseau de transport déjà sûr et sécuritaire encore plus sûr et plus sécuritaire.

En collaboration étroite avec l'industrie, les employés et les autres principales parties concernées, Transports Canada dressera des plans afin de mettre en œuvre les SGS et SGSU. La mise en œuvre de SGS et de SGSU 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 l'industrie. Le Ministère continuera à mettre en œuvre cette nouvelle approche en 2006-2007.

Puisque l'on s'attend à l'évolution mondiale vers une plus grande ouverture des marchés et une réduction du nombre des ressources réglementaires, Transports Canada prévoit la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité dans tous les organismes de l'aviation civile qui sont réglementés. Cela ouvre la voie à une participation croissante des associations de l'industrie au renforcement des processus de délégation, stratégie importante pour relever les futurs défis. En 2006, le Ministère s'est engagé à publier dans la *Gazette du Canada* la prochaine série de règlements sur le système de gestion de la sécurité pour les petites compagnies d'aviation, ainsi que les aéroports et les unités de formation au pilotage. Ces règlements conféreront aux

organismes de l'aviation la latitude requise pour décider comment satisfaire aux exigences en matière de sécurité. Cela permettra l'innovation, tout en continuant à améliorer la sécurité. On trouvera un tableau à jour des dates de mise en œuvre prévue sur le site Web du Ministère : www.tc.gc.ca/CivilAviation/SMS/implementation.htm. Le Ministère continuera à organiser des séances d'information régionales, pour préparer le secteur de l'aviation civile à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

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 dirigera un examen du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* et du document de politique du Ministère.

Le Canada est l'un des pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui a joué un rôle essentiel à l'égard de la mise en œuvre des exigences de SGS sur tous les navires qui font du commerce international. Les systèmes de gestion de la sécurité ont été rendus obligatoires pour les transporteurs maritimes internationaux canadiens par le *Règlement sur la gestion de la sécurité*, qui a introduit le Code international de gestion de la sécurité (ISM) en 1998 et élargi la portée de son application en 2002. Transports Canada a connu une certaine réussite en termes de promotion de l'adoption volontaire du code ISM par les entreprises nationales de transport maritime. Le Ministère a également élaboré du matériel de référence pour les petits navires de transport de passagers qui ont des activités internationales et pour lesquels la mise en œuvre d'un code ISM à grande échelle ne serait pas faisable. Transports Canada examine des façons d'accroître la mise en œuvre de ces systèmes et évalue les divers secteurs du transport maritime à la recherche d'occasions de hausser la participation. 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 et de sécurité maritime au Canada.

2.1.3 Résultat stratégique : 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. Une prise de décision efficace pour le transport durable exige que l'on tienne compte de l'environnement tout autant que des facteurs économiques et sociaux. 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. Ces pressions sont causées par diverses activités de transport, dont la construction d'infrastructures; 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, la consommation d'énergie.

Transports Canada continuera de promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement en développant et en mettant en œuvre des programmes et des politiques

favorisant le développement durable afin de protéger le milieu naturel. 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.

Transports Canada procède actuellement à l'élaboration de sa quatrième [stratégie de développement durable](#) triennale successive. La stratégie énonce une série de principes pour le développement durable et inclut des mesures concrètes du rendement et des résultats à produire, tout en définissant ce que le Ministère peut mieux faire pour intégrer le développement durable à ses activités. Elle précise davantage le concept de durabilité. La prochaine stratégie (pour 2007-2009) sera déposée en décembre 2006. Au cours de l'année financière 2006-2007, le Ministère mènera des consultations nationales auprès des divers intervenants. À court terme, il continuera à mettre en œuvre les engagements et les objectifs qu'il s'est fixés pour 2004-2006, tout en élaborant la prochaine stratégie pour 2007-2009.

Dans sa *Stratégie de développement durable 2004-2006*, Transports Canada avait inclus un défi clé visant l'amélioration de la gestion environnementale des terrains et des activités de Transports Canada. 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 des incidences du transport sur l'environnement. Il 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 la gestion des biens immobiliers. En 2006-2007, le SGE continuera à aider le Ministère en facilitant la compréhension et la gestion des répercussions du transport sur l'environnement.

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 vaste 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 de démonstration en transport urbain](#) aident à promouvoir un transport urbain plus durable. Les économies d'énergie s'améliorent constamment 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 en matière d'efficacité du transports des marchandises](#). L'introduction de nouvelles technologies peu consommatrices de carburant pour les véhicules est promue grâce au [Programme de véhicules à technologie de pointe](#). 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 de ces secteurs et ils réduisent efficacement les émissions de GES, alors que de nombreux projets sont sur le point d'être terminés. Transports Canada recherche actuellement les ressources nécessaires pour renforcer tous ces programmes et les rendre plus viables.

Depuis 1999, le programme Sur la route du transport durable (SRTD) de Transports Canada a financé des projets innovateurs à petite échelle pour élargir le choix d'options de transport durable dont disposent les Canadiens. Le programme vise l'amélioration de la qualité de l'air et la santé, et la mise à profit d'autres avantages en appuyant le travail d'organismes sans but lucratif dans l'ensemble du Canada.

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.*
- *Nombre de lieux contaminés de Transports Canada ayant fait l'objet d'un assainissement ou d'une gestion des risques.*

Responsabilité environnementale : défis et possibilités

Le secteur des transports est responsable d'environ le quart de nos émissions de GES, et les deux tiers des émissions des transports proviennent de nos régions urbaines. Le secteur est également responsable d'environ 52 % des émissions d'oxydes d'azote, 40 % des émissions de monoxyde de carbone, 20 % des émissions de composés organiques volatiles, 5 % des émissions d'oxydes de soufre et 5 % des émissions de particules – les principales composantes du smog urbain.

De multiples facteurs provenant du transport des passagers et des marchandises affectent l'interaction avec l'environnement, spécialement dans les zones urbaines où résident environ 80 % des Canadiens. Afin de favoriser le transport durable, le Canada a compté de manière significative 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, mais il faut beaucoup plus pour s'assurer que l'environnement est plus entièrement intégré aux décisions en matière de transport. En outre, le besoin de relever les défis systémiques et d'exploiter les possibilités – afin d'assurer une plus grande intégration là où c'est possible – 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.

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

et 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.

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. Un défi continu est de reconnaître 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 examinera 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. 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.

Le défi en bout de ligne consiste à adopter une approche systémique pour réaliser une intégration judicieuse des enjeux environnementaux à la politique sur les transports. À cette fin, Transports Canada adoptera une approche intégrée et exhaustive en matière d'élaboration et de gestion des politiques et des programmes pour traiter les enjeux liés au développement durable et à l'environnement qui sont propres au secteur des transports, à l'échelle du gouvernement. Le Ministère collaborera avec ses partenaires et intervenants pour surmonter ces défis.

Responsabilité environnementale : priorités du programme

Afin de promouvoir un réseau de transport écologiquement responsable qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable, Transports Canada fera porter ses efforts sur des activités et des initiatives clés qui appuient les trois priorités du programme : **changement climatique et assainissement de l'air, évaluation environnementale et protection environnementale et mesures correctives.**

2.1.3.1 Changement climatique et assainissement de l'air

Il s'agit de la sixième priorité de Transports Canada pour la période de planification.

Le gouvernement du Canada est déterminé à élaborer et à mettre en œuvre un plan « propre au Canada » pour réduire les gaz à effet de serre et assurer à la population canadienne de l'air, de l'eau, des sols et de l'énergie propres. L'approche canadienne sera efficace, réaliste et axée sur la réduction durable des émissions au Canada tout en assurant la vitalité de son économie. Le gouvernement élaborera des solutions qui auront des avantages environnementaux concrets pour le Canada et qui amélioreront sa capacité de commercialiser de nouvelles technologies sur le marché international.

Transports Canada joue un rôle de pointe en matière de politiques sur le changement climatique et l'assainissement de l'air 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 provenant du secteur des transports. En 2005-2006, le Ministère a proposé de nouveaux programmes appuyant l'engagement du Canada envers la réduction des GES et continuera d'examiner de nouvelles opportunités en 2006-2007.

Le 5 avril 2005, le gouvernement du Canada et le secteur canadien de l'automobile ont signé un accord sur des mesures pour lutter contre le changement climatique. Aux termes de l'accord, les fabricants automobiles prendront des mesures volontaires pour réduire les émissions annuelles de GES des véhicules légers de 5,3 mégatonnes (Mt) en 2010. L'accord conclu donne aux consommateurs des choix écoénergétiques, met l'accent sur des mesures immédiates pour réduire les émissions de GES et offre une solution économique au gouvernement, à l'industrie et aux consommateurs. Ressources naturelles Canada, Transports Canada, Environnement Canada et Industrie Canada ont également participé activement à ce dossier.

