



# Transports Canada

Budget des dépenses  
2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

**Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement** présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

**Partie II – Le Budget principal des dépenses** étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

**Partie III – Le Plan de dépenses du ministère** est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

Dans le cadre des efforts qu'il déploie continuellement pour simplifier les exigences liées aux rapports, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a demandé que Transport Canada et dix autres ministères examinent d'autres structures de rapport en remplacement de leur *Rapport sur les plans et les priorités* de cette année. Il a donc exempté le ministère de se conformer aux lignes directrices prescrites pour la préparation de ce rapport.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)  
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943  
Site Internet : <http://publications.tpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2001-III-48

ISBN 0-660-61178-3

# **Transports Canada**

## **Budget des dépenses 2000-2001**

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

**Approuvé**



---

**Ministre des Transports**

# Table des matières

Résumé général .....	4
<b>1.0 Messages.....</b>	<b>5</b>
1.1 Message du ministre des Transports .....	5
1.2 Lettre de déclaration .....	6
<b>2.0 Aperçu ministériel.....</b>	<b>7</b>
2.1 Vision, mission et mandat.....	7
2.2 Rôles et responsabilités .....	7
2.3 Objectifs .....	11
2.4 Facteurs qui exercent une influence décisive sur le Ministère .....	12
2.5 Dépenses prévues du Ministère.....	14
2.6 Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus.....	15
2.6.1 <i>Tableau des principaux engagements en matière de résultats.....</i>	<i>15</i>
2.6.2 <i>Contribution de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats .....</i>	<i>16</i>
2.6.3 <i>Compte rendu des résultats – Cadre de rendement .....</i>	<i>17</i>
<b>3.0 Plans, résultats et ressources .....</b>	<b>18</b>
3.1 Politiques .....	18
3.2 Programmes et cessions .....	25
3.3 Sécurité et Sûreté .....	34
3.4 Administration ministérielle.....	45
<b>4.0 Initiatives horizontales.....</b>	<b>50</b>
4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires .....	50
4.2 Stratégie de développement durable.....	55
4.3 Modernisation de la fonction de contrôleur.....	58
4.4 Évaluation des contributions du Ministère .....	59
4.5 Communications .....	59
<b>5.0 Bilan financier .....</b>	<b>61</b>
<b>6.0 Autres renseignements .....</b>	<b>68</b>
6.1 Lois administrées par le ministre des Transports .....	68
6.2 Qui contacter .....	70
6.3 Autres publications ministérielles.....	74
<b>Index.....</b>	<b>75</b>

**Les symboles suivants sont utilisés dans le rapport :**

	Renseignements détaillés à la page indiquée.
	Renseignements détaillés dans un autre document.

# Liste des tableaux

Tableau 1 – Autorisations de dépenser .....	61
Tableau 2 – Résumé des dépenses d'immobilisations par secteur d'activité .....	62
Tableau 3 – Sommaire des paiements de transfert .....	63
Tableau 4 – Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor.....	64
Tableau 5 – Coûts nets des programmes pour l'année visée par le Budget des dépenses.....	66
Tableau 6 – Prêts, investissements et avances.....	67

# Résumé général

Au cours des prochaines années, Transports Canada entend poursuivre son objectif qui est d'offrir un système de transport encore plus moderne et efficace. La vision du Ministère est d'offrir le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens, mais le Ministère ne peut agir seul. Si nos partenaires et intervenants sont si souvent cités dans le corps de ce rapport, c'est à cause du rôle essentiel qu'ils jouent dans notre réussite. Quantité de facteurs influent sur les résultats atteints par le Ministère (☞ section 2.4) et nous nous employons sans relâche à faire preuve de leadership et d'innovation pour tenter de résoudre ces problèmes.

On trouvera ci-après la liste de quelques-unes des initiatives prises par le Ministère pour s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats (☞ Tableau des principaux engagements en matière de résultats à la p. 15). Ces initiatives et quantité d'autres sont exposées plus en détail dans ce rapport, aux côtés de leurs résultats prévus. Il faut signaler que Transports Canada rend compte de son rendement à trois niveaux distincts, et l'on trouvera des explications à ce sujet à la p. 17.

## UN RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL SÛR ET SÉCURITAIRE –

- Modifier la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* et la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, et d'autres textes réglementaires (☞ section 4.1 à partir de la p. 50).
- Élaborer et présenter un projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada (☞ section 4.1 à partir de la p. 50).
- Programme Vision 2001 de sécurité routière (☞ p. 41).
- Programme Direction 2006 de sécurité ferroviaire (☞ p. 42).
- Vol 2005 – Cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada (☞ p. 43).

## UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL ET EFFICACE –

- Revoir la *Loi sur les transports au Canada* (☞ p. 19).
- Élaborer un plan sur les systèmes intelligents de transport pour le Canada (☞ p. 20).
- Poursuivre les cessions d'aéroports (☞ p. 27) et de ports (☞ p. 28).
- Élaborer et présenter de nouvelles lois traitant de la restructuration des compagnies aériennes, du transport du grain et de la responsabilité maritime (☞ section 4.1 à partir de la p. 50).

## GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT –

- Faire avancer la durabilité des transports au Canada (☞ p. 30).
- Mettre en oeuvre la Stratégie de développement durable (SDD) (☞ section 4.2 à partir de la p. 55).
- Mettre en oeuvre un système de gestion de l'environnement pour les activités du Ministère (☞ défi 2 de la SDD).

# 1.0 Messages

## 1.1 Message du ministre des Transports

J'ai l'honneur de présenter *Rapport 2000-2001 sur les plans et les priorités* de Transports Canada, qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des trois prochains exercices.

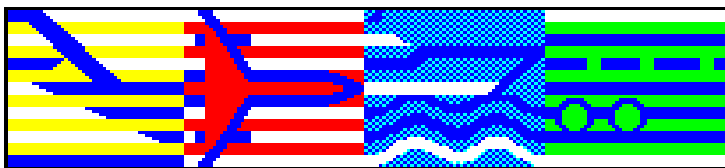
Transports Canada veille à la sécurité et à l'efficacité du réseau de transport du Canada en élaborant et en administrant des politiques, des règlements et des services à ce sujet. En tant qu'organe de réglementation et décideur, notre but est de créer des infrastructures de transport modernes, qui répondent à nos exigences en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. Nous nous employons à atteindre ces objectifs en réduisant le fardeau fiscal des Canadiens et en accordant toute l'importance voulue à notre priorité absolue, qui est la sécurité du réseau national de transport.

Pour préserver le niveau de vie élevé des Canadiens et leur assurer une qualité de vie qui est systématiquement considérée comme l'une des meilleures du monde, nous devons bâtir notre économie sur un niveau élevé de productivité et tirer le maximum de parti des dernières technologies, de l'aiguillage des compétences et des possibilités mondiales. Le secteur des transports joue un rôle essentiel à cet égard. Il touche en effet l'existence de tous les Canadiens et contribue à la vigueur de notre économie.

Le réseau de transport actuel, ce n'est pas seulement de l'asphalte, du béton et de l'acier. C'est aussi des données, des idées et du savoir; un tel réseau nécessite des technologies, des compétences et une profonde connectivité. Et Transports Canada peut apporter des contributions appréciables dans ces secteurs et le fera dans les années à venir. Nous continuerons de collaborer avec nos partenaires des provinces, du secteur privé et du milieu de la recherche pour offrir un réseau de transport dont on pourra dire qu'il est le meilleur du monde et qu'il est à l'avant-garde de la révolution mondiale des technologies. L'innovation, l'expertise et le savoir permettront de surmonter les difficultés qu'il y a à relier les habitants de l'une des plus vastes masses continentales du monde, à produire des biens de manière concurrentielle et à les livrer avec efficacité.

Je suis sûr que vous trouverez ce rapport instructif et qu'il vous aidera à mieux comprendre la contribution de Transports Canada à un réseau de transport à la fois sûr, efficace, abordable, intégré et respectueux de l'environnement.

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



## 1.2 Lettre de déclaration

<b>DÉCLARATION</b> <b>Rapport sur les plans et les priorités, 2000-2001</b>	
<p>J'ai l'honneur de présenter au Parlement le <i>Rapport sur les plans et les priorités 2000-2001</i> de</p> <p style="text-align: center;"><b>TRANSPORTS CANADA</b></p> <p>Pour autant que je sache, les données figurant dans ce rapport :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. reflètent fidèlement le mandat, les plans, les priorités, les stratégies et les résultats stratégiques escomptés du Ministère;</li><li>2. sont conformes aux principes de divulgation que l'on trouve dans les <i>Lignes directrices sur la préparation d'un rapport sur les plans et les priorités (RPP)</i>;</li><li>3. sont complètes et exactes;</li><li>4. reposent sur la solidité des systèmes d'information et de gestion du Ministère.</li></ol> <p>Je suis satisfaite des procédés et des procédures d'assurance de la qualité qui ont servi à la production de ce RPP.</p> <p>Le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) sur lequel repose ce document a été approuvé par les ministres du Conseil du Trésor et sert de base à la responsabilité des résultats atteints avec les ressources et les autorisations fournies.</p>	
<b>Signature :</b>	_____
<b>Nom :</b>	_____ Margaret Bloodworth
<b>Titre :</b>	_____ Sous-ministre
<b>Date :</b>	_____



## 2.0 Aperçu ministériel

### 2.1 Vision, mission et mandat

#### ***Notre vision***

OFFRIR LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT POUR LE CANADA ET LES CANADIENS.

#### ***Notre mission***

ÉTABLIR ET ADMINISTRER DES POLITIQUES, RÈGLEMENTS ET SERVICES  
POUR LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT.

#### ***Notre mandat***

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de donner suite à la plupart des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement pour assurer la sécurité, l'efficacité et l'accessibilité du réseau de transport national. De plus, le partage des compétences est tel, au Canada, que tous les paliers de gouvernements sont partiellement responsables du réseau de transport.

L'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada se fait en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels (voir section 6.1 pour la liste des lois administrées par le ministre des Transports). Le mandat du Ministère est toutefois clairement décrit dans son énoncé de mission, qui figure ci-dessus.

Le Ministère n'exploite plus ni ne finance les principaux éléments des infrastructures de transport. Le Ministère cède ou loue à bail la plupart de ses opérations, à l'exception de celles qui desservent les régions éloignées ou qui doivent être maintenues pour remplir des obligations constitutionnelles.

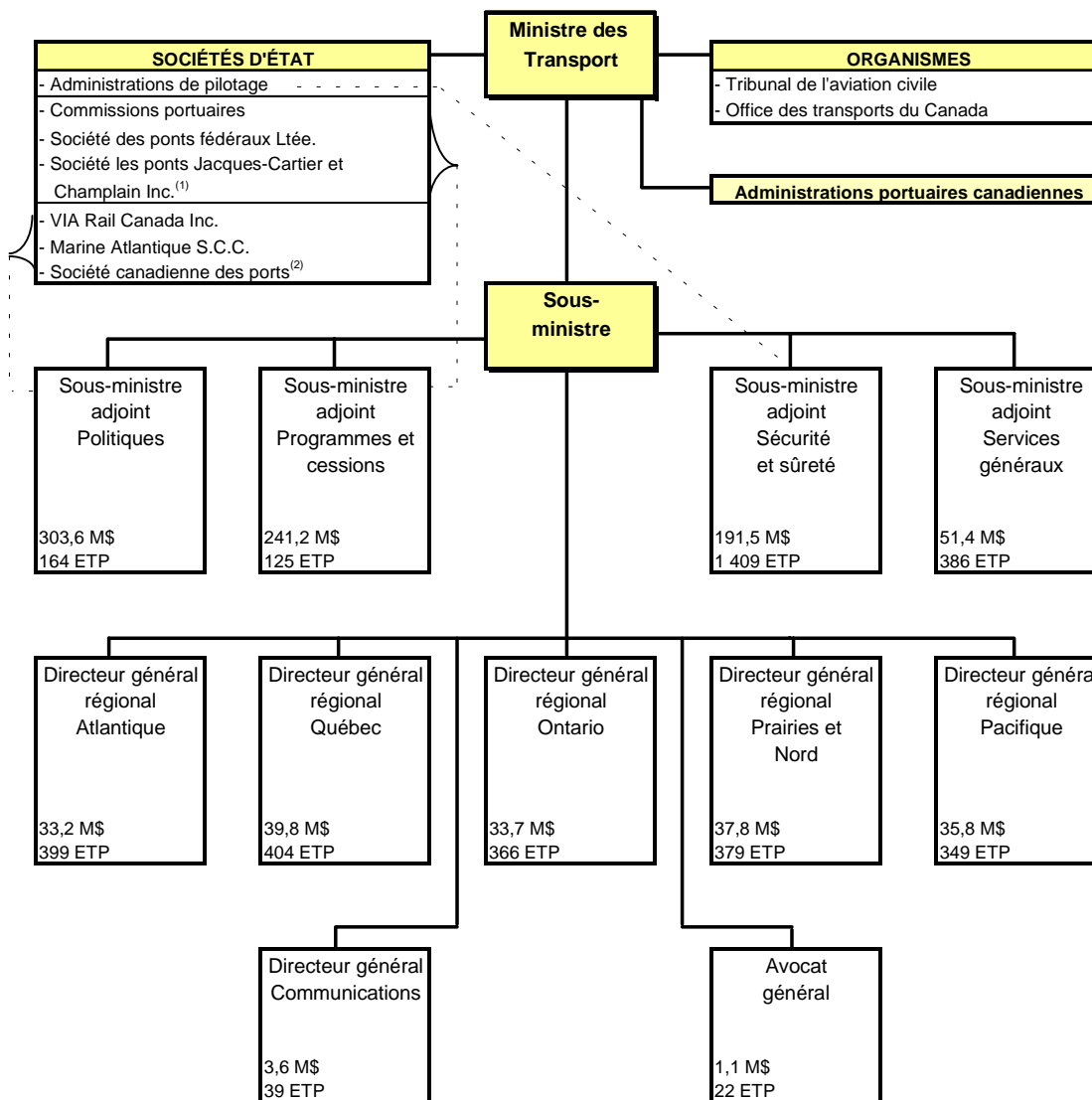
Dans tous les modes, le Ministère s'emploie à réduire les subventions, à donner davantage voix au chapitre aux usagers, à accroître l'efficacité et à établir un mode de fonctionnement plus commercial. Le nouveau rôle dévolu au Ministère est de concevoir un cadre politique et législatif moderne et pertinent qui permette d'assurer la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la durabilité du réseau de transport du Canada.

### 2.2 Rôles et responsabilités

#### **TRANSPORTS CANADA**

**Structure organisationnelle.** Le Ministère fonctionne en vertu d'une structure organisationnelle décentralisée. À l'Administration centrale, quatre sous-ministres adjoints (SMA) (Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Services généraux) relèvent directement du sous-ministre et sont responsables de l'élaboration des programmes, des politiques et des normes à l'échelle nationale. Cinq directeurs généraux régionaux (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord et Pacifique) relèvent également

du sous-ministre et sont responsables de l'exécution des programmes et de l'application des politiques et des normes dans leur sphère de responsabilité géographique. Cette structure sert de point de contact central dans chaque région aux clients et aux intervenants du Ministère.



(1) Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (PJCC) est une filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée.

(2) La Société canadienne des ports devrait être démantelée au printemps 2000.

- ◇ Les dépenses nettes prévues en 2000-2001 sont indiquées pour chaque organisation relevant du sous-ministre.
- ◇ Pour les besoins du budget, les sociétés d'État relèvent de l'un des trois sous-ministres adjoints, selon l'illustration.

**Secteurs d'activité.** Les secteurs d'activité du Ministère (Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Administration ministérielle) ont un axe multimodal. Celui-ci reflète les rôles essentiels du Ministère en plus de les mettre en valeur : élaboration et application des politiques et des lois. Compte tenu des résultats visés par les secteurs d'activité, ceux-ci ne reflètent pas la structure organisationnelle qui a une forte saveur

régionale pour ce qui est de l'exécution des programmes. Les quatre secteurs d'activité sont décrits et étudiés plus en détail à la section 3 à partir de la p. 18.

## **PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS**

Dans le portefeuille fédéral des transports, c'est Transports Canada qui est le premier responsable du réseau de transport. Il existe néanmoins d'autres organismes fédéraux et sociétés d'État qui jouent des rôles décisifs dans les questions de transport. En voici la liste.

**L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA** — est responsable de la réglementation économique des transports et de l'examen des plaintes déposées à l'égard des droits fixés par les nouvelles Administrations portuaires canadiennes. L'Office rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et il produit son propre Budget des dépenses.