Un comité de surveillance conjoint gouvernement-industrie a été constitué pour assurer le suivi du rendement de l'industrie canadienne de l'automobile aux termes de ce protocole d'entente. Transports Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada sont représentés au sein du comité. Les réductions des émissions seront contrôlées année après année, avec des objectifs annuels intérimaires d'ici 2010. Les rapports annuels du comité seront communiqués au public, tout comme le protocole d'entente.

Parallèlement, le gouvernement recherche d'autres façons de promouvoir la production et l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement. Cela inclut le recours possible à des instruments économiques, notamment la taxation avec remise et les dégrèvements. Les travaux effectués par le groupe de travail interministériel dirigé par Transports Canada sur les instruments économiques seront importants, car ils donneront au gouvernement les moyens de promouvoir des progrès supplémentaires en termes de réduction de la consommation des véhicules.

Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP) évalue les véhicules à technologie de pointe afin d'établir leur aptitude à répondre aux objectifs du programme et de faire la démonstration de ces technologies aux Canadiens et de leurs avantages dans la réalisation d'un transport durable dans l'avenir pour les Canadiens. Certaines des constatations du Programme mettent en évidence le rôle de premier plan des nouveaux matériaux et des nouvelles méthodes de construction, notamment l'utilisation de matériaux recyclés, de matériaux légers, dont l'aluminium, le magnésium et les plastiques, en termes de réduction de la consommation de carburant. Le PVTP étudie également le recours à des carburants de pointe et à faible teneur en carbone. L'introduction de l'essence à faible teneur en soufre en 2005 et du diesel à faible teneur en soufre en 2006 contribueront de manière importante à la réduction des émissions dans les années à venir. En 2006-2007, le PVTP poursuivra ses efforts de sensibilisation du public, en organisant un minimum de dix activités et en ajoutant dix nouveaux véhicules à technologie de pointe. Le Programme continuera à participer aux efforts interministériels pour appuyer son récent protocole d'entente sur la réduction des émissions de GES avec les associations de fabricants automobiles. Les connaissances acquises dans le cadre du suivi et de la mise à l'essai des technologies de pointe lors de leur introduction sur le marché seront l'une des contributions essentielles à ces efforts.

Le Programme de consommation de carburant des véhicules (PCCV) a pour objectif de sensibiliser le public à la consommation de carburant des véhicules. En encourageant l'utilisation d'étiquettes normalisées précisant la consommation de carburant sur chaque nouveau véhicule et en publiant les mêmes données dans le *Guide de consommation de carburant* annuel, le PCCV aide le consommateur à prendre des décisions éclairées en termes d'efficacité énergétique. Un autre objectif consiste à contrôler la consommation moyenne de carburant des nouveaux véhicules canadiens en réunissant des données détaillées sur la réduction de la consommation de carburant des véhicules automobiles et la technologie de propulsion, et en effectuant des essais sur de nouveaux modèles de véhicules choisis. De plus, le Programme encourage les améliorations de la consommation de carburant des nouveaux véhicules en fixant des objectifs annuels de consommation moyenne de carburant de l'entreprise (CMCE) pour l'industrie des véhicules automobiles. Fabricants et importateurs déploient des efforts pour réaliser voire dépasser les objectifs de CMCE dans le cadre du programme volontaire. Des incitatifs supplémentaires sont également offerts pour encourager l'industrie à accroître sa production de véhicules qui consomment des carburants de remplacement. En 2006-2007, le PCCV continuera à fournir les services énoncés ci-dessus. De 35 à 50 véhicules supplémentaires seront achetés pour la vérification de la conformité et des améliorations seront effectuées au volet présentation et traitement des données du PCCV.

Transports Canada a collaboré avec des autorités municipales et régionales à la démonstration d'approches innovatrices et intégrées en matière de réduction des émissions de GES par le secteur du transport urbain des voyageurs dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain. Ces démonstrations encouragent les transferts de mode et l'abandon des véhicules à passager unique en offrant aux résidents un choix élargi d'options de transport durable. Les leçons tirées de ces démonstrations et d'autres études de cas canadiennes réussies sont diffusées pour encourager l'adoption à plus grande échelle des approches concluantes.

Comme nous savons, l'Arctique est vulnérable aux changements climatiques et à ses répercussions. Historiquement, le rude environnement a rendu l'accès aux ressources difficiles. Au cours des 50 dernières années, toutefois, les progrès technologiques et la demande de ressources ont stimulé le taux de développement et les changements climatiques sont devenus un facteur de premier plan qui influe sur l'avenir du Nord. Même si l'augmentation de l'accessibilité et de l'activité maritime nécessitera un soutien accru et présente des risques accrus pour l'environnement, il en résultera également un développement social et économique grâce à la hausse des investissements, à la construction d'infrastructures et à l'amélioration de l'accès aux biens, aux services et aux fournitures. Dans le cadre du Groupe de travail PEMA (Protection de l'environnement marin Arctique), Transports Canada, la Finlande et les États-Unis mèneront une étude triennale intitulée « Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique ». La version définitive du rapport doit être présentée lors de la sixième réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique au cours de l'automne 2008.

2.1.3.2 Évaluation environnementale

Il s'agit de la neuvième priorité de Transports Canada pour la période de planification.

Au cours de l'exercice 2005-2006, la réalisation d'évaluations environnementales aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* pour des projets nécessitant une

autorisation aux termes de la *Loi sur la protection des eaux navigables* a continué à représenter une charge de travail importante tant pour le personnel de l'administration centrale que pour celui des régions. Des évaluations environnementales sont en cours ou terminées pour de nombreux projets, dont des ponts, des barrages, des installations de gaz naturel liquéfié des mines, des fermes aquicoles et des centrales hydroélectriques. Pour 2006-2007, le Ministère continuera à examiner les procédures et à élaborer du matériel d'orientation dans le but de maintenir la haute qualité des évaluations environnementales et leur livraison efficace.

2.1.3.3 Protection environnementale et mesures correctives

Il s'agit de la septième priorité de Transports Canada pour la période de planification.

À partir de la fin de 2004, Transports Canada a lancé un programme de laissez-passer pour le transport en commun qui permet aux employés des 92 ministères et organismes fédéraux de la région de la capitale nationale (RCN) d'accéder à des laissez-passer de transport en commun annuels à tarif réduit par voie de retenues salariales ou par prélèvement automatique préautorisé. Avec 80 ministères inscrits au programme, le programme de la RCN a connu un succès notable. Le nombre d'employés ayant participé a atteint 12 000 et le programme a favorisé une augmentation de 5% à 7 % de l'utilisation des transports en commun chez les employés fédéraux. La demande d'élargissement du programme au-delà de la RCN est croissante et de ce fait, en 2006-2007, Transports Canada collaborera avec l'Association canadienne du transport en commun (ACTU) et ses membres à l'examen de la faisabilité de l'offre de laissez-passer annuels à tarif réduit par voie de retenues salariales aux employés fédéraux des autres régions du pays.

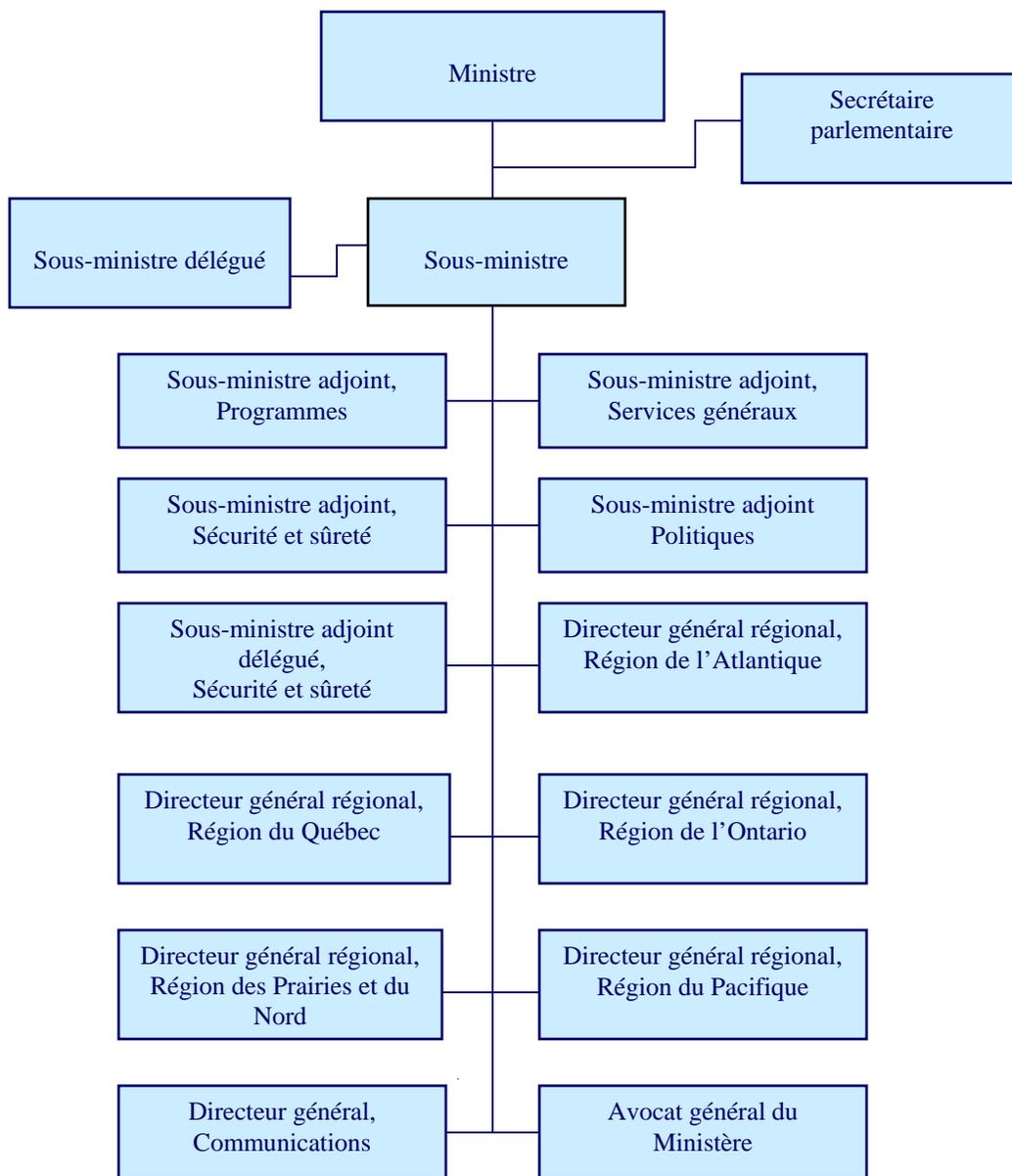
En 2006-2007, Transports Canada exécutera aussi les tâches précisées dans le Plan de gestion des sites contaminés du Ministère. Le plan, qui répond à une exigence du Conseil du Trésor, énonce la stratégie quinquennale du Ministère pour gérer ses sites contaminés et repérer les sites suspects de contamination. 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.

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

3.1 Renseignements sur l'organisation

À l'administration centrale de Transports Canada, cinq sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes, Services généraux, Sécurité et Sûreté, un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté – relèvent du sous-ministre, tout comme l'administration ministérielle, comprenant le groupe Communications, les Services juridiques ministériels et un sous-ministre délégué. Cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, et Pacifique – relèvent également du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités énoncées dans l'Architecture des activités de programme.

ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE



3.2 Tableaux financiers

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007 ²	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
• Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	540 695	594 832	556 169	536 977
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	438 400	381 366	309 500	290 000
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	558 661	433 509	329 662	319 015
• Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	32 188	30 488	29 339	26 608
• Marine Atlantique S.C.C.	24 533	80 980	26 980	26 980
• VIA Rail Canada Inc.	169 001	169 001	169 001	169 001
• Politiques et programmes en appui au transport durable	85 581	94 834	53 337	53 791
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	1 849 059	1 785 010	1 473 988	1 422 372
Moins : Recettes disponibles ³	356 480	367 818	357 733	341 857
Total du Budget principal des dépenses	1 492 579	1 417 192	1 116 255	1 080 515
<i>Rajustements :</i>				
• Mandats spéciaux du gouverneur général	82 540	-	-	-
• Revenu disponible additionnel	10 988	-	-	-
• Autorisations non employées	(11 942)	-	-	-
• <i>Loi sur la sécurité publique</i>	-	4 458	3 004	2 479
• CED : les économies en approvisionnement	-	(4 660)	-	-
• Infrastructure stratégique du canyon Kicking Horse	-	137	142	147
• Fonds renouvelable de la cession de biens immobiliers	-	2 745	-	-
• Plan d'action pour améliorer la sûreté des passagers, du transport ferroviaire, du transport en commun et des services de traversier	-	38 702	49 686	4 737

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

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007 ²	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
• Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (prévu par la loi)	-	-	-	8 000
• Report du budget d'immobilisations	-	3 740	-	-
• Projet de réfection du tablier du pont Honoré Mercier	-	11 800	36 500	36 700
• Pont international de la voie maritime : le remplacement du pont sur le chenal Nord et les améliorations du corridor Nord	-	1 630	9 020	26 730
• Infrastructure stratégique, FCIS : la voie de contournement de la région du Grand Moncton	-	23	23	13
• Dépenses réduites du nouveau gouvernement : les responsabilités régionales	-	(150)	(150)	(150)
• Sûreté du fret aérien dans le système de transport au Canada	-	8 500	9 000	8 500
• Campagne pour assurer la sécurité des Canadiens	-	2 000	-	-
• Examen de la politique sur le loyer des aéroports nationaux	-	7 300	-	-
• Stratégies intérimaires pour les programmes sur les changements climatiques existants	-	(12 221)	8 913	2 911
• Services ferroviaires voyageurs : les chemins de fer desservant des régions et des localités éloignées	-	3 800	-	-
• Plan d'action des sites contaminés fédéraux	-	2 554	-	-
• Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique	-	13 500	52 000	90 500
• Reports du budget de fonctionnement	-	27 693	-	-
• Transfert de la gestion du portefeuille de société d'État d'Infrastructure Canada (approuvé le 6 février 2006)	-	1 416	1 426	1 426
• Transfert de la gestion du portefeuille de société d'État de l'Agence du revenu du Canada (approuvé le 6 février 2006)	-	874	881	881

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

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007 ²	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
• Sûreté aéroportuaire à Vancouver	-	(4)	4	-
• Augmentation du nombre de passagers et pressions connexes sur les opérations – exploitation	-	41 400	75 400	-
• Augmentation du nombre de passagers et pressions connexes sur les opérations – immobilisations	-	44 200	50 400	-
<i>Total des rajustements</i>	81 586	199 437	296 249	182 874
Total des dépenses prévues	1 574 165	1 616 629	1 412 504	1 263 389
Total des dépenses prévues	1 574 165	1 616 629	1 412 504	1 263 389
Moins : Recettes non disponibles ³	76 127	32 734	33 186	33 960
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux ⁴	59 717	57 499	58 109	58 950
Total des dépenses pour le Ministère	1 557 755	1 641 394	1 437 427	1 288 379
Équivalents temps plein	4 888	4 900	4 832	4 825

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, par une augmentation prévue pour 2006-2007 seulement afin de couvrir un déficit d'exploitation de Marine Atlantique S.C.C., par la cession continue de ports et d'aéroports, par la réduction progressive de paiements de transfert, comme le Programme stratégique d'infrastructure routière et le Plan d'action 2000 sur les changements climatiques, ainsi que par la hausse des réductions annuelles pour assurer l'efficacité et l'approvisionnement imposées par le Comité d'examen des dépenses du Cabinet.

1. La prévision des dépenses pour 2005-2006 reflète les dépenses actuelles telles qu'elles sont publiées dans les Comptes publics.
2. Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant du Budget principal des dépenses et des rajustements 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 Services reçus à titre gracieux.

Tableau 2 : Ressources par activité de programme

Activité de programme (en milliers de dollars)	Postes budgétaires 2006-2007							Rajustements (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)	Total des dépenses prévues
	Fonction- nement	Immobi- lisations	Subven- tions	Contribu- tions et autres paiements de transfert	Dépenses brutes	Recettes disponi- bles	Net = Total pour le Budget principal		
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	493 406	32 991	430	68 005	594 833	(44 398)	550 434	72 902	623 336
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	305 905	75 461	-	-	381 366	-	381 366	85 596	466 962
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	137 868	40 003	25 426	230 212	433 508	(323 349)	110 160	36 805	146 965
Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	29 291	1 197	-	-	30 488	-	30 488	11 800	42 288
Marine Atlantique S.C.C.	79 847	1 133	-	-	80 980	-	80 980	-	80 980
VIA Rail Canada Inc.	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001	-	169 001
Politiques et programmes en appui au transport durable	61 990	3 461	-	29 383	94 834	(71)	94 763	(7 666)	87 097
Total	1 277 308	154 246	25 856	327 600	1 785 010	(367 818)	1 417 192	199 437	1 616 629

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

2006-2007			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal 2006-2007 (en milliers de dollars)	Budget principal 2005-2006 (en milliers de dollars)
1	Dépenses de fonctionnement	234 692	197 377
5	Dépenses en capital	76 455	74 790
10	Subventions et contributions	296 228	417 299
15	Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	30 488	32 188
20	Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C.	80 980	24 533
25	Paiements versés à VIA Rail Canada Inc.	169 001	169 001
30	Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	381 366	438 400
(L)	Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile	73	70
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	66 781	64 671
(L)	Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont	3 300	3 300
(L)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	23 900	17 900
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	53 928	53 050
	Total pour le Ministère	1 417 192	1 492 579