Le **TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE** — est un organisme indépendant qui, à la demande du milieu aéronautique, analyse les décisions prises par le ministre des Transports au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Le tribunal a également pour mission de réviser sur demande les sanctions administratives infligées par l'Office des transports du Canada. Le Tribunal rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et produit son propre Budget des dépenses. Les initiatives législatives en cours se solderont par l'élargissement du tribunal en un Tribunal d'appel des transports du Canada multimodal qui entendra également des causes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la *Loi sur la sûreté maritime* (☞ section 4.1 pour plus de précisions sur le nouveau TATC).

Le **BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA** — est un organisme indépendant qui rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait pas partie du portefeuille des transports puisqu'il enquête et fait rapport sur des problèmes survenus dans le réseau de transport régi par Transports Canada. Deux instruments régissent les rapports entre Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports : la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* est la loi habilitante du Bureau, et le protocole d'entente qui régit les rapports entre les deux organismes.

**MARINE ATLANTIQUE INC.** — est une société d'État qui exploite des services de transport maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans le Canada atlantique, pour remplir les obligations constitutionnelles (North Sydney–Port aux Basques) et offrir une solution de rechange aux services constitutionnels (North Sydney–Argentia).

**VIA RAIL CANADA INC.** — est une société d'État qui gère la plupart des trains de voyageurs au Canada.

La **SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LTÉE** — est une société d'État qui exploite certains des éléments d'actif des ponts de l'ex-Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Les **PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.** — sont une société d'État qui assure l'exploitation et l'entretien du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain, du pont Mercier et du tunnel Melocheville à Montréal.

**AUTRES PONTS** — Le pont Blue Water (Ontario–Michigan), le pont Peace (Ontario–New-York) et le pont international Sault Ste. Marie (Ontario–Michigan) sont exploités indépendamment du Ministère, en vertu de lois administrées par le ministre des Transports; ils sont financièrement autonomes. Le pont de la Confédération (Nouveau-Brunswick–Î.-P.-É.) reçoit une subvention indexée du Ministère.

Les **ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE (ATLANTIQUE, PACIFIQUE, GRANDS LACS, LAURENTIDES)** — fournissent des services de pilotage maritime sûr et efficaces.

## 2.3 Objectifs

Comme l'indique la partie II du Budget des dépenses 2000-2001, les objectifs de Transports Canada sont énumérés ci-après. Les trois premiers de ces objectifs font l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre des résultats clés (↪ Tableau des principaux engagements en matière de résultats à la p. 15).

### A) REHAUSSER LES NORMES DE SÉCURITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN ADOPTANT :

- ◇ des normes et un cadre de réglementation complets et évolutifs;
- ◇ des programmes efficaces de certification, de surveillance, d'inspection et de contrôle d'application.

### B) CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA EN :

- ◇ actualisant les politiques;
- ◇ éliminant les obstacles institutionnels et législatifs;
- ◇ finançant certains éléments clés du réseau.

### C) PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE EN VEILLANT :

- ◇ à évaluer l'incidence sur l'environnement des politiques et des règlements qui sont adoptés;
- ◇ à promouvoir des normes environnementales et à les respecter.

### D) COLLABORER AVEC LES PARTENAIRES ET LES CLIENTS PAR :

- ◇ des consultations efficaces sur les initiatives en matière de transport;
- ◇ la mise en place et la gestion de projets conjoints.

### E) AMÉLIORER NOS SERVICES EN :

- ◇ comprenant les besoins de nos clients;
- ◇ rendant le processus décisionnel accessible aux clients.

### F) OFFRIR UN MILIEU DE TRAVAIL DYNAMIQUE ET AXÉ SUR LA COLLABORATION OÙ :

- ◇ les gens sont traités avec confiance et respect;
- ◇ l'on élabore et met en place des stratégies efficaces pour les ressources humaines;
- ◇ l'on offre un programme de reconnaissance et de récompense qui reflète nos valeurs.

Travailler ensemble pour les transports

## 2.4 Facteurs qui exercent une influence décisive sur le Ministère

Les transports sont un élément crucial du bien-être du Canada et Transports Canada s'évertue à offrir un réseau de transport national qui réponde aux besoins sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui. L'aperçu qui suit expose certains des facteurs et enjeux qui risquent d'avoir une incidence sur le cadre d'exploitation du Ministère au cours de la période de planification.

- **DÉVELOPPEMENT DURABLE.** Le développement durable continuera d'être une question d'intérêt public dans un avenir prévisible et est l'un des principaux enjeux auxquels soit confronté le réseau des transports à l'échelle mondiale. Les taux de croissance escomptés au cours des 40 prochaines années devraient se traduire par l'accession de 800 millions de personnes supplémentaires à la propriété d'une automobile, ce qui mettra à très rude épreuve l'environnement de la planète si l'on se base sur les technologies et les habitudes d'utilisation actuelles. Au Canada, le secteur des transports contribue pour beaucoup aux émissions de produits générateurs de smog du pays, et il est la principale source des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Transports Canada est donc appelé à jouer un rôle de premier plan dans la durabilité des transports, en particulier par sa Stratégie de développement durable, ses collaborations avec la Table sur les transports et le changement climatique et ses activités d'assainissement de l'environnement (voir sections 3.2 et 4.2 pour d'autres précisions sur ces initiatives).
- **MONDIALISATION.** Dans une optique politique, la mondialisation attache plus d'importance à l'entreprise mondiale qu'à l'État national, et cette entreprise recherche des règles et une harmonisation transnationales (l'uniformité des cadres stratégiques de tous les États) pour faciliter le mouvement sans entrave des biens et des capitaux. Compte tenu de la mondialisation, le cadre de notre marché national et nos régimes de réglementation font l'objet de débats et de négociations de plus en plus animés à l'échelle internationale et régionale. Mentionnons à titre d'exemples l'Accord trilatéral nord-américain sur l'aviation, dont le but est d'établir des normes obligatoires sur la sécurité aérienne pour faciliter l'harmonisation des programmes de sécurité aérienne du Canada, des États-Unis et du Mexique; et la négociation d'un « protocole sur les polluants et les effets multiples » en vertu de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, qui constituera le fondement de la négociation du Plan fédéral canadien sur la gestion du smog et de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air. Ce qui est clair, c'est que les programmes nationaux et internationaux du Ministère sont de plus en plus entrelacés. Si le Canada peut exercer une certaine influence sur l'orientation du monde, il ne peut pas la contrôler. Les ripostes du Canada face à ces pressions domineront de plus en plus l'agenda politique national.
- **INFRASTRUCTURES.** La croissance du commerce et du trafic du Canada exerce des pressions sans précédent sur les principaux couloirs et les portes d'entrée internationales. Les autres pressions qui s'exercent sur les infrastructures résultent de l'urbanisation ininterrompue du Canada, qui s'est accompagnée d'une stagnation ou même d'une baisse du nombre de personnes qui empruntent les transports en commun et d'une hausse de l'utilisation des voitures de tourisme, sans augmentation comparable de la capacité routière. Le défi que posent les infrastructures de transport au Canada se caractérise par une adaptation à la croissance dans les secteurs urbanisés, par l'entretien des infrastructures et des services dans les zones rurales et l'élargissement de nos principaux couloirs et portes d'entrée internationales à l'appui

de nos échanges commerciaux. Le thème commun à toutes ces situations est la nécessité de trouver une source de financement capable de répondre à nos besoins de manière durable.

- **CESSIONS.** Même si le programme de cessions aéroportuaires approche de son terme et que les cessions portuaires sont solidement engagées, les deux programmes se heurtent à des défis extérieurs. Mentionnons entre autres les revendications territoriales des Autochtones et les positions des provinces qui sont indépendantes du contrôle direct du Ministère, de même que les paramètres environnementaux dans certains sites. Ceux-ci demeureront une difficulté pour le Ministère, surtout en ce qui concerne le programme de cessions portuaires (voir p. 27 et 28 pour d'autres précisions sur les programmes de cessions).
- **RECRUTEMENT ET RÉTENTION.** Les années de compressions financières combinées à un effectif vieillissant ont creusé un important fossé dans la fonction publique au chapitre des ressources humaines, d'où l'importance accordée par le gouvernement au recrutement et à la rétention. Pour Transports Canada, le recrutement et la rétention des inspecteurs de sécurité et de sûreté et d'autres professionnels du même acabit présentent une sérieuse difficulté au niveau des ressources, surtout si l'on tient compte de la concurrence acharnée livrée par le secteur privé pour recruter des employés qualifiés. Pour s'attaquer à ce problème, le Ministère s'occupe de recenser les compétences essentielles et de recruter des experts en la matière et de dispenser des programmes de formation garantissant une planification attentive de la relève qui lui permettra de continuer à remplir son mandat (voir p. 48 pour d'autres précisions sur cette initiative).
- **COEXÉCUTANTS.** À mesure que Transports Canada délaisse son ancien rôle de propriétaire et d'exploitant d'importants segments des infrastructures de transport au profit de celui de décideur, d'organe de réglementation et de propriétaire, ses principaux partenaires (les aéroports et les ports cédés, NAV CANADA, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, VIA Rail et d'autres gouvernements et ministères gouvernementaux) jouent un rôle de plus en plus important pour lui permettre de s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Nous collaborons actuellement avec tous ces groupes pour nouer et resserrer ces nouveaux rapports.
- **TECHNOLOGIE.** L'aboutissement éventuel des progrès technologiques a le pouvoir de transformer la planète aussi radicalement que le moteur à vapeur, l'automobile et l'électricité l'ont fait par le passé. Avec l'avènement de l'économie du savoir, les obstacles à la concurrence s'estompent de plus en plus. Les gouvernements et les entreprises se réinventent autant qu'ils peuvent pour s'acquitter de leurs mandats et rester concurrentiels et utiles dans un monde en pleine évolution. Ils se concentrent donc sur l'utilisation des technologies naissantes, comme le commerce électronique et Internet, en vue de rationaliser et de remplacer les procédés reposant sur la paperasserie. Les citoyens et les entreprises seront de plus en plus tributaires de ces technologies pour avoir accès aux services et aux informations du gouvernement. De plus en plus de pressions s'exercent pour que le gouvernement soit plus réceptif et abordable en fournissant des informations et des services sur support électronique. Le gouvernement a donc adopté une vision de prestation des services électroniques qui permettra aux Canadiens de bénéficier de services dont ils ont besoin au bon moment, au bon endroit et de manière sûre, commode et accessible. Le manque de ressources qualifiées, associé aux problèmes de recrutement et de rétention, posera de sérieuses

difficultés à Transports Canada au cours des années à venir, surtout en ce qui a trait aux objectifs du Ministère en matière de prestation de services électroniques.

## 2.5 Dépenses prévues du Ministère

<b>Aperçu ministériel</b>				
(milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2000-2001</b>	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Budgétaire du Budget des dépenses principal (brut)	1 162 582	<b>1 154 677</b>	1 020 244	995 094
<b>Moins</b> : recettes disponibles	272 791	<b>276 329</b>	299 791	322 832
<b>Total du Budget des dépenses principal (net)</b>	889 791	<b>878 348</b>	720 453	672 262
Ajustements des dépenses <sup>2</sup>	(42 627)	<b>97 500</b>	103 500	46 000
<b>Dépenses prévues nettes</b>	847 164	<b>975 848</b>	823 953	718 262
<b>Moins</b> : recettes non disponibles	19 089	<b>16 000</b>	16 000	16 000
<b>Plus</b> : coût estimatif des services fournis gratuitement	44 900	<b>46 098</b>	46 169	46 434
<b>Coût net du Ministère</b>	872 975	<b>1 005 946</b>	886 122	780 696
<b>Équivalents temps plein</b>	4 506	<b>4 071</b>	3 870	3 870

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

1. Reflète les meilleures prévisions du total des dépenses prévues nette jusqu'à la fin de l'exercice.
2. Les ajustements reflètent les approbations obtenues après la Mise à jour annuelle des niveaux de référence, y compris les initiatives budgétaires.



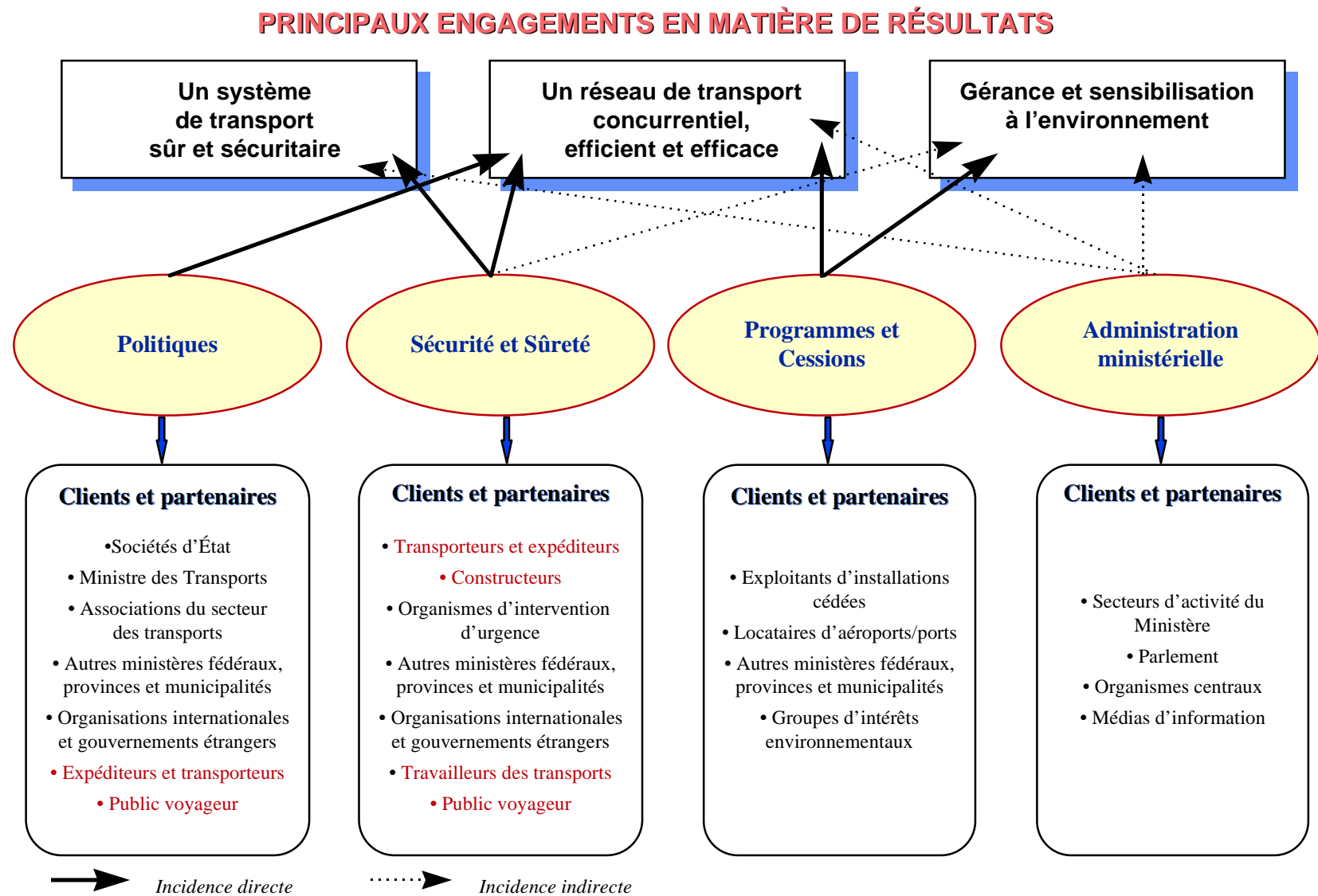
## 2.6 Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

### 2.6.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats

<b>Transports Canada</b>	
<b><i>Pour fournir aux Canadien(ne)s :</i></b>	<b><i>Qui se manifeste par :</i></b>
UN RÉSEAU DE TRANSPORT PARFAITEMENT SÛR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un régime de réglementation simplifié, moderne et efficace;</li> <li>• Des lois, des règlements et des normes efficaces et harmonisés dans tous les moyens de transport;</li> <li>• La sensibilisation du secteur des transports aux règlements et aux normes et à leur respect;</li> <li>• La sensibilisation du public aux questions de sécurité;</li> <li>• Les statistiques et les tendances sur les accidents et la mortalité, de même que les comparaisons des taux d'accident dans le transport aérien, maritime, ferroviaire et routier, y compris le transport des matières dangereuses.</li> </ul>
UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL ET EFFICACE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'élimination des obstacles institutionnels et législatifs aux activités de transport;</li> <li>• Le transfert des coûts des contribuables aux utilisateurs;</li> <li>• Un barème de droits équitable fondé sur les coûts actuels de la prestation des services;</li> <li>• La cession et la commercialisation de la plupart des activités restantes;</li> <li>• L'exploitation efficace des aéroports, ports et havres éloignés;</li> <li>• Les résultats de l'enquête sur la satisfaction de la clientèle;</li> <li>• La rentabilité commerciale et financière et les niveaux de compétitivité des services de transport.</li> </ul>
GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système de gestion de l'environnement au titre des activités de Transports Canada;</li> <li>• Une stratégie durable et efficace du transport;</li> <li>• L'administration efficace des baux aéroportuaires, des sites de navigation et de l'entente de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent.</li> </ul>

## 2.6.2 Contribution de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats

Les quatre secteurs d'activité s'efforcent de permettre au Ministère de s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Ce tableau illustre la contribution *principale* de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats et propose un échantillonnage des *principaux* clients et partenaires mis en cause.



### 2.6.3 Compte rendu des résultats – Cadre de rendement

Le rendement de Transports Canada sera établi et mesuré selon trois niveaux de résultats distincts. Chaque niveau repose sur le précédent, en commençant par les activités opérationnelles et de gestion qui aboutissent à des changements de comportement et, en définitive, aux résultats de niveau supérieur (État). Il s'ensuit naturellement que les indicateurs de rendement utilisés pour chaque niveau sont différents. Les trois niveaux peuvent se définir ainsi :

#### UN – RÉSULTATS DIRECTS (OPÉRATIONNELS ET DE GESTION)

Le premier niveau de rendement porte sur les **résultats opérationnels et de gestion** ou sur les aboutissements directs qui résultent des procédés, des ressources et des activités du Ministère. L'élément central est ce qui a été fourni, de quelle façon et à quel prix, facteurs sur lesquels les organismes du Ministère exercent un contrôle direct. À ce niveau, les indicateurs de rendement ont un rapport avec les coûts, la ponctualité, la qualité et la quantité.

#### DEUX – RÉSULTATS INTERMÉDIAIRES (CHANGEMENT DE COMPORTEMENT)

Le deuxième niveau se rapporte à l'incidence que les activités ou les services du Ministère ont sur le **comportement des principaux groupes cibles**. L'élément central du rendement est d'innover avec les principaux protagonistes du réseau de transport et d'influer sur les changements de comportement souhaités dont on s'attend à ce qu'ils aboutissent à un « état » amélioré. Ces engagements peuvent être exprimés comme continuum axé sur les changements escomptés au niveau de la prise de conscience, du savoir, des perceptions, de l'acceptation, des aptitudes/capacités et de l'adoption par les principaux intervenants et coexécutants désignés. À ce niveau, les indicateurs de rendement reflètent les changements visibles (prise de conscience, capacité, actions) chez les individus, les organismes et les secteurs de la société.

#### TROIS – RÉSULTATS FINALS (AU NIVEAU DE L'ÉTAT)

Le résultat final du rendement du Ministère a trait à sa contribution à l'**état des transports canadiens** et à leurs incidences. Ce niveau se rapporte au réseau national de transport en termes de sécurité et d'efficacité, à sa contribution à la prospérité du Canada, à la protection de l'environnement et à l'encouragement de la durabilité de l'environnement. Les résultats de ce troisième niveau ne subissent que l'influence indirecte de Transports Canada. Quantité d'autres protagonistes et facteurs contributifs entrent en jeu dans l'atteinte de ces résultats finals. Des indicateurs de rendement comme les accidents et les victimes refléteront doublement la raison d'être du Ministère et son atteinte des objectifs stratégiques.

Remarque : Le Ministère a fait l'effort concerté de définir la logique du rendement de toutes ses grandes initiatives. Il reconnaît que la prochaine mesure consiste à établir des cibles et des mesures aux trois niveaux des résultats. C'est pourquoi le Ministère en est aux étapes préliminaires de l'élaboration d'un système détaillé de mesure du rendement. Dans la mesure du possible, des exemples d'éventuelles mesures sont indiqués dans le corps de ce rapport.

## 3.0 Plans, résultats et ressources

### 3.1 Politiques

#### Objectif du secteur d'activité

Des politiques qui appuient un réseau de transport canadien concurrentiel et efficace.

#### Description du secteur

Ce secteur est chargé d'élaborer les politiques et les modifications législatives sur les transports qui contribuent à l'efficacité du réseau de transport canadien. Il surveille également et analyse le réseau de transport et se livre à des études économiques et des évaluations de programmes.

<b>Dépenses prévues par secteur d'activité</b>				
<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues</b> <b>2000-2001</b>	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Politique sur les transports*	296 329	<b>295 350</b>	274 471	273 882
Surveillance et analyse du réseau	13 169	<b>11 199</b>	10 236	9 985
<b>Total des dépenses prévues</b>	309 498	<b>306 550</b>	284 708	283 867
* Englobe les sociétés d'État suivantes :				
VIA Rail Canada Inc.	170 304	<b>170 304</b>	170 304	170 304
Marine Atlantique Inc.	28 578	<b>48 378</b>	36 378	36 378
Total des sociétés d'État	198 882	<b>218 682</b>	206 682	206 682
<b>Équivalents à temps plein</b>	205	<b>193</b>	193	191

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

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

#### Conjoncture d'exploitation

Le secteur d'activité des Politiques joue un rôle clé dans la surveillance du réseau canadien de transport (voir encadré marginal pour une définition). C'est lui en effet qui doit répertorier et analyser les tendances qui ont une incidence sur les transports au Canada et s'occuper de l'élaboration de politiques pour répondre aux besoins recensés. Il faut signaler toutefois que, si le secteur des Politiques remplit ce rôle en analysant les questions sous l'angle de leur impact sur l'économie canadienne, le secteur des Programmes et Cessions assume lui aussi un rôle de surveillance sous le rapport des activités des réseaux aéroportuaires et portuaires.

*Surveillance du système* désigne la surveillance de « l'état » des infrastructures de transport du Canada dans leur ensemble (ports, aéroports et réseaux routiers nationaux) et la détermination des besoins stratégiques futurs pour assurer un niveau de service approprié pour tous les Canadiens.

Le secteur d'activité des Politiques est chargé d'élaborer les politiques des transports, notamment des transports de surface ferroviaires et routiers, du transport aérien national et international et du transport maritime. Le rôle de ce secteur s'étend également aux relations ministérielles, comme l'élaboration de la politique sur le commerce des transports, la coopération sur les questions de transport technique à l'échelle internationale, la gestion des relations du Ministère avec d'autres gouvernements (provinciaux et étrangers) et la promotion de l'accessibilité dans les transports.

Ce secteur doit adopter une position prévoyante pour bien positionner le secteur canadien des transports pour l'avenir. Quantité de facteurs façonneront le réseau de transport canadien de l'avenir et les politiques qui détermineront son développement (mondialisation, intégration des économies nord-américaines, sensibilisation accrue aux impératifs du développement durable, passage à une économie du savoir, rôle accru des technologies et du commerce électronique et augmentation des besoins en matière d'infrastructures).

Ce secteur doit donc s'attendre à subir des pressions au cours de la période de planification à cause du vaste éventail de questions qui nécessitent une attention soutenue. Mentionnons entre autres la restructuration ordonnée des compagnies aériennes du Canada, le refaçonnement du système de manutention et de transport du grain pour lui donner une vocation plus commerciale qui réponde aux besoins des Canadiens, le lancement d'un examen de la *Loi sur les transports au Canada*, l'élaboration d'un programme d'infrastructures fédérales, l'examen de la situation financière de VIA Rail et la mise en oeuvre du plan du Canada relatif aux systèmes intelligents de transport.

Ce secteur présentera en outre trois projets de loi — la Loi sur la restructuration des compagnies aériennes, la Loi sur le transport du grain et la Loi sur la responsabilité maritime — de même que des modifications à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. La Loi sur la restructuration des compagnies aériennes (présentée dans la Chambre le 17 février 2000 comme le projet de loi C-26) pour que la restructuration des compagnies aériennes du Canada se fasse de manière ordonnée et perturbe le moins possible les collectivités, le public voyageur et les employés des compagnies, tout en préservant la compétitivité du marché et la rentabilité de l'industrie. La Loi sur le transport du grain sera présentée d'ici juin 2000 pour que le système de manutention du grain encourage la responsabilisation, la concurrence et l'efficacité. Une Loi sur la responsabilité maritime sera présentée en vue de promouvoir un réseau de transport maritime efficace et économiquement rentable en assurant le dédommagement suffisant et rapide des victimes en cas d'accident dans ce secteur. En outre, les modifications apportées à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* permettront de rationaliser l'administration de la loi et de stimuler un climat d'exploitation plus concurrentiel dans les armements réguliers (voir section 4.1 pour d'autres précisions sur ces initiatives législatives).

## **Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?**

### **1. Examen de la *Loi sur les transports au Canada***

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) stipule que le ministre des Transports doit procéder à un examen détaillé de la loi et de toute autre législation qui s'y rattache relevant des responsabilités du ministre. Cet examen, qui doit débiter d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2000 et être terminé en l'espace d'un an, se fera avec le concours des acheteurs et des fournisseurs de services de transport. L'objectif est d'évaluer si la législation

« procure aux Canadiens un réseau de transport efficace, flexible et abordable » et de déterminer les modifications statutaires qui s'imposent.

*Résultats directs*

- Nomination d'une ou de plusieurs personnes (avant le 20 juin 2000) chargées de procéder à l'examen détaillé de la LTC et de toute autre législation qui s'y rattache.
- Consultations avec les acheteurs et les fournisseurs de services de transport et d'autres personnes compétentes.
- Évaluation de la mesure dans laquelle cette loi procure aux Canadiens un réseau de transport efficace, flexible, accessible et abordable.
- Présentation du rapport final devant la Chambre des communes avant le 30 juin 2001.
- Modification de la législation et cadre administratif approprié approuvé par le Parlement.

*Résultats intermédiaires*

- Sensibilisation accrue des intervenants aux changements et meilleure compréhension et acceptation de ces changements.

*Résultats finals*

- Un réseau de transport efficace, flexible et abordable pour les Canadiens grâce à la LTC.

## **2. Systèmes intelligents de transport**

Les technologies émergentes de l'informatique, de la détection et des communications (connues sous l'appellation de systèmes intelligents de transports [SIT]) ouvrent de nouvelles possibilités qui, ensemble, devraient permettre de relever les nombreux défis auxquels sont confrontés les transports au Canada. De la même façon que l'autoroute de l'information transforme radicalement notre société et notre économie, les SIT risquent de transformer la façon dont nous construisons, gérons et exploitons les systèmes de transport terrestre. Ces systèmes fournissent à l'industrie des transports des instruments novateurs et efficaces qui contribuent à améliorer ses modes de fonctionnement traditionnels. Grâce au fait qu'ils permettent d'intégrer les usagers, les véhicules et les infrastructures, les SIT permettent à ces éléments d'échanger des informations afin de mieux gérer et utiliser les ressources disponibles. Et le Canada possède quelques-unes des compagnies les plus avant-gardistes de ce secteur en pleine évolution. Même si les applications des SIT ne permettent pas de résoudre tous les problèmes de transport terrestre, ils offrent des outils pratiques et efficaces pour tenter de surmonter les difficultés croissantes auxquelles le secteur fait face.

#### Résultats directs

- Établissement de partenariats avec tous les paliers de gouvernement, le secteur privé, SIT Canada, le milieu universitaire et les consommateurs afin d'élaborer, de promouvoir et de mettre en oeuvre le plan SIT du Canada.
- Conception d'une architecture SIT pour le Canada et participation à l'élaboration des normes internationales.
- Élaboration d'un plan de recherche-développement quinquennal pour les projets à vocation industrielle.
- Cofinancement du déploiement des SIT et des projets d'intégration.
- Appui des projets SIT aux frontières internationales.
- Leadership et soutien à l'échelle mondiale pour faire avancer l'application et la compatibilité des technologies SIT.
- Partenariat avec SIT Canada pour appuyer le développement et le déploiement des SIT au Canada.

Ressources (milliers \$)	
2000-01	2001-02
1 500	1 500
500	
250	250
2 250	1 750

#### Résultats intermédiaires

⇒ *USAGERS, EXPLOITANTS, AMG, SECTEUR DES TRANSPORTS, PUBLIC* –

- Utiliser les systèmes de transport intégrés.
- développer et financer les technologies intégrées.
- Accepter les normes et l'architecture.
- Saisir les possibilités d'améliorer le système.

⇒ *FOURNISSEURS* –

- Concevoir des systèmes et des technologies intégrés.
- Accepter les normes internationales et l'architecture canadienne.

#### Résultats finals

- Plus grande fluidité de la circulation et amélioration de la mobilité dans les couloirs congestionnés, tout en les rendant plus sûrs et écologiquement plus rationnels.
- Amélioration des correspondances intermodales et du traitement des voyageurs et des marchandises au franchissement des frontières internationales.
- Productivité accrue grâce à l'amélioration de l'efficacité et de la fiabilité des activités de transport pour les usagers, les pourvoyeurs de services, les exploitants et les organes de réglementation.

### 3. Politique maritime nationale

La *Loi maritime du Canada* (LMC), qui autorise la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale, porte création d'un réseau national de ports comprenant les **Administrations portuaires canadiennes** (APC) gérées de manière autonome. La loi rationalise le régime de réglementation des nouvelles APC et dissout la Société canadienne des ports (prévus pour le printemps 2000). En 1999, 17 des 18 ports destinés à devenir des APC ont accédé à ce nouveau statut. Outre les 18 ports d'origine, le Ministère a reçu de la part de deux autres ports (Belledune et Oshawa) une demande de statut d'APC. Il faut signaler que le secteur des Politiques et celui des Programmes et Cessions assument des rôles qui

s'épaulent mutuellement dans la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale au sujet des ports (☞ p. 28 pour d'autres précisions sur les ports).

La LMC prévoit également la commercialisation de la **voie maritime du Saint-Laurent**. C'est à cette fin que la voie maritime est aujourd'hui exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), groupe sectoriel privé à but non lucratif, même si le gouvernement continue d'être propriétaire des immobilisations. La société est tenue de respecter les cibles négociées en matière de coûts et elle doit également percevoir une augmentation annuelle des péages de 2 %. L'exploitation efficace de la voie maritime donnera le droit à la société de décréter des baisses futures des péages qui profiteront à tous les usagers.

Outre son impact sur le réseau portuaire et la voie maritime du Saint-Laurent, la Politique maritime nationale a donné lieu à diverses initiatives visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité des **services de traversiers** dans l'est du Canada. À cette fin, à l'issue de l'examen mené en 1999 sur les services de traversiers à destination de Terre-Neuve, un traversier supplémentaire sera fourni par Marine Atlantique Inc. pour réduire les pressions qui s'exercent sur la flotte actuelle.

#### *Résultats directs*

- Évaluation des demandes de lettres patentes supplémentaires pour les APC existantes ainsi que des nouvelles demandes de statut d'APC.
- Surveillance de la rentabilité du réseau portuaire national.
- Cadre d'évaluation du rendement du nouveau réseau portuaire par rapport aux objectifs de la LMC.
- Surveillance de la CGVMSL par rapport à l'entente de gestion signée avec la corporation.
- Protection du niveau de renouvellement des actifs de la voie maritime.
- Surveillance des activités des traversiers.
- Surveillance de la fourniture d'un traversier supplémentaire par Marine Atlantique Inc.

#### *Résultats intermédiaires*

- Les APC officient selon des principes commerciaux (c.-à-d. vocation commerciale accrue).
- Niveaux de service appropriés tels que définis par la collectivité locale et les besoins locaux.
- Exploitation efficace de la voie maritime par la CGVMSL.

#### *Résultats finals*

- Baisse du fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des ports canadiens.
- Réseau portuaire national suffisant, sûr, efficace, concurrentiel et respectueux de l'environnement.

## **4. Surveillance du réseau de transport canadien**

L'évolution de l'offre et de la demande dans le secteur des transports est constante sur le marché. Ces changements ont une incidence sur la conjoncture concurrentielle qui prévaut dans le secteur des transports, aussi bien dans chaque mode qu'entre les modes. Les forces concurrentielles entrent également en jeu dans les différents secteurs qui utilisent les services de transport, et ces forces stimulent à leur tour la demande de ces services en plus d'influer sur leurs besoins. Au moindre revirement de la demande et des



besoins, les entreprises de transport en subissent les contrecoups, du moins à court terme et souvent même à long terme.