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

(L) : Législatif

Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2006-2007
• Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	23,630
• Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (sauf les fonds renouvelables). Contributions de l'employeur aux régimes d'avantages sociaux des employés et dépenses payées par le SCT	26,361
• Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	3,660
• Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice	3,848
Total des services reçus à titre gracieux en 2006-2007	57,499

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

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

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
• Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	36 946	32 991	28 910	31 172
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	134 868	75 461	19 500	-
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	24 807	40 003	44 458	41 558
• Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	6 395	1 197	1 546	2 641
• Marine Atlantique S.C.C.	6 412	1 133	1 134	1 135
• VIA Rail Canada Inc.	-	-	-	-
• Politiques et programmes en appui au transport durable	4 816	3 461	1 882	2 270
Total Budget principal des dépenses ²	214 244	154 246	97 430	78 776
Rajustements ³	-	65 041	93 524	61 030
Total	214 244	219 287	190 954	139 806

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

1. La prévision des dépenses pour 2005-2006 reflète les dépenses actuelles telles qu'elles sont publiées dans les Comptes publics.
2. Les dépenses d'immobilisation par activité de programme sont incluses dans le Total du Budget principal des dépenses au tableau 1.
3. Les rajustements aux dépenses prévues représentent la portion de dépenses en capital des rajustements énumérés au Tableau 1. Ces rajustements sont en sus des montants du Budget principal des dépenses.

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

Transports Canada n'a aucun poste non budgétaire (prêts, placements et avances) parmi ses prévisions des dépenses 2005-2006 ni pour les dépenses prévues des trois années subséquentes.

Le tableau publié dans les rapports sur les plans et les priorités et les rapports ministériels sur le rendement des années précédentes présentait le solde des prêts, des investissements et des avances à la fin de l'exercice. Ces renseignements ne sont pas nécessaires dans ces documents et ne seront plus présentés.

Tableau 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

Recettes disponibles

(en milliers de dollars)	Prévision des recettes 2005-2006 ¹	Recettes prévues 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008	Recettes prévues 2008-2009
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire				
• Frais d'utilisation relatif à la réglementation de l'aviation canadien	8 291	8 648	8 659	8 661
• Entretien des aéronefs et services de vol	29 700	25 646	25 646	25 646
• Frais d'utilisation relatif à la réglementation de Sécurité maritime	8 315	7 544	7 344	7 344
• Recettes provenant du Programme du registraire des véhicules importés	2 423	600	600	600
• Inspections et certifications	2 119	292	292	292
• Paiements de loyer du Centre d'essais pour véhicules automobiles	290	155	155	155
• Recettes provenant de locations et concessions	838	598	338	223
• Produit des ventes et de la formation	1 071	812	812	812
• Recherche et développement	-	-	-	-
• Recettes diverses	698	106	106	106
	53 746	44 400	43 952	43 839
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Recettes des prévisions de services aériens	235	160	160	160
• Recettes des ports publics provenant des frais d'utilisation et des permis d'utilisation de quai	9 033	8 577	8 156	8 154
• Recettes des aéroports provenant des frais d'utilisation et des contrats de services	5 038	4 690	4 692	4 692
• Aéroports – paiements de loyer et de biens immobiliers	288 320	299 894	290 703	274 985
• Recherche et développement	2 550	1 744	1 744	1 744
• Recettes provenant de locations et concessions	8 125	7 574	7 572	7 541

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

Recettes disponibles (suite)

(en milliers de dollars)	Prévision des recettes 2005-2006 ¹	Recettes prévues 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008	Recettes prévues 2008-2009
• Produit des ventes et de la formation	112	109	110	110
• Recettes diverses	263	602	602	602
	313 675	323 349	313 738	297 987
Politiques et programmes en appui au transport durable				
• Recettes provenant de locations et concessions	40	62	36	24
• Recettes diverses	7	7	7	7
	47	69	43	31
Total des recettes disponibles	367 468	367 818	357 734	341 858

Recettes non disponibles

(en milliers de dollars)	Prévision des recettes 2005-2006	Recettes prévues 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008	Recettes prévues 2008-2009
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	10 385	5 200	5 200	5 200
• Honoraires des administrations portuaires canadiennes	11 698	12 534	12 986	13 760
• Recherche et développement - recettes en redevances	61	-	-	-
• Wagons-trémies (location, règlement de dommage, taxe de stationnement de wagons)	17 701	15 000	15 000	15 000
• Produits de placements	5 882	-	-	-
• Remboursement des dépenses de l'exercice précédent	16 225	-	-	-
• Redressements aux comptes fournisseurs de l'exercice précédent	6 794	-	-	-

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

Recettes non disponibles (suite)

(en milliers de dollars)	Prévision des recettes 2005-2006	Recettes prévues 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008	Recettes prévues 2008-2009
• Privilèges, licences et permis	37	-	-	-
• Amendes	893	-	-	-
• Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	963	-	-	-
• Produit de la cession de biens immobiliers	5 059	-	-	-
• Produit d'intérêt provenant des aéroports cédés	20	-	-	-
• Recettes diverses	410	-	-	-
Total des recettes non disponibles	76 127	32 734	33 186	33 960

Total des recettes disponibles et non disponibles	443 596	400 553	390 920	375 818
--	----------------	----------------	----------------	----------------

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

1. La prévision des recettes pour 2005-2006 reflète les recettes actuelles telles qu'elles sont publiées dans les Comptes publics.

Tableau 8 : Besoins de ressources par direction ou secteur

2006-2007					
(en milliers de dollars)	Politiques, réglementation, surveillance 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	Sociétés d'État ²	Total des dépenses prévues
Sous-ministre adjoint – Sécurité et Sûreté	399 024	-	-		399 024
Sous-ministre adjoint – Politiques	-	176 278	-		176 278
Sous-ministre adjoint – Programmes	-	(102 287) ¹	71 810		(30 478)
Directeur général régional – Atlantique	39 199	8 349	2 913		50 461
Directeur général régional – Québec	45 171	35 902	2 841		83 914
Directeur général régional – Ontario	49 666	12 945	2 465		65 076
Directeur général régional – Prairies et Nord	48 882	9 909	3 580		62 372
Directeur général régional – Pacifique	41 394	5 869	3 488		50 751
Total	623 336	146 965	87 097	759 231	1 616 629

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

1. Le secteur Sous-ministre adjoint – Programmes inclut toutes les recettes nettes en vertu d'un crédit relatives à l'activité de programme « Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché ». Les recettes nettes en vertu d'un crédit prévues sont supérieures aux dépenses prévues et le montant est, par conséquent, présenté entre parenthèses.
2. Les sociétés d'État présentées dans l'Architecture des activités de programme de Transports Canada sont 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. Vous référer au Tableau 1 pour les données relatives à leurs ressources financières respectives.

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 <i>Loi</i> .	Des prescriptions législatives modernisées pour répondre aux besoins de l'industrie.
Nouvelles séries de modifications au Règlement de l'aviation canadien , pour introduire l'exigence pour les aéroports, les unités de formation en pilotage et les plus petits exploitants commerciaux de mettre en place un système de gestion de la sécurité, qui intègre les opérations et les systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines.	Opérations sécuritaires et respect du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> .
Nouvelle disposition du Règlement de l'aviation canadien 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.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une diminution du nombre d'incidents attribuables à la fatigue des exploitants.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 208 – Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale , une recherche plus approfondie et une étude coûts-avantages sont 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.
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 <i>Loi</i> et devrait être parachevée au début de 2007. La phase II portera essentiellement sur les règlements qui cadrent avec la <i>Loi</i> ; 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.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
Le programme de prévention de la pollution de Transports Canada fera l'objet d'une mise à jour en profondeur grâce à l'adoption du Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux en vertu des dispositions de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Une fois adopté , ce nouveau règlement permettra au Canada d'adhérer aux annexes facultatives IV, V et VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures.	Diminution des incidents polluant le milieu marin causés par les navires.
Règlement sur les eaux de ballast (nouveau) , pour être en harmonie avec la Convention 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)	Baisse du nombre d'incidents polluant le milieu marin causés par les navires.
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)	Renforcement de la sécurité maritime.
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 du prestataire de cour d'agrément. (LMMC et LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité maritime pour conducteurs d'embarcations de plaisance et la communauté de navigation.
Règlement sur l'équipement de sauvetage (révisé) (LMMC)	Renforcement de la sécurité des enfants à bord des bâtiments canadiens.
Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (nouveau) : structure d'application graduelle et moyens efficaces de dissuasion à contrevenir 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, la fumigation et l'outillage de chargement (nouveau) , afin de rationaliser les règlements existants qui régissent le chargement et l'arrimage des cargaisons. (LMMC)	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.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
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 l'immatriculation et le jaugeage des navires (révisé) , 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 Loi sur le pilotage , les quatre administrations de pilotage doivent fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces. Les modifications proposées au Règlement sur le pilotage 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 de pilotage sécuritaire et efficace aux bâtiments commerciaux en eaux de pilotage obligatoire canadiennes.
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, de Halifax et de 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 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.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
<p>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 révision du cadre de réglementation de la sûreté aérienne devraient durer au moins quatre ans.</p>	<p>Plus grande transparence; amélioration de sûreté du transport aérien.</p>
<p>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.</p>	<p>Amélioration du niveau de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.</p>
<p><i>Règlement sur la responsabilité en matière maritimes</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>
<p><i>Règlement concernant Vancouver</i> pour veiller à ce que les administrations portuaires de Vancouver et du fleuve Fraser mettent en place un système de délivrance de permis assortie de diverses conditions approuvées par l'administration portuaire de Vancouver ainsi que toute mesure provinciale.</p>	<p>Stabilité du travail dans le secteur du camionnage (propriétaires-exploitants) pour le transport des conteneurs en réglementant l'accès aux ports.</p>
<p>Nouveau règlement visant les ponts et les tunnels internationaux comme l'autorise la Loi sur les ponts et tunnels internationaux actuellement déposée au parlement. Ce règlement traitera de la sécurité, de la sûreté et de l'exploitation de 24 ponts et tunnels routiers et de 9 ponts et tunnels ferroviaires.</p>	<p>Application uniforme des normes de sécurité et de sûreté et assurance que ces ponts et tunnels sont entretenus et exploités conformément aux objectifs du gouvernement.</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 :