Il importe dans l'optique des politiques de surveiller les multiples sources de changement qui ont un effet sur le réseau de transport. Lorsqu'on comprend les sources (c.-à-d. les forces motrices et leur impact sur les transports), on arrive mieux à déterminer où il faut opérer des ajustements dans le cadre politique et réglementaire afin de refléter les nouvelles pressions qui s'exercent sur les transports. Mais cette surveillance nécessite des instruments d'information et d'analyse. À mesure que les questions évoluent, changent ou deviennent de plus en plus complexes, les informations nécessaires doivent être revues pour assurer qu'elles gardent de leur pertinence pour les problèmes et les défis auxquels se heurte le secteur des transports. Il faut donc des systèmes de traitement ponctuel des données pour assurer une surveillance efficace. Les résultats de la surveillance doivent ensuite être diffusés dans le *Rapport annuel sur les transports au Canada*.

*Résultats directs*

- Élaboration de profils des produits et des secteurs.
- Validation de données sur les transports (p. ex. statistiques sur le transport aérien et autres systèmes de données sur les transports).
- Règlements régissant la collecte des données tout en minimisant les rapports que doivent produire les intervenants.
- Rapport annuel de Transports Canada sur l'état des transports au Canada, selon les prescriptions de la LTC.
- Soutien analytique (p. ex. Table de concertation sur les transports et les changements climatiques, examen du système de manutention et de transport du grain et stratégie sur les transports terrestres).
- Suivi des activités du trafic modal (marchandises et passagers), de la consommation d'énergie du secteur des transports, du bilan financier des intervenants et des coûts de chaque moyen de transport.
- Surveillance des changements qui surviennent dans la structure des activités modales (p. ex. faillites, fusions, acquisitions, nouveaux venus, investissements publics et privés); cartographie du réseau de transport et des changements d'utilisation (p. ex. densité de la circulation).
- Collecte directe d'informations ou en vertu de partenariats établis avec d'autres organismes (comme Statistique Canada).

<i>Ressources (milliers \$)</i>	
2000-01	2001-02
1 600	1 600
55	60
439	250
3 394	3 310

*Résultats intermédiaires*

⇒ AMG, AUTRES GOUVERNEMENTS, USAGERS, TRANSPORTEURS, EXPLOITANTS D'INFRASTRUCTURES –

- Prise de conscience, compréhension et acceptation des facteurs qui ont une incidence sur le réseau de transport et recensement des problèmes de capacité et des stratégies.

- Meilleure compréhension de l'impact des initiatives, des politiques et des règlements gouvernementaux sur le réseau de transport.
- Application des changements apportés au système de transport par d'autres pays.

*Résultats finals*

- Un réseau de transport efficace et concurrentiel reposant sur l'élaboration de politiques et de programmes et sur l'analyse et l'information économiques.

## 3.2 Programmes et cessions

### Objectif du secteur

Alléger le fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des réseaux portuaires et aéroportuaires canadiens en en cédant les titres de propriété et (ou) l'exploitation à des organisations locales, tout en assurant l'existence ininterrompue de systèmes suffisants, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement.

### Description du secteur

Ce secteur joue un rôle important en matière de gérance en plus de négocier la cession des ports et des aéroports. Il exploite les sites jusqu'à leur cession, administre les programmes de construction de routes et de ponts, exerce les fonctions de propriétaire des ports, aéroports, ponts et sites du système de navigation aérienne et gère également le portefeuille immobilier du Ministère. Du côté environnemental, ce secteur assume un rôle dirigeant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports au sujet des transports durables.

<b>Dépenses prévues par secteur</b>				
<b>Secteur d'activité</b> (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2000-2001</b>	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Aéroports	(98 592)	<b>(67 629)</b>	(90 192)	(69 443)
Ports	43 283	<b>79 611</b>	29 109	2 603
Transports de surface*	229 798	<b>289 493</b>	248 651	151 639
Environnement	5 883	<b>4 404</b>	3 579	3 579
<b>Total des dépenses prévues</b>	180 373	<b>305 879</b>	191 147	88 378
* Englobe la société d'État suivante :				
Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	28 029	<b>122 141</b>	93 469	37 794
<b>Équivalents temps plein</b>	690	<b>503</b>	310	310

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

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

### Conjoncture d'exploitation

Tandis que Transports Canada se départit de son rôle de propriétaire et d'exploitant des infrastructures de transport pour assumer celui de décideur, d'organe de réglementation et de propriétaire, d'autres entités (comme les aéroports et les ports cédés, d'autres ministères gouvernementaux et paliers de gouvernement, le secteur privé et certaines organisations internationales) jouent un rôle de plus en plus important pour l'aider à s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Par le biais de l'Examen des baux des Administrations aéroportuaires locales (AAL), nous collaborons avec les principaux intervenants (comme les Administrations aéroportuaires locales/canadiennes, le Conseil des aéroports du Canada et l'Association du transport

aérien du Canada) en vue **de peaufiner et de nouer de nouveaux rapports** dans la conjoncture postérieure aux cessions. Pour tenter de régler le problème des changements climatiques, nous collaborons de près avec les Nations Unies, l'Organisation de coopération et de développement économiques, les ministres des Transports d'Europe et l'Organisation de l'aviation civile internationale, pour ne nommer que ceux-ci.

Au nombre des fonctions qui échoient à Transports Canada dans la période postérieure aux cessions, mentionnons la nécessité de surveiller le rendement et les opérations de diverses entités (comme les aéroports du Réseau national d'aéroports ou les Administrations portuaires canadiennes) et leur respect des ententes de cession ou d'exploitation pertinentes. Le Ministère continue de s'assurer que le réseau de transport est concurrentiel et efficace en en assurant la **surveillance** du système peut revêtir plusieurs formes, comme des analyses spéciales régulières (Examen des baux des AAL), l'examen du plan d'activités d'une entité, des analyses de la documentation, des sondages et des rétroactions de l'industrie/clients et la surveillance des opérations commerciales (comme en témoignent les assemblées générales annuelles, les consultations du public et l'accès du public aux plans), de même que des infractions aux lois fédérales, provinciales ou locales.

Le secteur d'activité des Programmes et Cessions est confronté à un certain nombre de défis en dehors de sa sphère d'influence directe, et ceux-ci risquent d'influer sur sa capacité à s'acquitter de ses engagements. Même si les cessions d'aéroports approchent de leur terme, les cessions de ports n'en sont qu'à mi-chemin. Les deux **programmes de cessions** ont été touchés par la nécessité de trouver des partenaires consentants et de répondre aux intérêts de tierces parties, notamment les revendications territoriales autochtones et les positions des provinces. Ces préoccupations demeureront un défi pour le Ministère et pour le programme de cessions portuaires en particulier.

Les activités dans le secteur des transports ont quantifié d'incidences sur l'environnement qui vont des changements climatiques au smog et à l'appauvrissement de la couche d'ozone, ce qui affecte l'air, la terre et l'eau de tout le Canada. Ces facteurs ont aussi des impacts sur la santé et la qualité de vie de l'être humain. Transports Canada a pris l'engagement de stimuler les **transports durables** au Canada, afin d'atténuer les incidences des activités du secteur des transports sur l'environnement. Cependant, les efforts visant à assurer la durabilité des transports, grâce à des mesures sur les changements climatiques et sur d'autres fronts, subissent l'influence d'un certain nombre de facteurs à l'échelle nationale et internationale. Sur le plan intérieur, il faut tenir compte des problèmes de juridiction entre le fédéral et les provinces et des limites du mandat de Transports Canada. Sur l'échiquier international, le Canada est directement touché par les sources de pollution à l'extérieur de ses frontières, ce qui le rend tributaire des mesures prises par d'autres pays et organismes internationaux. Il n'en reste pas moins que Transports Canada entend continuer à prôner la durabilité des transports au Canada. À cette fin, le Ministère a à sa disposition la Stratégie de développement durable (SDD). En décembre 2000, le Ministère déposera devant le Parlement sa deuxième SDD. Il commencera par consulter les Canadiens pour mieux connaître leur opinion à cet égard (☞ section 4.2, à partir de la p. 55, pour d'autres précisions sur la SDD actuelle).

Remarque : Le secteur d'activité des Programmes et Cessions travaille à l'élaboration d'un système de mesure du rendement. La première mesure qu'il a prise à ce titre a été d'établir la logique du rendement de toutes ses grandes initiatives. Quelques exemples d'éventuelles mesures du rendement figurent dans cette section. À mesure que les travaux avancent, il se peut que ces exemples doivent être écartés ou, au contraire, peaufinés.

## Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

### 1. Aéroports

Aux termes de la **Politique nationale des aéroports** de 1994 (PNA), à propos de laquelle on trouvera des précisions sur le site Web du Ministère, tous les aéroports de Transports Canada, à l'exception des aéroports éloignés, doivent être cédés à des exploitants locaux. L'un des objectifs primordiaux de cette politique est de préserver un Réseau national d'aéroports (RNA) suffisant tout en confiant les décisions à prendre à des exploitants locaux qui sont mieux placés pour faire concorder les besoins locaux avec la réalité économique. Sur les 136 aéroports, à l'exception des aéroports éloignés, qui appartenaient à l'origine à Transports Canada ou dont le Ministère assurait l'exploitation ou le financement, 104 ont été cédés (à la fin de décembre 1999). Les aéroports les plus grands et les plus achalandés qui forment le RNA sont cédés aux Administrations aéroportuaires canadiennes par voie de bail (les quatre premiers ont été cédés à des Administrations aéroportuaires locales), alors que les aéroports hors RNA de taille moins importante sont mis en vente auprès d'intérêts communautaires locaux. Certaines cessions sont retardées à cause de l'intérêt manifesté par des tiers ou du besoin de parvenir à l'autonomie financière, mais l'on s'attend toujours à ce que tous les aéroports, à l'exception des aéroports éloignés, soient cédés d'ici le 31 mars 2001.

Partie intégrante de la PNA, le **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires** (PAIA) octroie des fonds aux aéroports admissibles pour les aider à financer leurs immobilisations ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la baisse des coûts. Une évaluation quinquennale du PAIA a eu lieu en 1999-2000 et a confirmé qu'il fallait préserver ce programme sous sa forme actuelle.

En 1997, le Ministère a entrepris un examen détaillé des baux des AAL de Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. L'examen a porté sur des questions comme la rentabilité financière, les pratiques de fixation des prix, la gestion, la gérance de l'environnement et la sécurité. Il a organisé des consultations publiques avec les principaux intervenants et procédé à l'analyse et à l'élaboration de politiques. Même si la conclusion générale est que la PNA a été un succès retentissant et que les AAL fonctionnent fort bien, un certain nombre d'enjeux stratégiques se sont dégagés de cet examen. Pour tenter de les résoudre, le Ministère élaborera un cadre stratégique détaillé qui régira les rapports à long terme entre Transports Canada et les aéroports du RNA après leur cession. Les changements d'ordre stratégique visent avant tout à améliorer la transparence, les méthodes de fixation des prix et le cadre redditionnel des administrations aéroportuaires. Les décisions finales seront prises au printemps 2000 et mises en oeuvre ultérieurement.

#### *Résultats directs*

- Relever les défis qui entraînent des retards dans le programme de cessions d'aéroports.
- Céder les aéroports restants selon l'échéancier prescrit.
- Surveiller le réseau national d'aéroports.
- Administrer les conventions de bail et en surveiller la conformité.
- Assurer la gestion du PAIA en en faisant l'évaluation suivie et en en assurant le financement.

*Les mesures de rendement peuvent porter sur :*

- ✓ le nombre d'aéroports cédés;
- ✓ le nombre et le coût des projets approuvés dans le cadre du PAIA;
- ✓ le nombre et le coût des aéroports exploités.

- Continuer d'exploiter les aéroports éloignés et les aéroports qui n'ont pas encore été cédés.

*Résultats intermédiaires*

- Adoption par les exploitants locaux d'une démarche commerciale.
- Niveaux de service appropriés, selon les vœux de la collectivité locale et les besoins locaux.
- Respect des conventions de bail et des politiques gouvernementales par les aéroports RNA et NAV CANADA.

*Les mesures de rendement peuvent porter sur :*

- ✓ le niveau de conformité;
- ✓ la rétroaction de l'industrie/clients et les sondages.

*Résultats finals*

- Allègement du fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des aéroports canadiens.
- Réseau national d'aéroports suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

*Les mesures du rendement peuvent porter sur :*

- ✓ le niveau de respect de la législation;
- ✓ les résultats de la surveillance du système.

## 2. Ports

L'un des principaux objectifs de la **Politique maritime nationale** est de préserver un réseau portuaire national tout en confiant les décisions à des exploitants locaux qui sont en meilleure posture pour faire concorder les besoins locaux avec la réalité économique. Il faut signaler que le secteur des Programmes et Cessions (P et C) et celui des Politiques assument des rôles qui s'appuient mutuellement dans la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale au sujet des ports (p. 21, pour d'autres précisions sur les ports). Le secteur P et C joue un rôle actif (encore qu'indépendant) en ce qui concerne bon nombre des activités des Administrations portuaires canadiennes (APC), notamment l'évaluation et l'approbation des transactions immobilières. De plus, tous les ports régionaux et locaux, à l'exception de ceux qui sont désignés comme ports éloignés, doivent être cédés à des exploitants locaux d'ici la fin de 2001-2002. Sur les 549 ports exploités à l'origine par Transports Canada, 357 ont été cédés, démolis ou ont perdu leur statut de port public (à la fin de décembre 1999). Le Ministère continue de céder les ports restants à des intérêts locaux et à opérer des cessions en bloc aux gouvernements provinciaux. Certaines cessions continuent d'être retardées par le besoin de répondre aux intérêts de tierces parties (comme les revendications territoriales autochtones et les positions des provinces).

Un **Fonds de cession des ports** d'une valeur de 125 millions \$ (voir encadré marginal pour la définition) a été créé en vue d'octroyer des crédits à d'autres groupes pour faciliter le processus de cession. Par ailleurs, un **Fonds de transfert des ports** d'une valeur de 40 millions \$ (voir

Le *Fonds de cession des ports* aide les parties intéressées à assumer l'exploitation des ports locaux et régionaux en leur octroyant des crédits pour mener des études de faisabilité avant la cession, des opérations d'assainissement de l'environnement et apporter les améliorations nécessaires pour que les biens-fonds existants respectent un niveau de sécurité ou des normes d'exploitation minimums.

Le *Fonds de transfert des ports* appuie les activités ministérielles nécessaires aux cessions, notamment en ce qui concerne les coûts administratifs et juridiques de même que les études et les relevés environnementaux.

encadré marginal pour une définition) a été constitué en vue de financer les activités ministérielles à l'appui du processus de cession.

#### *Résultats directs*

- Réplique aux défis qui entravent le parachèvement de la cession des ports locaux et régionaux par des consultations proactives et des négociations, s'il y a lieu.
- Cession des ports régionaux et locaux restants avant la fin de 2001-2002.
- Administration du Fonds de cession des ports et du Fonds de transfert des ports.
- Surveillance de la conformité des APC avec les lettres patentes et la LMC.
- Gestion et exploitation dans le respect des niveaux budgétaires des ports publics qui n'ont pas encore été cédés et des 34 ports désignés comme ports éloignés.

*Les mesures de rendement peuvent porter sur :*

- ✓ le nombre de ports cédés;
- ✓ le montant des déboursés du FCP;
- ✓ le respect des normes de service internes;
- ✓ le nombre et le coût des ports exploités.

#### *Résultats intermédiaires*

- Conformité des APC avec les lettres patentes et la LMC.
- Les exploitants locaux adoptent une démarche commerciale.
- Niveaux de service appropriés, selon les vœux de la collectivité locale et les besoins locaux.
- Acceptation par des intérêts locaux des titres de propriété et de la responsabilité des ports.

*Les mesures de rendement peuvent porter sur :*

- ✓ le niveau de conformité;
- ✓ les rétroactions de l'industrie/clients.

#### *Résultats finals*

- Allègement du fardeau que fait peser sur le contribuable fédéral l'exploitation des ports canadiens.
- Réseau national de ports suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

*Les mesures de rendement peuvent porter sur :*

- ✓ les changements des affectations budgétaires nécessaires à l'exploitation des ports;
- ✓ les résultats de la surveillance du système.