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 Routes
 - Initiative de transport aux passages frontaliers
 - Planification des transports et intégration modale
 - Initiative des Systèmes de transport intelligents
6. Entente pour le développement du réseau routier de l'Outaouais
7. Contribution à l'appui de la cession des aéroports ne faisant pas partie du Réseau national des aéroports
8. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
9. Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services voyageurs dans les régions et les localités éloignées
10. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland* (législatif)
11. Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Programme de démonstration en transport urbain
12. Changement climatique : train de mesures pour la réduction des émissions – initiatives liées au transport non routier des marchandises.

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

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 de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services voyageurs dans les régions et les localités éloignées
6. Entente pour le développement du réseau routier de l'Outaouais
7. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
8. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland* (législatif)

2008-2009

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. Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage
4. Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services voyageurs dans les régions et les localités éloignées
5. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
6. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur 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.

Renseignements sur les programmes de paiements de transfert pour Transports Canada

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

Nom du programme de paiements de transfert : Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers				
Date de mise en œuvre : 1977		Date de clôture : en cours		
Description : La province de Colombie-Britannique assume l'entière responsabilité touchant l'exploitation des services de traversier et des services côtiers de transport de fret et de passagers.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.				
Résultats prévus : Liens de transport avec le réseau national de transport pour diverses régions et divers secteurs éloignés de la Colombie-Britannique.				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché
Total des subventions :	24 890	25 426	25 426	25 426
Total des contributions :				
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	24 890	25 426	25 426	25 426
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification du programme de paiement de transfert sera prise en considération lors du développement du prochain Programme de vérifications fondées sur les risques des Services de vérification et de conseils. Une évaluation du programme de paiement de transfert a été complétée en 2005.			

Nom du programme de paiements de transfert : Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage				
Date de mise en œuvre : 1941		Date de clôture : en cours		
Description: Financement d'exploitation de deux services de traversier de passagers et de véhicules, CTMA Traversier Ltée et Northumberland Ferry Ltd.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.				
Résultats prévus :				
<ul style="list-style-type: none"> Assurer la viabilité commerciale de services de traversier répondant à une demande et des tarifs reflétant les conditions du marché. Accès au réseau de transport continental. Services de traversier sécuritaires, efficaces et fiables entre Cap-aux-Meules, les Îles-de-la-Madeleine et Souris, Île-du-Prince-Édouard, ainsi que Wood Islands, Île-du-Prince-Édouard et Caribou, Nouvelle-Écosse, contribuant au développement économique régional et local. 				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché
Total des subventions :				
Total des contributions :	9 355	8 466	8 649	8 734
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	9 355	8 466	8 649	8 734
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification a été effectuée en 2004. Le plan d'action de la direction fera l'objet d'un suivi et le programme sera pris en considération pour une vérification au prochain cycle d'élaboration du plan de vérification annuel. Le programme a déjà fait l'objet d'une évaluation en 2004 et la prochaine évaluation est prévue pour 2010.			

<p>Nom du programme de paiements de transfert : Programme stratégique d'infrastructures routières – Volet Routes Programme stratégique d'infrastructures routières – Initiative de transport aux passages frontaliers Programme stratégique d'infrastructures routières – Planification des transports et intégration modale (PTIM) Programme stratégique d'infrastructures routières – Initiative des Systèmes de transport intelligents (STI)</p>				
Date de mise en œuvre : 29 mars 2001		<p>Date de clôture : Volet <i>Routes</i> du PSIR se termine le 31 mars 2009.</p> <p>Initiative <i>Transport aux passages frontaliers</i> du PSIR et Initiative <i>Planification des transports et intégration modale</i> du PSIR ont été prolongé jusqu'au 31 mars 2007.</p> <p>Initiative <i>Systèmes de transport intelligents</i> du PSIR a été prolongé jusqu'au 31 mars 2007.</p>		
<p>Description:</p> <p>Volet Routes du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux et territoriaux visant des projets d'amélioration des routes répondant aux besoins du réseau routier national du Canada.</p> <p>Initiative de transport aux postes frontaliers et Initiative PTIM du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et d'autres partenaires afin d'améliorer l'accès aux postes frontaliers terrestres, la mobilité, l'intégration modale et l'efficacité du transport.</p> <p>Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et d'autres partenaires afin de permettre d'entreprendre le déploiement de systèmes de transport intelligents.</p>				
<p>Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.</p>				
<p>Résultats prévus :</p> <p>Volet Routes du PSIR : Les résultats prévus sont d'appuyer l'investissement dans les infrastructures stratégiques de toutes les régions, d'améliorer le rendement en matière de sécurité, de favoriser le commerce et le développement économique et de faire la promotion du transport durable. Ce financement assurera un réseau de transport efficace, intégré et accessible.</p> <p>Initiative de transport aux postes frontaliers et Initiative PTIM du PSIR : Les résultats prévus sont l'amélioration de l'efficacité des opérations et de la réglementation pour les utilisateurs des systèmes et les organismes publics, l'amélioration de la mobilité et l'information fournie aux voyageurs, de la sécurité et de la sûreté des passagers et des marchandises, y compris des connexions intermodales, la diminution de la congestion et l'augmentation du commerce et du développement économique.</p> <p>Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : Les résultats prévus sont l'amélioration de la mobilité et de l'efficacité du transport ainsi que l'amélioration du rendement en matière de sécurité et de transport durable.</p>				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché

Total des subventions :				
Total des contributions :	155 834	90 317	-	-
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	155 834	90 317	-	-
Vérification et évaluations prévues:	Les composantes du programme seront prises en considération au moment du travail de vérification au prochain cycle d'élaboration du plan de vérification annuel. Une évaluation des trois composantes du PSIR est en cours et elle sera achevée en 2006.			

Nom du programme de paiements de transfert : Entente des routes de l'Outaouais				
Date de mise en œuvre : 7 janvier 1972		Date de clôture : Aucune disposition d'élimination progressive		
Description : Contributions à la province de Québec aux termes de l'Entente des routes de l'Outaouais visant l'amélioration des routes pour en augmenter l'efficacité globale et favoriser la sécurité tout en encourageant le développement régional et industriel ainsi que le tourisme.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.				
Résultats prévus : Amélioration du système de transport de la région de la Capitale nationale en diminuant la congestion et en rehaussant la sécurité				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché
Total des subventions :				
Total des contributions :	14 344	11 773	12 588	3 075
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	14 344	11 773	12 588	3 075
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification de portée limitée de ce programme a été achevée pendant l'exercice de 2005-2006. Une évaluation a été achevée en 2005 et la prochaine évaluation est prévue pour 2009-2010.			

Nom du programme de paiements de transfert : Contribution à l'appui de la cession des aéroports ne faisant pas partie du Réseau national des aéroports.				
Date de mise en œuvre : 1 ^{er} avril 2005 (programme original a débuté en juillet 2004)		Date de clôture : 31 mars 2007		
Description : Le Programme de contributions permet le financement, dans le cadre de la cession des aéroports ne faisant pas partie du Réseau national des aéroports, des dépenses en immobilisation et la couverture des déficits opérationnels pendant une période de transition donnée.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.				
Résultats prévus : Assurer un réseau d'aéroports viable au Canada par un financement accordé aux nouveaux exploitants des aéroports pour les dépenses en immobilisation et pour la couverture des déficits opérationnels pendant une période de transition donnée.				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché
Total des subventions :				
Total des contributions :	-	5 600	-	-
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	-	5 600	-	-
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification du programme sera prise en considération au moment du prochain cycle d'élaboration du plan de vérification annuel fondé sur les risques des Services de vérification et de conseils. Une évaluation a été achevée en 2004 et la prochaine est prévue provisoirement pour 2007-2008.			

Nom du programme de paiements de transfert : Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires				
Date de mise en œuvre : 1 ^{er} avril 1995		Date de clôture : 31 mars 2010		
Description: Aider les demandeurs admissibles à financer des projets d'immobilisations reliés à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.				
Résultats prévus : Maintien ou amélioration de la sécurité, protection des actifs, réduction des coûts d'exploitation et augmentation du recours à des pratiques environnementales durables aux aéroports lorsque c'est possible.				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché
Total des subventions :				
Total des contributions :	35 400	38 000	38 000	38 000
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	35 400	38 000	38 000	38 000
Vérification et évaluations prévues:	Des vérifications de projets précis sont prévues pour le printemps 2006. Une évaluation a été achevée en 2004-2005 et la prochaine est prévue pour 2008-2009.			

Nom du programme de paiements de transfert : Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées.				
Date de mise en œuvre : 1 juin 2004		Date de clôture : 31 mars 2010		
Description: Fournir un financement à l'exploitation des services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées non assurés par VIA Rail Canada, aux immobilisations et aux coûts de démarrage de services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées et pour répondre aux coûts éventuel du transfert de services régionaux.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.				
Résultats prévus : Maintenir des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, viables, fiables et durables dans les régions et localités éloignées.				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché
Total des subventions :				
Total des contributions :	25 292	8 100	8 100	5 600
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	25 292	8 100	8 100	5 600
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification du programme sera prise en considération au moment du prochain cycle d'élaboration du plan de vérification annuel fondé sur les risques des Services de vérification et de conseils. Une évaluation a été achevée en 2004 et la prochaine évaluation est prévue pour 2009-2010.			

Nom du programme de paiements de transfert : Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)				
Date de mise en œuvre : 1 ^{er} avril 1997		Date de clôture : 1 ^{er} avril 2032		
Description: Une aide financière est versée à l'exploitant du pont afin de respecter l'engagement constitutionnel d'assurer un lien de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.				
Résultats prévus : Un financement fédéral est fourni pour assurer toute l'année le transport continu et efficace des personnes et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent et appuyer un système de transport efficace, intégré et accessible.				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché
Total des subventions :				
Total des contributions :	52 790	53 928	55 023	56 119
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	52 790	53 928	55 023	56 119
Vérification et évaluations prévues:	Le programme est inclus dans le plan de vérification annuel de 2005-2006 des Services de vérification et de conseils et la vérification devrait être achevée au début de 2006-2007. Comme il s'agit d'un paiement législatif, aucune évaluation n'est prévue.			

Nom du programme de paiements de transfert : Programme de contributions au titre de l'aménagement des passages à niveau (approuvé aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire)				
Date de mise en œuvre : 1989		Date de clôture : en cours		
Description : Paiements versés aux compagnies de chemin de fer et aux municipalités pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté.				
Résultats prévus : Amélioration de la sécurité aux passages à niveau ayant pour résultat une diminution des accidents.				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire
Total des subventions :	200	300	300	300
Total des contributions :	11 045	7 145	7 145	7 145
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	11 245	7 445	7 445	7 445
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification du programme sera prise en considération lors du prochain cycle d'élaboration du plan de vérification annuel fondé sur les risques des Services de vérification et de conseils. Une évaluation des programmes a été achevée en 2005 et la prochaine évaluation est prévue pour 2010-2011.			

Nom du programme de paiements de transfert : Programme de contribution à la sûreté maritime				
Date de mise en œuvre : 1 ^{er} décembre 2004		Date de clôture : 30 novembre 2007		
Description : Amélioration de la sûreté maritime.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté.				
Résultats prévus : Extrant : Aide financière en vue de mettre en œuvre rapidement des mesures de sûreté et de contribuer à réduire les coûts des exploitants qui n'auraient pas la capacité financière d'assumer les coûts au chapitre de la sûreté sans que cela n'ait d'impact significatif sur les coûts d'exploitation.				
Résultats prévus (à court terme)				
<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre accélérée, construction et autres changements touchant les procédures, les équipements et la formation en matière de sûreté. • Capacité accrue des exploitants d'installations maritimes et des ports de combler les lacunes sur le plan de la sûreté. • Défrayer les coûts des changements rapides de nature réglementaire qui sont imposés aux ports et aux propriétaires et exploitants d'installations maritimes. 				
Conséquences				
<ul style="list-style-type: none"> • Établissement et tenue à jour d'une norme rigoureuse et uniforme sur la sûreté pour tous les visiteurs et les échanges commerciaux au Canada. • Réduction du risque d'incident touchant la sûreté du transport maritime, y compris les actes terroristes. • Maintien de la compétitivité du secteur maritime canadien. 				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire
Total des subventions :				
Total des contributions :	17 403	56 000	15 000	-
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	17 403	56 000	15 000	-
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification du programme sera prise en considération au moment du prochain cycle d'élaboration du plan de vérification annuel fondé sur les risques des Services de vérification et de conseils. Une évaluation du programme est prévue pour 2006-2007.			

Nom du programme de paiements de transfert : Plan d'action 2000 sur les changements climatiques– Programme de démonstration en transport urbain				
Date de mise en œuvre : 21 juin 2001		Date de clôture : 31 mars 2007		
Description: Tester, tout en en mesurant les incidences, les stratégies visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur des transports, de façon à jeter les bases nécessaires à l'adoption, d'ici 2010, de stratégies efficaces et intégrées de réduction des GES dans les régions urbaines du Canada.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.				
Résultats prévus :				
A moyen terme :				
<ul style="list-style-type: none"> • changements comportementaux dans les collectivités modèles se traduisent par des réductions de GES • amélioration de la capacité de réduire les émissions de GES • les décideurs des collectivités à travers le Canada sélectionnent des stratégies de nature plus éco-énergétique en matière d'utilisation des terrains et de planification des transports • les stratégies de réduction des émissions de GES sont appliquées dans d'autres collectivités à travers le Canada et les émissions de GES sont réduites. 				
A long terme :				
<ul style="list-style-type: none"> • Présentation des collectivités où les émissions de GES auront été réduites de 0,8 Mt d'ici 2010. • Réduction potentielle des émissions de GES provenant du transport en commun au Canada de 12 Mt à 15 Mt d'ici 2010. 				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques et programmes en appui au transport durable	Politiques et programmes en appui au transport durable	Politiques et programmes en appui au transport durable	Politiques et programmes en appui au transport durable
Total des subventions :				
Total des contributions :	6 986	21 432	-	-
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	6 986	21 432	-	-
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification du programme sera prise en considération au moment du prochain cycle d'élaboration du plan de vérification annuel fondé sur les risques des Services de vérification et de conseils. Une évaluation est prévue pour 2006-2007.			

Nom du programme de paiements de transfert : Changement climatique : train de mesures pour la réduction des émissions – Initiatives liées au transport non routier des marchandises.				
Date de mise en œuvre : 23 avril 2004		Date de clôture : 31 mars 2007		
Description: Le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises est un programme d'une durée de quatre ans et dont le budget s'élève à 11 millions de dollars. Le but du programme est de réduire la hausse des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport de marchandises au Canada par les moyens suivants : i) offrir des incitations financières afin d'encourager l'utilisation de technologies, d'équipements et de pratiques visant à accroître l'efficacité des secteurs ferroviaire, maritime et de l'aviation; ii) permettre un meilleur partage de l'information; iii) créer de nouveaux programmes de sensibilisation à l'intention des expéditeurs et des groupeurs afin de les aider à faire des meilleurs choix au sein des divers modes de transport.				
Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.				
Résultats prévus :				
<ul style="list-style-type: none"> • Une utilisation accrue de technologies, d'équipements et de pratiques dans les secteurs ferroviaire, maritime et de l'aviation qui permettront d'accroître l'efficacité du transport des marchandises dans tous ces modes de transport. • Une augmentation de la sensibilisation et de la compréhension des avantages environnementaux, économiques et autres liés aux différents choix des expéditeurs et des groupeurs quant aux modes de transport. 				
(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2005-2006 ¹	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Activité de programme :	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché
Total des subventions :				
Total des contributions :	282	5 308	-	-
Total des autres paiements de transfert :				
Total des activités de programme :	282	5 308	-	-
Vérification et évaluations prévues:	Une vérification du programme sera prise en considération au moment du prochain cycle d'élaboration du plan de vérification annuel fondé sur les risques des Services de vérification et de conseils. Une étude sur le changement climatique a été faite par le SCT en 2005 tenant lieu d'évaluation du programme.			