### **3. Routes et ponts**

**Routes.** Transports Canada reconnaît que les routes revêtent de l'importance pour tous les Canadiens. La mobilité des personnes et des marchandises d'un océan à l'autre est essentielle à notre qualité de vie et à l'expansion ininterrompue de notre économie. Transports Canada joue un rôle de premier plan dans ce secteur, par l'exécution d'une série d'ententes fédérales-provinciales à coûts partagés dont le but est de moderniser le réseau routier national.

Même si la plupart des programmes de financement des routes en vigueur approchent de leur terme, Transports Canada contribuera la somme de 150 millions \$ entre 2000 et 2001 en vertu de cinq ententes conclues avec trois provinces dans le cadre de projets d'infrastructures routières provinciales. Ces ententes procurent aux provinces la capacité financière d'améliorer et de moderniser leurs infrastructures routières. L'année prochaine, cela englobera par exemple une contribution de 34 millions \$ visant à moderniser la route transcanadienne à Terre-Neuve et une autre de 58 millions \$ visant à améliorer le réseau routier du Nouveau-Brunswick. Grâce aux ententes de partage des coûts du réseau

routier, le Ministère peut s'assurer que tous les projets financés sont conformes aux lois fédérales et provinciales applicables sur les évaluations environnementales. Le Ministère préside également le Comité interministériel des routes, qui assume le rôle de coordonnateur avec d'autres ministères fédéraux pour trouver de nouvelles initiatives et rendre compte du total des dépenses engagées par le gouvernement fédéral dans le réseau routier.

**Ponts.** Au cours des années à venir, Transports Canada entend élaborer avec le concours d'autres ministères fédéraux une stratégie de regroupement visant un certain nombre de ponts et d'axes routiers fédéraux. Transports Canada contribue actuellement la somme de 19 millions \$ étalée sur trois ans (à compter de 1998-1999) pour la réfection du pont Victoria à Montréal, qui a été confiée à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). Le Ministère assure par ailleurs la surveillance et l'administration du contrat d'exploitation du pont de la Confédération.

#### *Résultats directs*

- Administration des ententes de financement à coûts partagés du réseau routier (notamment négociation des changements, visite des sites, respect des lois environnementales).
- Administration et participation aux programmes fédéraux sur les ponts, comme en témoigne le déblocage de crédits pour remettre en état le pont Victoria à Montréal.

*Les mesures de rendement peuvent porter sur :*

- ✓ le nombre de ponts exploités;
- ✓ les coûts d'exploitation des ponts;
- ✓ le coût et le nombre des ententes de financement du réseau routier.

#### *Résultats intermédiaires*

- Poursuite des programmes d'infrastructures routières provinciales.
- Respect par les provinces des ententes de financement
- Respect contractuel des ententes d'exploitation (p. ex. gestion du pont de la Confédération).

*Les mesures de rendement peuvent porter sur :*

- ✓ le niveau de conformité.

#### *Résultats Finales*

- Des infrastructures de transport de surface suffisantes, sûres, efficaces et respectueuses de l'environnement pour le Canada.

*Les mesures de rendement peuvent porter sur :*

- ✓ les résultats de la surveillance du système.



## **4. Les transports durables**

La durabilité des transports est une responsabilité que se partagent les gouvernements, le secteur privé et tous les Canadiens. Les Canadiens sont de plus en plus conscients des défis qui se posent au secteur des transports dans le domaine du développement durable et ils se tournent vers le gouvernement fédéral pour lui demander conseil. Transports Canada a pris l'engagement de promouvoir un réseau de transport durable pour les Canadiens en intégrant des paramètres environnementaux dans ses politiques, programmes et activités. On trouvera ci-après l'analyse de certaines des principales activités entreprises par le Ministère en vue de contrer les changements climatiques, de réduire le smog et de gérer les sites contaminés. Ces activités contribuent aux engagements pris par Transports Canada dans le cadre de la SDD.



## A) STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Transports Canada continuera de mettre en oeuvre sa SDD qui renferme 47 engagements sous 8 enjeux principaux. On trouvera des précisions à la section 4.2 à la p. 55. En outre, le Ministère prépare sa deuxième SDD avec le concours d'autres ministères fédéraux, des principaux intervenants et du public canadien, en vue de la présenter au Parlement en décembre 2000.

 Et la Stratégie de développement durable et le Rapport sur le système de gestion de l'environnement sont accessibles sur copie papier ou sur Internet ( p. 74).

### *Résultats directs*

- Mise en oeuvre suivie de la SDD de 1997 et compte rendu des réalisations.
- La deuxième SDD de Transports Canada doit être déposée devant le Parlement en décembre 2000.
- Poursuite de l'exécution du programme Sur la route du transport durable (SRTD).
- Poursuite de la mise en oeuvre d'un Système de gestion de l'environnement (SGE) pour les activités internes du Ministère.

### *Résultats intermédiaires*

- Intégration des questions de développement durable dans les politiques, les programmes et les activités du Ministère.
- Sensibilisation du secteur des transports aux questions et aux mesures à prendre pour assurer la durabilité des transports.

### *Résultats finals*

- Un réseau de transport écologiquement plus rationnel pour les Canadiens.

## B) CHANGEMENTS CLIMATIQUES ( SDD – défi 3, pour d'autres précisions sur les changements climatiques)

Le gouvernement fédéral a réaffirmé son engagement à l'égard des cibles de Kyoto dans le discours du Trône de 1999. Le secteur des transports est celui qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre. Les prévisions actuelles incitent à croire que les émissions du secteur des transports pourraient en 2010 dépasser de 32 % les niveaux de 1990 (soit 25 % du total des émissions du Canada). Le Ministère a coparrainé avec les ministères provinciaux et territoriaux des Transports la Table sur les transports et les changements climatiques qui a reçu pour mission de recenser les mesures qu'il y a lieu de prendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports du Canada et de préparer un Exposé des options. Au mois de novembre, la Table a présenté son *Exposé des options* aux ministres des Transports et au Secrétariat national du changement climatique, remplissant ainsi son mandat qui consistait à évaluer les coûts, les avantages et les impacts de plus de 120 mesures.

L'an prochain, l'*Exposé des options* sera inséré dans les rapports des 14 autres Tables de concertation afin de contribuer à un projet de stratégie nationale sur le changement climatique qui sera soumis à l'examen des ministres de l'Environnement et de l'Énergie et, en définitive, à celui des premiers ministres. Transports Canada entend collaborer avec les provinces, les territoires et les principaux intervenants pour contribuer à la stratégie nationale sur le changement climatique.

#### *Résultats directs*

- Consultations avec les intervenants du secteur des transports au sujet de l'Exposé des options de la Table et préparation d'un document complémentaire qui sera soumis aux ministres des Transports et au Processus national du changement climatique.
- Analyse des possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre et des impacts que cela aura sur les régions.
- Contribution à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'une stratégie nationale sur le changement climatique.

#### *Résultats intermédiaires*

- Amélioration de la collecte de données ayant trait aux systèmes de transport au Canada.
- Compréhension plus approfondie des possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

#### *Résultats finals*

- Baisse des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports afin de contribuer à la cible nationale que le Canada s'est fixée de réduire ses émissions de 6 % par rapport aux niveaux de 1990.

### **C) POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE** (☞ SDD – défi 3, pour d'autres précisions sur le plan de gestion du smog)

Les sondages indiquent que les Canadiens sont de plus en plus inquiets de l'impact de la qualité de l'air sur leur santé et leur qualité de vie. Les transports contribuent pour une grande part au problème de la pollution atmosphérique. Afin d'améliorer la qualité de l'air au Canada, Transports Canada collabore avec d'autres ministères fédéraux pour élaborer la phase 3 du Plan fédéral de gestion du smog, qui est le plan de mise en oeuvre du gouvernement visant à lui permettre de respecter les normes pancanadiennes sur les particules et l'ozone.

#### *Résultats directs*

- Modification de l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air pour tenir compte du problème de l'ozone.
- Respect des engagements pris dans le cadre du Plan fédéral de gestion du smog par le biais d'initiatives comme le coparrainage de cliniques d'inspection des émissions des véhicules et la surveillance de l'air aux aéroports canadiens (avec le concours des administrations aéroportuaires).

#### *Résultats intermédiaires*

- Sensibilisation accrue à la pollution atmosphérique et à ses incidences par la promotion de meilleures pratiques de gestion de la qualité de l'air.
- Diminution des émissions atmosphériques du secteur des transports.

#### *Résultats finals*

- Atténuation de l'impact des émissions atmosphériques du secteur des transports.
- Amélioration de la qualité de l'air pour les Canadiens.

## D) ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Dans le cadre de l'examen quinquennal de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), Transports Canada collabore avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, d'autres ministères fédéraux et plusieurs intervenants pour déterminer le meilleur régime d'évaluation environnementale qui convient aux projets réalisés sur les terres fédérales louées à d'autres parties. Cela visera également les projets menés dans les aéroports, les ports et sur les terres de la voie maritime du Saint-Laurent, qui ne sont pas actuellement assujettis à la LCEE.

### *Résultats directs*

- Modifications recommandées à la LCEE.

### *Résultats intermédiaires*

- Sensibilisation accrue des administrations aéroportuaires et portuaires et de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent aux prescriptions fédérales en matière d'évaluation environnementale sur les terres qui leur sont louées.

### *Résultats finals*

- Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par le secteur des transports.
- Atténuation des incidences du secteur des transports sur l'environnement du Canada.

## E) ASSAINISSEMENT DE L'ENVIRONNEMENT

Pour s'acquitter de son engagement envers la gérance et la sensibilisation aux questions d'environnement, Transports Canada s'emploie à prévenir et à atténuer les dégâts causés à l'environnement par le secteur des transports. Cela consiste à mener des évaluations environnementales et à recenser et à gérer la contamination des biens-fonds appartenant ou ayant appartenu à Transports Canada.

### *Résultats directs*

- Surveillance de l'assainissement des terrains qui doit avoir lieu à 11 emplacements vendus ou attribués à NAV CANADA; et élaboration de plans d'action pour assainir les terrains de 140 sites loués. Le coût de ces travaux est évalué à 10 millions \$ sur cinq ans.
- Poursuite des travaux d'assainissement du site d'enfouissement de Gloucester moyennant un coût annuel approximatif de 800 000 \$.
- Cadre opérationnel à la mise en oeuvre des politiques et des méthodes de gestion des sites contaminés.
- Base nationale de données sur les sites contaminés.
- Recommandations visant les modifications à apporter à la LCEE.

### *Résultats intermédiaires*

- Des décideurs mieux informés.
- Recensement et gestion de tous les biens contaminés d'ici 2003.

### *Résultats finals*

- Prévention et atténuation des dégâts causés par le secteur des transports à l'environnement.
- Atténuation de l'impact du secteur des transports sur l'environnement du Canada.

### 3.3 Sécurité et Sûreté

#### Objectif du secteur

Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.

#### Description du secteur

Ce secteur est chargé d'élaborer les lois, les règlements et les normes à l'échelle nationale et d'assurer la surveillance, la mise à l'essai, l'inspection, la mise en application, l'éducation et les activités de recherche et développement visant à promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les moyens de transport. En outre, ce secteur élabore les plans de préparatifs d'urgence, garantit la sûreté des personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports et fournit également des services des aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport.

<b>Dépenses prévues par secteur d'activité</b>				
<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2000-2001</b>	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Sécurité multimodale	9 068	<b>12 101</b>	12 047	12 047
Sécurité aérienne	124 906	<b>124 281</b>	123 605	123 593
Sécurité maritime	34 414	<b>32 123</b>	30 561	30 448
Sécurité ferroviaire	20 695	<b>20 848</b>	20 849	20 849
Transport des marchandises dangereuses	10 605	<b>10 419</b>	10 419	10 419
Sécurité routière	23 242	<b>23 797</b>	27 047	27 047
Recherche et développement	7 921	<b>7 032</b>	7 032	7 032
Sûreté et préparatifs d'urgence	11 068	<b>19 796</b>	9 796	9 796
Services des aéronefs	21 914	<b>32 902</b>	25 876	23 561
<b>Total des dépenses prévues</b>	263 832	<b>283 299</b>	267 231	264 791
<b>Équivalents plein temps</b>	2 756	<b>2 699</b>	2 695	2 695

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

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

#### Conjoncture d'exploitation

La **mondialisation** continue de faire ressentir ses effets profonds sur ce secteur d'activité. La convergence accrue et l'harmonisation des règles, des normes et des règlements des transports obligent à parfaitement comprendre les implications pour le cadre national de réglementation des transports. Nous devons également saisir les occasions d'influer sur les initiatives internationales et les projets concertés et y participer.

La constance et la rapidité des progrès des **technologies** de l'information, des innovations technologiques et des informations scientifiques sur les facteurs humains n'ont fait que

complexifier la surveillance réglementaire de ce secteur d'activité. Il faut sans cesse moderniser les lois et étudier des solutions novatrices de remplacement des règlements pour faire face aux progrès technologiques. Ces changements rapides nous obligent également à fournir à nos inspecteurs des informations, des équipements, des instruments, des compétences et une formation parfaitement à jour pour leur permettre de bien fonctionner dans la nouvelle société du savoir.

Sur le plan démographique, le Ministère doit répondre aux besoins qui résultent d'une population vieillissante dans un contexte de croissance soutenue des activités de transport. Dans cette industrie, les restructurations, les fusions et autres changements commerciaux se suivent sans jamais s'arrêter de manière à maximiser les avantages découlant de la croissance économique et de l'évolution des marchés des transports. Les régimes de réglementation doivent être suffisamment flexibles et adaptables pour préserver et améliorer la sécurité tout en appuyant les possibilités de croissance économique. Alors que les **intervenants de l'extérieur** (voir encadré marginal pour une définition) ont des intérêts très divers, il existe entre eux certains points en commun (activisme croissant, examen à la loupe des mesures prises par le Ministère et demandes d'inclusion et de responsabilisation). Les consultations continueront d'être un élément crucial de nos grandes initiatives.

On peut définir un intervenant de l'extérieur comme un individu ou un groupe ayant des intérêts dans le secteur des transports, ce qui englobe le public, le secteur privé, la main-d'œuvre et les groupes d'intérêts ou de citoyens.

Le succès du secteur de la Sécurité et de la Sûreté dépend dans une large mesure de l'expertise de ses effectifs. À cette fin, nous sommes confrontés au vieillissement de notre effectif dont beaucoup des membres les plus aguerris approchent rapidement de la retraite, sans oublier les possibilités attrayantes qu'offre le secteur privé aux mêmes types de travailleurs. Pour préserver son rôle de surveillant de la sécurité, ce secteur s'est lancé dans une campagne de **recrutement** axée sur les compétences essentielles et dans une stratégie de rétention qui repose sur le principe de l'acquisition continue du savoir et du perfectionnement (voir p. 48 pour d'autres précisions sur l'initiative de recrutement et de rétention).

## Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

### 1. Réforme de la réglementation

Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada est l'un des organes de réglementation les plus dynamiques, avec 54 lois dont le Ministère assume la responsabilité primordiale ou partagée, 20 lois sur les transports et plus de 600 règlements comportant des milliers d'articles et de nombreux documents incorporés. La majorité de ces instruments sont administrés par le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté qui

La culture est un mode de réflexion et d'action acquis et partagé au sein d'une société. Parmi les principaux éléments d'une solide *culture de sécurité* :

- ⇒ l'industrie et d'autres parties intéressées adoptent des systèmes et des programmes qui favorisent l'adoption et le renforcement de pratiques de sécurité;
- ⇒ des mesures communes du rendement en matière de sécurité;
- ⇒ un élargissement des consultations et des rétroactions systématiques et constructives.

📖 Le Plan stratégique de sécurité et sûreté contient d'autres précisions sur la culture de sécurité et on peut le consulter sur notre site Web (voir p. 74).

s'emploie à « réglementer de manière plus intelligente » en modernisant, en rationalisant et en améliorant le processus de réglementation. Pour ce faire, il faut évaluer et choisir les meilleurs instruments de réglementation et de conformité, harmoniser les règlements et, à long terme, implanter une solide **culture de sécurité** (voir encadré marginal pour une définition) (☞ section 4.1 pour d'autres précisions sur certaines initiatives législatives et réglementaires).

#### Résultats directs

- Modernisation de la législation sur les transports par une simplification de la structure et du langage, l'adoption de nouveaux instruments d'application d'ordre administratif et l'amélioration ou le remplacement des instruments d'examen et de règlement des conflits, et par la reconnaissance des rôles et des responsabilités des gens que nous réglementons dans la mise sur pied d'une solide culture de sécurité. (À preuve : la nouvelle *Loi sur le tribunal d'appel des transports multimodaux du Canada*, et les modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur le transport par véhicule motorisé*.)
- Amélioration du processus d'élaboration des règlements. Grâce à ce processus amélioré, on entend multiplier les occasions de consultations, ce qui a déjà été fait avec le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) (voir encadré marginal). (À preuve : un examen détaillé de la *Loi sur l'aéronautique* en vue d'en recommander l'amélioration et d'en modifier le cadre législatif.)
- Remplacement de règlements ou adoption de règlements moins prescriptifs pour offrir une plus grande souplesse aux gens que nous réglementons tout en préservant, voire en améliorant les niveaux de sécurité. (À preuve : l'élaboration d'un Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité (ferroviaire), et les normes et les lignes directrices faisant partie de la réforme de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.)
- Harmonisation des règlements, des politiques et des normes, surtout au niveau international, afin de promouvoir des normes de sécurité et de sûreté strictes et uniformes. (À preuve : l'élaboration d'un cadre commun de sécurité aérienne pour toute l'Amérique du Nord grâce à l'Accord trilatéral nord-américain sur l'aviation, afin d'intégrer les politiques et les normes visant les contrôles et les équipements de sûreté, la formation, la détection des armes, la gestion des incidents, l'accès et la sûreté des marchandises; l'adoption en 2002 de la Norme de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en vue d'assurer l'uniformisation de l'agrément et de la certification des gens de mer; et les modifications apportées au Règlement sur le TMD.)
- Des interventions uniformes, appropriées et rentables chaque fois que cela est justifié.

L'élaboration du règlement sur le TMD « en langage clair » illustre les efforts que nous déployons pour assurer des consultations élargies. Le Ministère a eu des consultations suivies avec le Conseil consultatif du ministre, le Groupe de travail fédéral-provincial, des organismes internationaux, nos principaux partenaires commerciaux, des forces de police, des municipalités et des syndicats. En outre, des réunions publiques ont été organisées avec les intervenants intéressés ainsi qu'avec des associations professionnelles et industrielles. Parmi les résultats :

- ⇒ plus de 5 000 exemplaires du projet de règlement ont été diffusés, dont 2 000 ont été consultés sur Internet;
- ⇒ de nombreux articles ont été publiés dans le Bulletin de nouvelles TMD, qui compte 25 000 lecteurs;
- ⇒ nous avons reçu près de 2 000 commentaires.

#### *Résultats intermédiaires*

- Sensibilisation des intervenants pour qu'ils acceptent les mesures réglementaires par le biais de multiples consultations et communications (publications, vidéos et Internet).
- Acceptation par les intervenants de normes de sécurité et de sûreté uniformes et rigoureuses.
- Adoption par l'industrie d'une solide culture de sécurité.
- Conformité accrue des entreprises et des gens que nous réglementons.
- Aptitude accrue de l'industrie à faire face à l'évolution des technologies de sécurité.
- Amélioration des échanges internationaux grâce à l'harmonisation des règlements, des politiques et des normes rigoureuses de sécurité et de sûreté.

#### *Résultats finals*

- Un réseau de transport national et international parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

## **2. Surveillance de la sécurité et de la réglementation des entités cédées**

De nombreux instruments législatifs et mécanismes consultatifs et organisationnels ont été adoptés pour surveiller les diverses entités dont les fonctions faisaient jadis partie de Transports Canada : le Centre d'essai pour véhicules automobiles, organisme appartenant à l'État et exploité par le secteur privé depuis 1996; le ministère des Pêches et des Océans (MPO), qui est responsable de la Garde côtière canadienne depuis 1995; NAV CANADA, qui est aujourd'hui responsable des services de navigation aérienne; et la Corporation de sécurité du transport aérien, qui est responsable de la sécurité des aéroports. À cette fin, le Ministère continue de peaufiner et de resserrer ses rapports et ententes de surveillance de la sécurité avec ces entités.

#### *Résultats directs*

- Établissement d'un nouveau contrat d'ici juin 2001 pour le Centre d'essai pour véhicules automobiles afin de clairement définir les rôles et les responsabilités des deux parties.
- Ententes avec le MPO au sujet de la prestation, de la surveillance et du compte rendu de divers services de sécurité fournis au nom de Transports Canada (p. ex. l'inspection des télécommunications/équipements radiomaritimes).
- Des services d'inspection du secteur privé uniformes, normalisés et largement accessibles. *À preuve* : les ententes conclues avec des organismes du secteur privé (comme les sociétés de classification maritimes) auxquels on délègue les services d'inspection; et l'utilisation améliorée du personnel ministériel dans les régions à haut risque.
- Gestion et promotion conjointes de bonnes pratiques de sûreté, par le biais du Comité consultatif canadien de sensibilisation à la sécurité aérienne, avec la Corporation de sécurité du transport aérien, l'Association du transport aérien du Canada, le Conseil des aéroports du Canada et NAV CANADA.
- Adoption de nouveaux règlements, normes et politiques de sécurité au sujet des aérodromes, des aéroports et des services de navigation aérienne, concordant avec le Règlement de l'aviation canadien.

#### *Résultats intermédiaires*

- Aptitude et empressement des entités cédées à fournir efficacement des services de sécurité au nom de Transports Canada.

- Adoption par les entités cédées d'une solide culture de sécurité.
- Sensibilisation accrue des entités cédées dans le domaine du transport aérien aux règlements, aux normes, aux politiques et aux procédures de sécurité et de sûreté, et acceptation et respect de tous ces textes.

*Résultats finals*

- Un réseau national de transport parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

### 3. Intervention efficace – Programme d'inspection et de surveillance

On dénombre environ 1 400 inspecteurs dans le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté, ce qui représente près de la moitié de son effectif. Les inspecteurs du Ministère revêtent une importance critique pour permettre à Transports Canada de remplir son mandat, vu que c'est ce groupe qui inspecte et assure le respect des règlements par le secteur des transports. À cette fin, le Ministère continue d'analyser et de préconiser les modes d'intervention les plus appropriés pour assurer la conformité. Par exemple, le Ministère est en train de délaisser un mode d'application et de conformité exclusivement pratique et fondé sur les transactions au profit d'un mode de surveillance, de vérification et de consultation. Cela permettra aux inspecteurs d'aider le secteur des transports à trouver de meilleurs moyens de se conformer aux règlements et d'édifier une solide culture de sécurité.

*Résultats directs*

- Surveillance de l'autocertification par les constructeurs de véhicules automobiles et de matériels.
- Enquête sur les véhicules et les matériels défectueux qui risquent de donner lieu à des rappels.
- Modification du programme de surveillance et de conformité en matière de sûreté pour qu'il fasse davantage usage de la gestion des risques, des essais et de campagnes de conformité visant l'utilisation plus efficace des ressources.
- Programmes nationaux de formation destinés au personnel du Ministère chargé de la sécurité maritime et ferroviaire, ainsi que du personnel extérieur et ministériel chargé de la sûreté et des préparatifs d'urgence.
- Inspections, vérifications et mesures d'application proactives des règlements aériens, notamment par la publication du nom des sociétés contrevenantes.
- Rationalisation du processus de certification des produits aéronautiques. *À preuve* : la délivrance à temps des certificats canadiens.
- Évaluation du programme de surveillance de la sécurité ayant trait à l'aviation commerciale et à l'aviation d'affaires, et recensement des possibilités de diversifier le mode de prestation des services et d'utiliser les ressources de manière plus efficace.
- Inspections des navires étrangers (contrôle par l'État du port) et intervention au besoin, et surveillance ciblée des petits navires à passagers afin d'évaluer l'incidence de l'assouplissement des règles d'inspection de ces bâtiments.
- Application des concepts de la gestion des risques pour permettre aux inspecteurs de se concentrer sur les secteurs problématiques.

<p>PORTÉE APPROXIMATIVE :</p> <p>⇒ plus de 30 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et 200 000 locomotives, wagons de marchandises et de voyageurs et unités de matériel canadien;</p> <p>⇒ 3 500 constructeurs et importateurs de véhicules;</p> <p>⇒ 40 000 points d'inspection en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses;</p> <p>⇒ 47 000 navires enregistrés;</p> <p>⇒ 7 000 installations aéroportuaires et 1 000 organismes de produits aéronautiques;</p> <p>⇒ 2 000 transporteurs aériens commerciaux et d'entreprise (nationaux et étrangers).</p>
---



#### *Résultats intermédiaires*

- Volonté manifestée par les constructeurs automobiles de concevoir et de construire des véhicules et des matériels plus sécuritaires afin de minimiser les risques qui se rattachent à leur utilisation.
- Sensibilisation de l'industrie aux règlements, aux normes, aux politiques et aux procédures de sécurité, et acceptation de ces textes.
- Respect par l'industrie des instruments de réglementation.
- Sensibilisation accrue aux rôles et aux responsabilités en matière de sûreté et de préparatifs d'urgence.
- Uniformité nationale dans l'application des règlements.
- Satisfaction des clients à l'égard du processus de prestation des services en ce qui concerne la certification des produits aéronautiques.

#### *Résultats finals*

- Un réseau national de transport parfaitement sûr.

### **4. Systèmes de gestion de la sécurité**

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) garantissent que la sécurité se voit accorder tout le temps et les ressources nécessaires et qu'elle fait l'objet de mesures et d'une surveillance du rendement. On s'attend à ce que le regain d'attention suscité par la sécurité associé au renforcement de la culture de sécurité dans l'industrie entraîne une diminution du nombre de morts et de blessés parmi le public et les employés, une baisse des dégâts matériels attribuables aux accidents et une atténuation de l'impact des accidents sur l'environnement. En outre, les SGS permettront à l'industrie de prouver de manière concrète et visible qu'elle tient vraiment à la sécurité de ses employés, de ses clients et du public, en plus de l'aider à se conformer aux prescriptions réglementaires.

#### *Résultats directs*

- Un cadre et des règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire qui traiteront des indicateurs de rendement et des buts de sécurité; de l'évaluation des risques; des responsabilités et des pouvoirs; et des processus de surveillance, d'évaluation et de vérification.
- Un Programme d'assurance de la qualité maritime et un plan de mise en oeuvre afin de surveiller et de vérifier les fonctions de sécurité réglementaires qui ont été déléguées aux organismes du secteur privé, et élimination des services redondants.
- Étude de faisabilité sur l'autoréglementation de l'aviation d'affaires.
- Cadre de la sécurité aérienne au Canada, grâce à l'initiative Vol 2005 (p. 43 pour d'autres précisions sur cette initiative et les résultats connexes sur les SGS).

#### *Résultats intermédiaires*

- Accessibilité de données sur le palmarès de sécurité de l'industrie ferroviaire d'après les SGS.
- Adoption de pratiques sécuritaires par l'industrie ferroviaire.
- Exécution uniforme et efficace du programme maritime.
- Adoption des SGS par l'industrie.
- Reconnaissance des rôles et des responsabilités partagés des gens que nous réglementons et de leur aptitude à bâtir une solide culture de sécurité.

#### *Résultats finals*

- Un réseau de transport national parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

## **5. Plans et technologies de sûreté et d'urgence**

#### *Résultats directs*

- Plan national tous risques pour assurer la prestation de ressources et de services de transport nationaux en cas d'urgence.
- Plan ministériel d'exercices de préparatifs d'urgence afin d'harmoniser et de coordonner les exercices annuels d'intervention d'urgence de tous les moyens de transport.
- Coordination modale et interopérabilité durant les interventions d'urgence et maximisation de la valeur et des avantages des moyens d'intervention d'urgence disponibles.
- Cadre stratégique et plan de mise en oeuvre visant le déploiement par l'industrie de technologies de détection des explosifs dans les aéroports canadiens.

#### *Résultats intermédiaires*

- Niveau accru de sensibilisation et de coopération dans le milieu d'intervention d'urgence des transports.
- Sensibilisation accrue de l'industrie aux nouvelles technologies de sûreté et à leurs avantages.

#### *Résultats finals*

- Un réseau de transport national parfaitement sûr.

## **6. Recherche et développement**

#### *Résultats directs*

- Projets de recherche-développement modaux et intermodaux visant à améliorer la sécurité, la sûreté, le rendement énergétique et l'accessibilité du réseau canadien de transport tout en protégeant l'environnement.
- Amélioration du potentiel technologique du Ministère pour lui permettre d'atteindre ses objectifs stratégiques et de promouvoir l'innovation dans les transports.
- Collecte de renseignements et de conseils sur les conséquences de la technologie sur les problèmes cruciaux des transports.

QUELQUES INITIATIVES DE R-D :

- ⇒ aides technologiques pour la gestion de la fatigue;
- ⇒ étude des exigences au sujet des systèmes de détection des explosifs à l'état de traces;
- ⇒ essais génériques pour la conversion des véhicules en véhicules accessibles;
- ⇒ évaluation d'un prototype de détection au laser;
- ⇒ analyse du rendement des pistes contaminées;
- ⇒ système de collecte de données sur les collisions sur place;
- ⇒ évaluation opérationnelle des véhicules électriques.

#### *Résultats intermédiaires*

- Volonté des partenaires (autres ministères gouvernementaux, provinces, organismes internationaux et milieu universitaire) de collaborer aux innovations dans les transports pour le bien public.
- Adoption de nouvelles technologies, pratiques et procédures par les protagonistes du secteur.

#### *Résultats finals*

- Un réseau de transport parfaitement sûr.
- un réseau de transport concurrentiel et efficace.

### **7. Services des aéronefs**

Transports Canada fournit, sur la base d'un recouvrement des coûts, des services d'entretien et de modification des aéronefs, des services de formation à l'appui de ses activités et de certains programmes d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, ainsi que de NAV CANADA.

#### *Résultats directs*

- Entretien des flottes d'aéronefs à voilure fixe et à voilure rotative conformément aux normes de navigabilité.
- Fourniture à temps d'aéronefs à l'intention des clients.
- Politiques et directives d'exploitation régissant les opérations en vol afin d'assurer une exploitation sûre et efficace de tous les avions de Transports Canada.
- Programme national de formation pour tous les pilotes pilotant des aéronefs de Transports Canada.

#### *Résultats intermédiaires*

- Satisfaction des clients à l'égard des niveaux de service et de la sécurité.
- Étoffement des connaissances des pilotes et de leur capacité grâce aux cours de formation.

#### *Résultats finals*

- Un effectif de pilotes éminemment qualifiés et professionnels.
- Des services avions ultraefficaces à l'appui du Ministère et d'autres activités des clients qui contribuent à la sécurité du réseau de transport.

### **8. Principales initiatives en matière de sécurité**

#### **A) SÉCURITÉ ROUTIÈRE – VISION 2001**

En vertu de partenariats publics-privés de très grande ampleur, le Ministère avance dans son projet de faire du réseau routier canadien le plus sûr du monde.

#### *Résultats directs*

- Campagne soutenue pour promouvoir l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants appropriés.
- Sondages pour déterminer le nombre de conducteurs qui conduisent sans toutes leurs facultés et qui bouclent leur ceinture de sécurité.
- Adoption du nouveau Code canadien de sécurité pour la sécurité des véhicules commerciaux.
- Recherches sur les sacs gonflables évolués et la protection contre les collisions latérales, le fonctionnement des systèmes de freinage antiblocage et la sécurité des systèmes intelligents de transport de bord.
- Évaluation des performances des sacs gonflables en cas de collision frontale et latérale.
- Projet de règlement – d'après les résultats de la recherche – sur la protection par les sacs gonflables évolués, la protection contre les impacts latéraux et l'abaissement des dispositifs d'ancrage des systèmes de retenue pour enfants.

- Dernière touche mise au règlement sur la classification des véhicules à basse vitesse et des bicyclettes électriques, sur les prescriptions relatives aux véhicules incomplets et les normes sur les carburants de remplacement.
- Partenariats avec les provinces afin de renforcer et d'améliorer les programmes à l'échelle nationale.

#### *Résultats intermédiaires*

- Sensibilisation accrue du public à la sécurité routière, comme en témoigne le bon usage des dispositifs de retenue.
- Adoption de pratiques sûres par le secteur des transports et les usagers, comme l'attestent les évaluations des performances de sécurité des transporteurs.
- Respect des règlements par les constructeurs de véhicules automobiles et de matériels de transport. *À preuve* : une combinaison d'inspections sélectives et d'essais d'échantillons représentatifs et examen ciblé des propres registres d'autocertification des constructeurs.
- Collaboration entre tous les paliers de gouvernement et l'industrie. *À preuve* : le renforcement des programmes provinciaux sur la conduite sans toutes ses facultés, l'uniformisation de la mise en oeuvre provinciale du Code canadien de sécurité, l'amélioration de la conception et de la construction des véhicules automobiles et des matériels de transport par l'industrie et l'amélioration des données recueillies sur les collisions.
- Recherches concertées pour améliorer les techniques de sécurité des véhicules automobiles.
- Adoption volontaire par l'industrie et les usagers des transports d'une solide culture de sécurité.