1. Étant donné le dépôt tardif du Rapport sur les plans et priorités 2006-2007 au Parlement, la prévision des dépenses 2005-2006 correspond à la dépense actuelle telle que publiée dans les comptes publics.

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 :

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 :

Initiative horizontale de sûreté maritime (ministère responsable)

1. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
2. Fonds sur l'infrastructure frontalière (partenaire)
3. Projet de gazoduc de la vallée du Mackenzie et activités induites d'exploration et d'exploitation du pétrole et du gaz dans les Territoires du Nord-Ouest (partenaire)

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

Diversification des modes de prestation des services pour Transports Canada

Nom de l'initiative de DMPS	État actuel	Date prévue de mise en œuvre	Personne-ressource
<p>Centre d'essais pour véhicules automobiles</p> <p>(Installation appartenant à l'État et exploité par le secteur privé en vertu d'une entente pour la gestion et l'entretien de l'installation ainsi que pour l'exécution du programme d'essais de recherche et de conformité)</p>	<p>Renouvellement d'une initiative de marché à contrat commencé en 1996.</p> <p>Le contrat en vigueur vient à échéance en juin 2006.</p>	<p>Le contrat sera prolongé jusqu'au mois de mars 2007 afin de permettre la publication de la demande de proposition pour un contrat à long terme débutant en avril 2007.</p>	<p>Robert Malo (450) 430-6968 maloro@tc.gc.ca</p>

Initiative horizontale	
1) Initiative horizontale : Sûreté maritime	2) Ministère(s) responsable(s) : Transports Canada
3) Date de mise en œuvre : Budget 2001	4) Date de clôture : continu
5) Total des fonds alloués: Non applicable	
<p>6) Description : L'initiative de Sûreté maritime est une initiative horizontale qui est reliée à la priorité du gouvernement de protéger la sûreté des Canadiens. C'est une initiative majeure qui a pour but de renforcer la sûreté aux ports canadiens, sur les voies navigables et dans les eaux territoriales. Cette initiative comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le renforcement de la vigilance dans le secteur maritime, la surveillance et le suivi du trafic maritime; • L'amélioration de la coordination et des consultations sur la sûreté maritime; • Des programmes d'autorisation pour les employés du secteur maritime; • Des exigences supplémentaires pour les visas que doivent se procurer les gens de mer étrangers qui montent à bord de navires au Canada; • De nouveaux équipements de détection dans les ports canadiens pour surveiller les conteneurs; • Des moyens supplémentaires de la GRC pour les interventions d'urgence et l'appui de la sûreté maritime; • Initiatives internationales qui vont permettre au Canada de satisfaire aux normes et obligations internationales en vigueur, y compris celles érigées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Ces mesures permettront aussi au Canada de demeurer compétitif auprès de ses partenaires commerciaux internationaux en répondant à leurs attentes en matière de sûreté maritime. 	
<p>7) Résultats partagés :</p> <p><i>Les éléments ci-dessous sont les résultats et les activités partagés prévus sur le plan de la sûreté maritime.</i></p> <p><u>Les activités clés sont les suivantes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime – surveillance et suivi accru du trafic maritime. • Capacité d'intervention – moyens supplémentaires pour les interventions d'urgence et appui de la sûreté maritime. • Protection – englobe les programmes d'autorisation pour les employés du secteur maritime appelés à travailler dans les zones réglementées, les visas que doivent se procurer les gens de mer étrangers qui montent à bord de navires au Canada et les nouveaux équipements de détection dans les ports canadiens pour surveiller les conteneurs. • Collaboration – renforcement de la coordination et des consultations sur la sûreté 	

maritime.

Résultat final :

- Améliorer la sûreté maritime dans les ports, les voies navigables et les eaux territoriales du Canada.

8) Structure(s) de gouvernance :

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

TRANSPORTS CANADA

Dirige les initiatives gouvernementales en matière d'amélioration de la sûreté maritime, ce qui inclut :

Coordination des politiques :

- La direction du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM);
- Réglementation à l'appui des initiatives de sûreté maritime;
- Programme de surveillance et d'application de la loi sur la sûreté maritime;
- La direction de l'élaboration du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime;
- Programme de contribution pour la sûreté maritime;
- Participation aux centres d'opérations de la sûreté maritime.

MINISTÈRE DES PÊCHES ET OCÉANS CANADA (MPO)/GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Contribue à améliorer le niveau de vigilance dans le secteur maritime dans les limites de la Zone économique exclusive (ZEE) par le biais d'une augmentation des activités de surveillance et de la mise en place d'une infrastructure terrestre pour le Système automatisé d'identification (SAI) et le développement d'une capacité de localisation à distance des navires. En outre, a accru sa capacité d'intervention en mer lors d'incidents relatifs à la sûreté maritime.

Participe aussi aux centres d'opérations de la sûreté maritime.

SÉCURITÉ PUBLIQUE ET PROTECTION CIVILE CANADA

Exercices de formation à la lutte contre le terrorisme

AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

- Initiative d'apprentissage horizontal : des fonds ont été octroyés pour cette initiative et aucune autre dépense n'est demandée;
- Installation de matériel de détection de radiations à certains principaux terminaux de conteneurs maritimes canadiens;
- Programme de formation et de sensibilisation maritime (Centre d'expertise maritime) : des fonds ont été octroyés pour cette initiative et aucune autre dépense

- n'est demandée;
- Projet de contrôle des équipages maritimes et des passagers : extension du programme des agents de sûreté maritime dans les Grands lacs et financement continu des agents de sûreté maritime dans les régions du Pacifique, de l'Atlantique et du Québec;
 - Inspections des paquebots de croisière, utilisation accrue de LIPI et d'IPV/DP et outils de détection de contrebande à tous les ports d'entrée. Gestion du risque uniforme et efficace des passagers et membres d'équipage des paquebots de croisière.

GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Projet sur les ports nationaux; entraînement d'une équipe d'intervention d'urgence et partenaire dans le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime.

Participe aussi aux centres d'opérations de la sûreté maritime.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE

Contribue à l'amélioration de la collaboration et de la coordination par le biais d'un programme d'échange de données et de gestion de l'information maritime et au renforcement de la vigilance dans le secteur maritime par l'utilisation d'un réseau de radars haute fréquence à ondes de surface pour surveiller les secteurs côtiers stratégiques à fort trafic.

Dirige les centres d'opérations de la sûreté maritime.

9) Partenaires fédéraux participant à chaque programme	10) Nom des programmes	11) Total des fonds affectés (en milliers de dollars)	12) Dépenses prévues 2006-2007 (en milliers de dollars)	13) Résultats prévus (Se référer aux quatre activités clés à la section 7 ci-dessus)
1. Transports Canada	a) Fonds de coordination de la sûreté maritime	16 200	2 000	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration
	b) Programme de surveillance réglementaire de la Sûreté maritime	54 070	12 818	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Capacité d'intervention • Protection • Collaboration
	c) Coordination améliorée des politiques de la Sûreté maritime	5 000	1 000	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Capacité d'intervention • Collaboration
	d) Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM)	11 800	2 000	<ul style="list-style-type: none"> • Protection
	e) Programme de contribution pour la sûreté maritime	125 000	56 000	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité d'intervention • Protection • Collaboration
	f) Sécurité accrue aux ports publics et aux installations publiques appartenant à l'État	2 000	2 000	<ul style="list-style-type: none"> • Protection

2. Ministère des Pêches et Océans Canada	a) Financement d'activités supplémentaires de la flottille	10 000 (annuel et continu)	10 000	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Protection • Capacité d'intervention
	b) Système automatisé d'identification et système longue portée d'identification et de poursuite des navires	27 500	13 500	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime
	c) Accroissement des patrouilles de surveillance aérienne de conservation et de protection	7 000 (annuel et continu)	7 000	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime
3. Agence des services frontaliers du Canada	a) Installation de matériel de détection des radiations à certains principaux terminaux de conteneurs maritimes canadiens	9 500 (sur 5 ans)	1 000	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Protection • Capacité d'intervention • Collaboration
	b) Projet de contrôle des équipages maritimes et des passagers	5 315	5 315	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration
	c) Inspections des paquebots de croisière	541	541	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Protection • Capacité d'intervention • Collaboration