#### *Résultats finals*

- Le réseau routier canadien le plus sûr du monde.

☎ Appelez notre numéro gratuit 1 800 333-0371 pour d'autres renseignements sur la désactivation des sacs gonflables. Vous pouvez également visiter notre site Web pour des précisions sur les rappels de véhicules (voir p. 74).

### **B) SÉCURITÉ FERROVIAIRE – DIRECTION 2006**

En vertu de partenariats publics-privés de grande ampleur, le Ministère continue d'enregistrer des progrès au chapitre de sa volonté de réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau rail-route et les cas d'intrusion en menant des activités dans sept grands secteurs (éducation, application des règlements, génie, recherche, législation, ressources et communications).

PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ 15 500 passages à niveau publics passifs;
- ⇒ 7 200 passages à niveau publics automatiques;
- ⇒ 28 500 passages privés et de fermes passifs.

#### *Résultats directs*

- Éducation et application des règlements par le biais de programmes comme Agent de train, Intrusions sélectives et Impact sur l'exploitation et le respect de la circulation.
- Programmes d'éducation et de sensibilisation des écoliers de la 4<sup>e</sup> à la 6<sup>e</sup> année, des propriétaires de VTT, du personnel des services d'urgence et des résidents vivant près de lieux d'intrusion « à haut risque ».
- Contribution financière à l'Association des chemins de fer du Canada pour la préparation de documents promotionnels ayant trait à Direction 2006 comme : des

vidéocassettes de sécurité s'adressant au public à haut risque; la mise en oeuvre d'un programme de prévention des intrusions dans la communauté destiné à un plus vaste public d'après les rétroactions positives du projet pilote de police de BC Rail et du CN/CP.


- Contribution financière au Programme d'amélioration des passages à niveau afin d'améliorer les infrastructures des passages à niveau rail-route en vue de réduire les risques d'accident aux passages à niveau.
- Partenariats avec les provinces et les municipalités, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, les organismes de respect de la loi et d'autres organismes de sécurité et de service au public.

#### *Résultats intermédiaires*

- Sensibilisation et investissement accrus du public en vue d'éradiquer le problème des cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires.
- Réduction des risques et de la gravité des accidents qui surviennent aux passages à niveau par leur amélioration.
- Adoption par l'industrie d'une culture de sécurité.
- Meilleure compréhension des facteurs technologiques, opérationnels et humains qui entrent en jeu dans les collisions aux passages à niveau rail-route et les incidents d'intrusion.

#### *Résultats finals*

- Diminution de 50 % du nombre de collisions aux passages à niveau rail-route et d'incidents d'intrusion sur les propriétés ferroviaires d'ici 2006 (à partir de l'année de référence 1995).

 Vous trouverez d'autres précisions sur Direction 2006 sur notre site Web à [<http://www.direction2006.com>].

### **C) VOL 2005 – UN CADRE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE POUR LE CANADA**

#### *Résultats directs*

- Cadre de sécurité aérienne visant à atteindre des cibles de sécurité bien précises.
- Modifications des règlements en vue d'encourager l'adoption des principes de gestion de la sécurité. Les avis des modifications envisagées seront présentés au conseil consultatif sur le Règlement de l'aviation canadien.
- Participation à des séminaires, des ateliers et des symposiums pour sensibiliser les gens au rôle des facteurs humains dans le maintien de programmes de sécurité efficaces.
- Programmes d'entraînement des pilotes de ligne parfaitement structurés et intégrés.

#### PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ 2 000 exploitants d'aéronefs (nationaux et étrangers);
- ⇒ 7 000 installations aéroportuaires;
- ⇒ 135 installations du système de navigation aérienne;
- ⇒ 10 000 mécaniciens d'entretien d'aéronef;
- ⇒ 1 000 organismes qui conçoivent et fabriquent des produits aéronautiques;
- ⇒ 76 000 titulaires d'une licence de pilote – 41 000 d'une licence de pilote privée et 11 000 d'une licence de pilote de ligne, sans compter les autres.

#### *Résultats intermédiaires*

- Plus grande facilité de savoir où des interventions de sécurité s'imposent de toute urgence.

- Meilleure compréhension et acceptation des notions et des principes de gestion de la sécurité.
- Adoption par l'industrie de plans de gestion de la sécurité et renforcement des programmes de sécurité.
- Sensibilisation accrue aux facteurs humains et aux systèmes de gestion de la sécurité dans l'ensemble du milieu de l'aviation civile.
- Renforcement des techniques et des compétences des pilotes dans le milieu aéronautique.

*Résultats finals*

- Amélioration continue du niveau de sécurité aérienne.
- Niveau élevé de confiance du public dans le programme d'aviation civile.

### 3.4 Administration ministérielle

#### Objectif du secteur d'activité

Des services de soutien efficaces (financiers, administratifs, gestion/technologies de l'information, ressources humaines, communications, juridiques et exécutifs) qui répondent aux besoins du Ministère.

#### Description du secteur

Ce secteur est celui qui établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et qui épaulé les autres secteurs d'activité du Ministère en leur fournissant les services essentiels décrits ci-dessus.

Dépenses prévues par secteur d'activité				
Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Services généraux	82 064	<b>67 963</b>	68 709	69 068
Gestion ministérielle	11 398	<b>12 157</b>	12 157	12 157
<b>Total des dépenses prévues</b>	93 461	<b>80 120</b>	80 867	81 226
<b>Équivalents temps plein</b>	854	<b>676</b>	672	674

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

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

#### Conjoncture d'exploitation

Le Ministère procède à la mise en oeuvre d'un nouveau processus de planification opérationnelle dont le but est de faciliter la prise de décisions à tous les niveaux. Au cours des prochaines années, on attachera plus d'importance à l'adoption et à l'utilisation de mesures du rendement et à l'établissement d'un lien entre la planification opérationnelle et le nouveau programme de gestion du rendement du gouvernement afin d'assurer des responsabilités claires au chapitre des résultats. Par ailleurs, on essaiera de mieux lier l'attribution des ressources (humaines, financières et infrastructurelles) aux objectifs du Ministère.

Au sein de ce secteur d'activité, le Groupe des services généraux s'occupe de concevoir son propre plan stratégique et sa stratégie de ressources afin de mieux servir les clients, d'être capable de mesurer le rendement et les résultats et d'optimiser l'affectation et l'utilisation des ressources limitées. Le voeu manifesté par le Parlement et par le public d'avoir la preuve de la valeur des services constitue l'une des forces motrices des efforts de planification du groupe et de l'élaboration de systèmes de gestion pour moderniser la fonction de contrôleur. En même temps, les ressources limitées nous causent des difficultés pour répondre à nos besoins de planification et de gestion. Quantité d'**initiatives gouvernementales** ont abouti à une hausse draconienne du volume de travail au sein de ce secteur d'activité, particulièrement des Services généraux, notamment :

- la restructuration de l'industrie des compagnies aériennes et l'adoption de nouvelles lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels;
- le délestage sur le Ministère de responsabilités qui étaient jusque-là assumées par le gouvernement et les organismes centraux : modernisation de la fonction de contrôleur, Stratégie d'information financière (SIF), réformes de la dotation et des relations de travail, Norme générale de classification et retour aux négociations collectives.

L'Examen des programmes du gouvernement a entraîné un certain nombre de difficultés relatives à la fonction **des finances et de l'administration**, particulièrement pour faire face à la baisse des ressources ministérielles tout en assurant le déblocage de fonds suffisants pour exécuter nos programmes actuels et appuyer les stratégies prioritaires dans le secteur des transports. Les retards survenus dans la prise de certaines initiatives découlant de l'Examen des programmes, comme les cessions de ports et la vente des wagons-trémies affectés au transport des grains, expliquent que la baisse du volume de travail que l'on escomptait ne s'est pas produite comme prévu. L'adoption de la SIF présente pour sa part d'autres difficultés, notamment la formation du personnel financier et des gestionnaires ministériels, la construction d'interfaces systèmes et une modification de la façon dont les gestionnaires réfléchissent en termes de budgétisation et d'investissements. On constate également une hausse de la demande d'analyses économiques ayant trait aux programmes de cessions, aux problèmes des baux, aux infrastructures des ponts et des routes et aux politiques visant le développement durable.

**La gestion/les technologies de l'information (GI/TI)** présentent quantité de défis et de possibilités. La gestion stratégique de la GI/TI fait partie intégrante de toutes les activités du Ministère, qui doit à cette fin accroître sa capacité à fournir des informations et des services électroniques aux intervenants et au public. Celui-ci doit également acquérir de nouvelles capacités technologiques qui répondent à ses besoins quotidiens en matière d'information. Pour surmonter ces difficultés, il faut à tout prix que nos gestionnaires prennent davantage conscience du rôle et des coûts des technologies ainsi que des avantages d'une approche intégrée et stratégique. Il faut également que l'évolution de la GI/TI soit synchronisée avec les initiatives gouvernementales, comme le Gouvernement en ligne.

Dans l'optique des **ressources humaines**, la complexité croissante des nouveaux systèmes et politiques oblige les employés à constamment étoffer et aiguiser leurs compétences. La lutte acharnée que nous livrent le secteur privé et d'autres ministères gouvernementaux pour recruter des employés qualifiés (en particulier les inspecteurs de réglementation, les spécialistes des technologies et les agents financiers) présente une sérieuse difficulté au niveau du recrutement et de la rétention. Le Groupe des services généraux utilise actuellement un volume considérable de ressources pour répondre aux besoins urgents de recruter des inspecteurs de la réglementation et de les retenir. Par ailleurs, le Ministère a pris des initiatives avec les employés et les gestionnaires pour résoudre les grandes préoccupations qui se sont dégagées du sondage mené auprès des employés de la fonction publique en 1999.

## **Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?**

### **1. Stratégie d'information financière (SIF)**

L'adoption de la SIF permettra de mieux mesurer le rendement et fournira de meilleures données aux gestionnaires du Ministère pour prendre leurs décisions.



#### *Résultats directs*

- Adoption de la comptabilité d'exercice pour toutes les opérations d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2001.
- Mesures appropriées pour étudier l'impact de la SIF sur les gestionnaires, sur les pratiques opérationnelles actuelles du Ministère et la configuration de son système de gestion financière et du matériel.

#### *Résultats intermédiaires*

- Acceptation et compréhension par les gestionnaires des avantages qu'il y a à suivre les lignes directrices et les procédures de la nouvelle SIF qui reposent sur les principes de la comptabilité d'exercice.

#### *Résultats finals*

- Prise de décisions efficaces en fonction de données ponctuelles et utiles.

## **2. Renouvellement de la fonction publique**

#### *Résultats directs*

- Adoption d'un cadre de planification des ressources humaines pour faciliter la gestion d'un effectif ministériel qualifié et diversifié; cela nécessitera l'établissement et l'analyse de données et de tendances démographiques pour planifier la relève.
- Adoption d'une réforme de la dotation, de la Norme générale de classification et de la gestion fondée sur les compétences.
- Réplique aux besoins recensés dans le sondage auprès des employés de la fonction publique et également aux besoins de formation des cadres, d'administration du personnel et de formation au commandement.

#### *Résultats intermédiaires*

- Climat propice à l'acquisition continue du savoir.
- Rajeunissement de l'effectif ministériel.
- Effectif hautement qualifié et représentatif.

#### *Résultats finals*

- Milieu de travail stimulant, positif et intégré totalement exempt d'obstacles systémiques.
- Transports Canada devient un employeur privilégié.

## **3. Gestion/technologies de l'information**

#### *Résultats directs*

- Concordance entre le processus de planification de la GI/TI et le processus de planification opérationnelle.
- Plan stratégique GI/TI (sur un horizon de 3 à 5 ans) visant à illustrer les résultats opérationnels substantiels comme les changements des systèmes et le libre-service, intégrant le Cadre amélioré de gestion (CAG) du Conseil du Trésor.
- Adoption d'un cadre de gestion des applications pour aider le Ministère à mieux gérer l'intégralité du cycle de vie d'une application (p. ex. définition, développement, implantation, appui, entretien et mise hors service).
- Application de l'analyse de rentabilisation à l'appui de toutes les propositions d'investissement majeures en GI/TI.

#### *Résultats intermédiaires*

- Prise de conscience par les gestionnaires de la valeur de la GI/TI pour permettre et améliorer l'exécution des programmes.
- Prise de conscience par les gestionnaires de l'orientation industrielle ainsi que des produits, services, politiques, lignes directrices et normes en place qui régissent la GI/TI à Transports Canada.
- Collaboration des gestionnaires aux initiatives GI/TI.
- Resserrement des collaborations entre le Ministère et d'autres ministères gouvernementaux, les organismes centraux et l'industrie à propos d'initiatives GI/TI communes.
- Volonté des gestionnaires d'exploiter les possibilités de services électroniques lorsque ceux-ci améliorent l'exécution des programmes.

#### *Résultats finals*

- Exécution efficace des programmes par des investissements stratégiques dans la GI/TI et optimisation des possibilités de services électroniques.
- Maximisation de l'utilisation des ressources ministérielles.
- Transports Canada fournit des services conformément aux initiatives du Gouvernement en ligne/Service Canada.

## **4. Recrutement et rétention**

Dans le cadre de la stratégie de recrutement et de rétention visant à remédier à la pénurie d'inspecteurs de réglementation, le Ministère a lancé une campagne de recrutement qui vise les inspecteurs et les ingénieurs de l'aviation et de la marine.

#### *Résultats directs*

- Amélioration de l'affichage des offres d'emploi et des affectations de perfectionnement.
- Actualisation des programmes de formation et établissement des besoins de formation en cours d'emploi.
- Inventaire automatisé des candidats, ce qui permet d'avoir accès aux candidats qualifiés.

#### *Résultats intermédiaires*

- Amélioration des taux de recrutement et baisse de l'attrition au sein du milieu des inspecteurs de réglementation.
- Représentation accrue des groupes désignés dans le domaine de l'équité en matière d'emploi.
- Le Ministère est mieux en mesure de s'acquitter de son mandat de réglementation.

#### *Résultats finals*

- Un effectif représentatif, hautement qualifié et professionnel, qui est reconnu et respecté par le secteur des transports.
- Confiance du public et satisfaction des intervenants à l'égard des niveaux de service et de la sécurité.

## **5. Politique de recouvrement des coûts**

L'établissement d'une politique de recouvrement des coûts fournira des renseignements à l'industrie sur les plans de recouvrement des coûts à plus long terme du Ministère, de même que sur les normes de service se rapportant aux secteurs assujettis à un régime de

recouvrement des coûts ou qui le seront un jour. Parmi les difficultés que pose le recouvrement des coûts, mentionnons les conséquences possibles de la concurrence dans divers segments du secteur des transports, particulièrement lorsque le niveau de financement par l'utilisateur augmente à cause d'autres programmes de recouvrement des coûts ailleurs dans le gouvernement. Par ailleurs, étant donné que les niveaux de recouvrement des coûts sont variables dans tout le Ministère, cela ne facilite pas l'emploi d'une formule générale pour l'établissement d'une politique ministérielle sur le recouvrement des coûts.

#### *Résultats directs*

- Adoption de politiques nouvelles et clairement définies visant le recouvrement des coûts dans chaque moyen de transport où il se peut que Transports Canada fournisse des services à l'avenir.

#### *Résultats intermédiaires*

- Sensibilisation des intervenants à la politique de recouvrement des coûts du Ministère et à ses principes directeurs.

#### *Résultats finals*

- Efficacité accrue du secteur des transports attribuable au fait que les intervenants fondent leurs décisions sur une compréhension détaillée des coûts des services fournis. De ce fait, il se peut que les intervenants assument de plus grandes responsabilités au niveau de la prestation des services de transport.