4. Sécurité publique et Protection civile Canada	a) Exercices de formation à la lutte contre le terrorisme relatifs à la sûreté maritime (parfois appelé formation au moyen de scénario)	400	195	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration
	b) Centres d'opérations de la sûreté maritime Grands Lacs/ Voie maritime du Saint-Laurent	420	140	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration
5. Ministère de la Défense nationale	a) Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM)	7 600 immobilisation 1 200 fonctionnement et entretien, début prévu en avril 2008.	4 400	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime
	b) Réseau de stations de Radar haute fréquence à ondes de surface	43 100	Non disponible	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime
	c) Centres d'opérations de la sûreté maritime	165 000	19 900	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Capacité d'intervention • Protection • Collaboration

	d) IMIC3	17 000	453	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Capacité d'intervention • Protection • Collaboration
6. Gendarmerie royale du Canada	a) Projet sur les ports nationaux	1 029	1 029	<ul style="list-style-type: none"> • Protection
	b) Équipes intégrées de la police des ports	4 260	4 260	<ul style="list-style-type: none"> • Protection
	c) Formation sur le Programme des interventions en mer	500	500	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité d'intervention • Protection
	d) Programme des interventions en mer	7 710	7 710	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité d'intervention
	e) Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime	280	280	<ul style="list-style-type: none"> • Protection
	f) Centres d'opérations de la sûreté maritime	1 108	1 108	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Collaboration
	g) Programme national de coordination de la sécurité côté eau	839	839	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Collaboration
	h) Équipes de la sûreté maritime	3 202	Non disponible	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilance dans le secteur maritime • Capacité d'intervention • Protection

<p>15) Personne-ressource : Hamida Charania, Chef de la gestion de la planification et des ressources — Sûreté maritime, Transports Canada; 613 949-0597; charanh@tc.gc.ca; mailto:charanh@tc.gc.ca</p>	<p>16) Approuvé par : Laureen Kinney, Directrice générale de la sûreté maritime, Transports Canada; 613 990-3651.</p>	<p>17) Date d'approbation : 18 août 2006</p>
---	---	--

Tableau 13 : Stratégie de développement durable

Ministère	Transports Canada
Question	Commentaires du Ministère
<p>1. Comment votre ministère/ organisme compte-t-il s'y prendre pour intégrer les principes et les valeurs du développement durable dans son énoncé de mission, sa vision, sa politique et ses activités quotidiennes?</p>	<p>La Stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada est le plan du Ministère pour intégrer les principes du développement durable à ses politiques, programmes et activités. La mission et la vision du Ministère traitent les trois piliers du développement durable : l'économie, l'environnement et la société. Transports Canada continuera à promouvoir un réseau de transport durable pour le Canada, un réseau qui soit sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement (voir les précisions à la section 2.1.3).</p>
<p>2. Sur quels buts, objectifs et cibles de votre plus récente SDD avez-vous l'intention de concentrer vos efforts au cours du prochain exercice? Comment allez-vous mesurer vos résultats?</p>	<p>TC a sept défis stratégiques :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Encourager les Canadiens à choisir les modes de transport les plus durables. 2. Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences. 3. Accroître l'efficacité du système et optimiser les choix modaux. 4. Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement. 5. Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants. 6. Améliorer les décisions prises par le gouvernement et le secteur des transports. 7. Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada. <p>La stratégie recense au total 173 cibles, qui font l'objet d'un compte-rendu annuel. Les cibles de 2004-2006 sont disponibles en ligne à l'adresse : http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/menu.htm. Pour évaluer la réussite de la SDD, Transports Canada fait rapport annuellement sur l'état d'avancement à l'égard des engagements et des cibles, avec des mesures de rendement propres à chacun d'entre eux.</p>
<p>3. Indiquez quels outils de développement durable, par exemple les évaluations environnementales stratégiques ou les systèmes de gestion de l'environnement, vous utiliserez au cours du prochain exercice.</p>	<p>Les systèmes d'évaluation environnementale stratégique et de gestion de l'environnement de Transports Canada sont des volets importants des efforts déployés par le Ministère pour mettre en œuvre ses processus de décision et réaliser ses activités courantes. Le Ministère continuera à utiliser ces outils au cours de l'an prochain.</p> <p>L'objectif du transport durable est élaboré dans le cadre d'un engagement figurant dans la SDD actuelle. Son potentiel d'application élargie fera l'objet d'études au cours de l'an prochain.</p>

Tableau 14 : Vérifications et évaluations internes

Les Services de vérification et de conseils et les Services d'évaluation ministériels effectueront les vérifications et évaluations internes suivantes en 2006-2007¹ :

Vérifications internes	Date estimative du début	Date estimative de fin
Recouvrements d'autres ministères du gouvernement	2005-2006	2006-2007
Qualité de l'information pour la prise de décision, phase 2	2006-2007	2006-2007
Projets d'infrastructure des transports	2006-2007	2006-2007
Assurance de la qualité en sécurité et sûreté	2006-2007	2006-2007
Cadre de responsabilisation de gestion – Évaluation des risques dans l'organisation	2006-2007	2006-2007
Comptes à usage déterminé	2006-2007	2006-2007
Pont de la Confédération	2006-2007	2006-2007
Cartes d'achat	2006-2007	2006-2007
Voyage	2006-2007	2006-2007
Utilisation de véhicule	2006-2007	2006-2007
Recherche et sauvetage/Fonds des nouvelles initiatives de recherche et sauvetage (marine)	2006-2007	2006-2007
Information opérationnelle pour la prise de décision	2006-2007	2006-2007
Paiements législatifs – Paiements à l'ACSTA et à VIA Rail	2006-2007	2006-2007
Subventions et contributions de moindre valeur	2006-2007	2006-2007
Suivi de vérifications	Continu	Continu
Évaluations internes		
Programme stratégique d'infrastructures routières	2005-2006	2006-2007
Initiatives en aviation et autres initiatives de sûreté non maritimes en vertu de la stratégie sur la Sécurité publique et l'anti-terrorisme	2005-2006	2006-2007
Sûreté maritime de Transports Canada	2005-2006	2006-2007
Sécurité ferroviaire	2005-2006	2006-2007
Direction 2006	2005-2006	2006-2007
Programme de véhicules à technologies de pointe	2006-2007	2006-2007
Association canadienne de l'aviation d'affaires	2006-2007	2006-2007
Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises	2006-2007	2006-2007
Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises	2006-2007	2006-2007
Programme de cession des ports	2006-2007	2006-2007
Sécurité maritime	2006-2007	2006-2007
Code national de sécurité	2006-2007	2006-2007

¹ Veuillez noter que la liste des vérifications prévues changera, selon les besoins, pour refléter les résultats d'une planification continue de la vérification fondée sur les risques, qui assure l'affectation des ressources de vérification aux priorités qui représentent les plus grands risques. De plus, des consultations sur le plan d'évaluation ont été entreprises en mars 2006 et le plan a été présenté au Comité de gestion exécutif de Transports Canada et approuvé par ce dernier en avril.

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :

www.tc.gc.ca/fr/menu.htm

Adresse postale :

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

Renseignements généraux :

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

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

Téléphone : 613 998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique

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

Région du Québec

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

Région de l'Ontario

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

Région des Prairies et du Nord

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

Région du Pacifique

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

4.2 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 au www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf-cplo_f.asp

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

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

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

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

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

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

Le rendement du Canada 2005 au www.tbs-sct.gc.ca/report/govrev/05/cp-rc_f.asp

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, plus d'information sur la révision de cette loi au www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.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 au www.tc.gc.ca/programmes/environnement/carbpgm/menu.htm

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

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

Programme de laissez-passer pour le transport en commun (Ecopass) au http://www.octranspo.com/fares_menuF.htm et http://www.sto.ca/tarifcation/tarifs_reduits_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/changementclimatique/menu.htm

Structure de gestion des ressources et des résultats au www.tbs-sct.gc.ca/rma/mrrs-sgrr_f.asp

INDEX

A

Activités du programme · 14

C

Cadre de politique axé sur le marché · 32

Changements climatiques · 49

Coexécutants · 15

D

Déclaration sur l'établissement d'une
frontière intelligente · 44

E

Évaluation environnementale · 53

F

Fonds canadien sur l'infrastructure
stratégique · 35, 74

Fonds pour l'infrastructure routière et
frontalière · 35

Fonds sur l'infrastructure frontalière · 35, 74

G

Gaz à effet de serre · 48

I

Infrastructure, portes et corridors
commerciaux · 34

Innovation · 39, 46

L

Loi sur la marine marchande du Canada ·
47

Loi sur l'aéronautique · 68

M

Mandat législatif · 9

Mission · 8

N

Nouvelles politiques et nouveaux
programmes de sûreté · 43

O

Objectifs stratégiques · 9

P

Priorités de gestion · 9

Priorités du programme · 13

Programme d'aide aux immobilisations
aéroportuaires · 29

Protection environnementale et mesures
correctives · 54

R

Réglementation intelligente · 46

Réseau routier national · 36

S

Stratégie de développement durable · 49, 75

Sûreté aérienne · 41, 71

Systèmes de gestion de la sécurité et ceux de
la sûreté · 47

T

Transport de marchandises dangereuses · 41

V

Vision · 8

Voie maritime du Saint-Laurent · 38