## 4.0 Initiatives horizontales

### 4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>Parachever la réforme de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Délégation des activités d'inspection à des organismes indépendants (sociétés de classification) investis de responsabilités au niveau de l'assurance de qualité de la sécurité maritime.</li> <li>• Législation moderne et délimitation claire des responsabilités ministérielles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet d'application renforcé visant à accroître le niveau et le taux de conformité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système national de transport maritime parfaitement sûr et économiquement rentable.</li> </ul>
<p>En vertu de la <i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i> :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. introduire des projets de règlement sur la protection par les sacs gonflables évolués, la protection contre les impacts latéraux et l'abaissement des ancrages pour les dispositifs de retenue pour enfants;</li> <li>2. mettre la dernière main aux règlements sur les véhicules à faible vitesse et les bicyclettes électriques, les prescriptions relatives aux véhicules incomplets et les normes sur les carburants de remplacement.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Essais de conformité et activités d'application des règlements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration par les constructeurs de la conception et de la construction des véhicules automobiles dotés d'un plus fort potentiel de résistance aux collisions et d'une plus grande protection des occupants en cas d'accident.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des blessés et des morts résultant de la conduite de véhicules automobiles, pour que le Canada ait le réseau routier le plus sûr du monde.</li> </ul>

## Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>Modifier la <b>Loi sur les transports routiers de 1987</b> afin d'offrir un cadre national pour la réglementation provinciale des compagnies extraprovinciales de transport routier (par camion et autocar), axé sur la sécurité des transporteurs. Les modifications renverront aux normes sur le rendement des transporteurs élaborées par les gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie en vertu d'un processus de consultation placé sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cadre national axé sur la sécurité des transporteurs, et comportant des normes établies en collaboration.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Application uniforme et complète par les provinces de la norme 14 du Code canadien de sécurité – Cotes de sécurité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du nombre des blessés et de morts résultant d'accidents mettant en cause les transporteurs extraprovinciaux.</li> <li>• Le réseau routier canadien devient le plus sûr du monde.</li> </ul>
<p>Introduire le projet de <b>Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada</b>, qui perpétuera le Tribunal de l'aviation civile comme tribunal des transports multimodaux chargés d'analyser les mesures prises dans le cadre de plusieurs textes législatifs sur les transports.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Champ de compétence défini du tribunal et recensement des mesures soumises à l'examen du tribunal.</li> <li>• Modifications de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, de la <i>Loi sur la sécurité du transport maritime</i> et de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus grande uniformité dans le traitement de ceux que nous réglementons.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau de transport national parfaitement sûr.</li> </ul>

## Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>Introduire le projet de <b>Loi sur la restructuration des compagnies aériennes</b>, notamment les révisions de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, de la <i>Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada</i> et de la <i>Loi sur la concurrence</i>, pour que la restructuration des compagnies aériennes du Canada se fasse de manière ordonnée et perturbe le moins possible les collectivités, le public voyageur et les employés des compagnies aériennes, tout en préservant un marché concurrentiel et une industrie rentable. La législation portera sur les préoccupations et les recommandations formulées par le Comité permanent des transports et le Comité sénatorial permanent des transports et des communications durant les audiences qu'ils ont tenues sur la restructuration des compagnies aériennes en novembre 1999. (Le projet de loi C-26 a été présenté à la Chambre le 17 février 2000.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stratégie de communications et de consultations pour tenir les intervenants au courant du déroulement du processus législatif.</li> <li>• Consultations avec l'Office des transports du Canada et le Bureau de la concurrence.</li> <li>• Libéralisation du régime d'attribution des routes internationales aux transporteurs aériens canadiens.</li> <li>• Conditions qui abattent les obstacles à l'entrée de nouveaux concurrents et qui stimulent la concurrence.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisation accrue des intervenants pour qu'ils comprennent et qu'ils acceptent les changements.</li> <li>• Incitation des exploitants existants et nouveaux à conquérir de nouveaux marchés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une industrie canadienne des compagnies aériennes sûre et en bonne santé, contrôlée par des Canadiens pour des Canadiens.</li> <li>• Capacité de rivaliser avec les plus grosses et les meilleures compagnies aériennes du monde tout en offrant des services acceptables à destination de tous les points du Canada à des prix justes.</li> </ul>
<p>Introduction d'ici juin 2000 du projet de <b>Loi sur le transport du grain</b>, notamment des modifications à la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, et peut-être à la <i>Loi sur la Commission canadienne du blé</i>, pour que le système de manutention du grain stimule la responsabilisation, la concurrence et l'efficacité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stratégie de communications et de consultations pour tenir les intervenants au courant du déroulement du processus législatif.</li> <li>• Consultations avec Agriculture et Agroalimentaire Canada.</li> <li>• Cadre pour un système de transport et de manutention du grain qui stimule la responsabilisation, la concurrence et l'efficacité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisation accrue des intervenants pour qu'ils comprennent et qu'ils acceptent les changements.</li> <li>• Adoption par les intervenants de l'industrie du grain des changements nécessaires à leurs rôles, leurs pratiques commerciales et leurs institutions officielles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Système de transport et de manutention du grain commercial axé sur les contrats qui répond aux besoins des Canadiens.</li> </ul>

## Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>Introduire une nouvelle <b>Loi sur la responsabilité maritime</b> afin de regrouper les régimes de responsabilité maritime en vigueur en une seule loi et de valider rétroactivement certains règlements établis en vertu de la <i>Loi sur la Société canadienne des ports</i> et des règlements établis en vertu de la <i>Loi sur le pilotage</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Loi fédérale concernant la responsabilité des armateurs à l'égard des passagers en cas de blessure ou de mort.</li> <li>• Uniformité des règles visant le partage des responsabilités.</li> <li>• Protection des droits du public voyageur qui emprunte les transports maritimes.</li> <li>• Approche détaillée à l'égard de la législation et de la réglementation de la responsabilité maritime.</li> <li>• Cadre logique des futurs régimes de responsabilité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisation accrue aux risques potentiels et à l'assurabilité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Système de transport maritime efficace et économiquement rentable grâce à un régime de dédommagement rapide et suffisant en cas d'accident.</li> </ul>
<p>Apporter les modifications à la <b>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</b>, afin de rationaliser son administration et de créer un climat d'exploitation plus concurrentiel dans les armements réguliers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire à la fois la paperasserie et le fardeau de réglementation pour l'industrie.</li> <li>• Maintenir l'exemption de la <i>Loi sur la concurrence</i> et injecter des dispositions proconcurrentielles supplémentaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus grande flexibilité de sous-traitance des options entre les transporteurs et les expéditeurs.</li> <li>• Appuyer l'harmonisation de la législation canadienne avec celle de ses principaux partenaires commerciaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système national de transport maritime efficace et plus concurrentiel.</li> </ul>

## Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>En vertu des récentes modifications apportées à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, introduire un <b>Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité</b>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cadre officiel visant à intégrer la sécurité dans les opérations ferroviaires quotidiennes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité de données sur le rendement en matière de sécurité d'après le nouveau règlement.</li> <li>• Adoption de pratiques sécuritaires par l'adoption d'éléments du règlement.</li> <li>• Reconnaissance du partage des rôles et des responsabilités de ceux que nous réglementons et établissement d'une solide « culture de sécurité ».</li> <li>• Conformité volontaire accrue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau national de transport parfaitement sûr.</li> </ul>
<p>Poursuivre la modification du <b>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</b> en « langage simple ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Règlement clair, précis et facile à comprendre dont les informations sont plus facilement accessibles au lecteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect, sensibilisation et compréhension accrues du règlement à la fois pour les gens que nous réglementons et pour ceux qui sont chargés de le faire appliquer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protection de la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses au Canada.</li> </ul>
<p>Élaborer un <b>Règlement sur les ports et les installations portuaires publics</b>, appelé à remplacer le Règlement sur les quais de l'État et le Règlement sur les ports publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Règlement visant à gérer et contrôler l'aménagement et l'utilisation des ports et des installations portuaires publics (c.-à-d. les ports qui n'ont pas encore été cédés et les ports éloignés).</li> <li>• Consultation des intervenants.</li> <li>• Surveillance de la réglementation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect, sensibilisation et compréhension du nouveau règlement par les intervenants.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réseau de ports publics suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.</li> </ul>



## 4.2 Stratégie de développement durable

Transports Canada a présenté sa *Stratégie de développement durable* (SDD) devant la Chambre des communes en décembre 1997, laquelle faisait état de 8 défis stratégiques et de 47 engagements qui façonneront le secteur des transports. Les activités du Ministère dans ces secteurs contribueront à assurer la durabilité du réseau de transport, un réseau qui soit sûr, efficace et respectueux de l'environnement, pour la génération actuelle et les générations futures de Canadiens. Plusieurs initiatives ont été désignées prioritaires sous chacun des défis pour l'exercice 2000-2001. Ces initiatives, présentées ci-dessous, seront prises dans le cadre de notre propre mandat et en partenariat avec d'autres. Afin d'améliorer nos rapports dans les années à venir, nous avons entrepris des travaux internes pour concevoir un ensemble de mesures du rendement à propos des huit défis. Lorsqu'elles seront définitivement arrêtées, ces mesures figureront dans nos futurs Rapports sur les plans et les priorités.

<b>Résultat final : minimiser les risques de dégâts causés à l'environnement par les accidents des transports (défi 1)</b>	
<b>Résultats directs</b>	<b>Résultats intermédiaires</b>
Collaborer à l'élaboration d'un <i>Code de navigation polaire</i> par l'entremise de l' <i>Organisation maritime internationale</i> .	Acceptation et respect des directives internationales par les expéditeurs maritimes, lesquelles portent sur la prévention de la pollution, la réglementation et les mesures opérationnelles ayant trait aux activités de transport dans les eaux arctiques.
Assurer la formation des fonctionnaires sur les évaluations environnementales par des discussions individuelles, la fourniture de documents de formation et l'organisation de séances de formation.	Sensibilisation et compréhension accrues des évaluations environnementales par les fonctionnaires.
Continuer à administrer et à promouvoir le Programme d'aide en cas d'urgence (PACU) obligatoire. Procéder à des inspections des PACU actifs, de même qu'à des inspections aléatoires des plans en vigueur.	Sensibilisation accrue aux mesures visant la sécurité de l'environnement et la prévention des accidents par les PACU.

<b>Résultat final : promouvoir l'écologisation des activités dans le secteur des transports (défi 2)</b>	
<b>Résultats directs</b>	<b>Résultats intermédiaires</b>
Poursuivre la mise en oeuvre du Système de gestion de l'environnement (SGE) à l'Administration centrale et dans les cinq régions de TC. Revoir l'implantation du SGE existant et procéder à des vérifications du SGE des régions par rapport aux critères ministériels établis.	Adoption de meilleures pratiques environnementales par le secteur des transports.
Améliorer la gestion opérationnelle des effluents de glycol par une analyse des programmes de gestion des eaux d'orage aéroportuaires. Publier les résultats de la surveillance du glycol avant le début de la saison de déglacage en septembre 2000.	Réduction des effluents de glycol dans les eaux d'orage.
Promouvoir le Manuel d'affectation des terres et de contrôle de l'environnement avec le concours de l' <i>Organisation de l'aviation civile internationale</i> (OACI). Distribuer ou présenter ce manuel aux principaux intervenants des transports dans le cadre de conférences, de réunions de comité, etc.	Sensibilisation et utilisation accrues du manuel dans le secteur des aéroports.

<b>Résultat final : réduire les émissions atmosphériques de source mobile (défi 3)</b>	
<b>Résultats directs</b>	<b>Résultats intermédiaires</b>
<p>Avec ses partenaires canadiens, Transports Canada continuera de collaborer aux travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de réduire les émissions des aéronefs et d'assurer le respect des normes technologiques réalistes les plus strictes, économiquement justifiées et respectueuses de l'environnement;</li> <li>concevoir et promouvoir des technologies et de meilleures pratiques d'exploitation qui contribuent à réduire les émissions opérationnelles des aéronefs.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Adoption dans le Règlement de l'aviation canadien et le cadre de réglementation d'autres pays de normes de certification plus strictes s'appliquant aux nouveaux moteurs d'aéronef afin d'en réduire les émissions. Cela a pour but d'assurer que la flotte future d'aéronefs du monde générera moins d'émissions pour une mission caractéristique donnée.</li> <li>Adoption par les exploitants et les pourvoyeurs de services de l'industrie de technologies et de pratiques d'exploitation qui contribuent à réduire les émissions et la consommation de carburant et à accroître la capacité et l'efficacité du système aéronautique.</li> </ol>
Remplir les engagements pris par Transports Canada dans le cadre du Plan fédéral de gestion du smog en appuyant le respect des normes pancanadiennes sur les particules et l'ozone; et organiser chaque année des cliniques d'inspection des émissions des véhicules.	Volonté par le secteur des transports et les consommateurs de prendre des mesures afin de réduire les émissions qui contribuent au smog.
Continuer à participer au projet « Véhicule électrique – Montréal 2000 », qui doit permettre à la Région du Québec d'intégrer deux véhicules électriques dans les parcs opérationnels du Ministère.	Compréhension plus approfondie des véhicules nouveaux pour le marché de l'automobile.
Élaborer des initiatives dans le secteur des transports qui contribuent à la Stratégie nationale sur les changements climatiques.	Adoption par les Canadiens et les groupes industriels de pratiques de transport plus durables, afin de respecter les engagements du Protocole de Kyoto.

<b>Résultat final : promouvoir l'éducation et la sensibilisation en matière de transport durable (défi 4)</b>	
<b>Résultats directs</b>	<b>Résultats intermédiaires</b>
Élaborer et mettre en oeuvre le programme interne de migrations vertes afin de promouvoir le transport durable au sein du Ministère en préparant des documents promotionnels internes, notamment des dossiers, des exposés et des bulletins à l'intention des employés sur les <i>migrations vertes</i> .	Meilleure compréhension du transport durable au sein de Transports Canada. Preuve de leadership dans la promotion des avantages du transport durable au sein de la communauté élargie.
Mettre en oeuvre le programme <i>Sur la route du transport durable</i> (SRTD), programme de financement mené en collaboration avec d'autres ministères et intervenants, en soumettant les propositions de projets à l'évaluation d'un comité consultatif; et promouvoir le programme SRTD sur le site Web du Ministère, dans le cadre de conférences, sur des documents imprimés, etc.	Sensibilisation et acceptation des approches novatrices à l'égard du transport durable dans la collectivité et à l'échelle nationale.

<b>Résultat final : évaluer l'incidence environnementale des programmes financés au moyen de paiements de transfert (défi 5)</b>	
<b>Résultats directs</b>	<b>Résultats intermédiaires</b>
Actualiser la Politique d'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada, en publiant notamment un document de travail et un autre sur les enjeux, des documents d'orientation pour l'élaboration de la politique et en dispensant une formation.	Aptitude des gestionnaires et des décideurs du Ministère à mieux incorporer le développement durable dans les nouvelles politiques et les programmes.
<b>Résultat final : peaufiner les indicateurs de transport durable (défi 6)</b>	
<b>Résultats directs</b>	<b>Résultats intermédiaires</b>
Procéder à une évaluation de base des indicateurs existants de transport durable en collaborant avec d'autres ministères gouvernementaux et des organisations non gouvernementales (comme le Centre de transport durable).	Meilleure compréhension des modèles existants de transport durable afin d'aider à l'élaboration d'un ensemble canadien d'indicateurs quantifiables d'ici 2005.
<b>Résultat final : comprendre les coûts des transports pour l'environnement (défi 7)</b>	
<b>Résultats directs</b>	<b>Résultats intermédiaires</b>
Préparer un document sur l'intérêt qu'il y a à intégrer les coûts sociaux et environnementaux dans l'établissement des prix des transports, et sur les réponses possibles du Ministère.	Meilleure compréhension des coûts environnementaux et sociaux et du besoin d'en tenir compte dans les décisions prises.
<b>Résultat final : élaborer des systèmes et des technologies de transport propres et en promouvoir l'application (défi 8)</b>	
<b>Résultats directs</b>	<b>Résultats intermédiaires</b>
Entreprendre des projets de recherche et développement ayant un rapport direct avec les transports durables, la sécurité et l'efficacité.	Élaboration et adoption par le Canada de systèmes et de technologies de transport plus propres et plus sûrs.

### 4.3 Modernisation de la fonction de contrôleur

Transports Canada est l'un des onze ministères pilotes qui participent à l'initiative du Conseil du Trésor sur la modernisation de la fonction de contrôleur. Les fonctions de contrôleur, jadis administrées par chaque ministère et relevant souvent des responsabilités de spécialistes financiers, doivent aujourd'hui être remplies par tous les gestionnaires. La modernisation fructueuse de la fonction de contrôleur reposera sur les réalisations dans sept secteurs clés :

- ✓ leadership,
- ✓ perfectionnement des ressources humaines,
- ✓ valeurs et éthique,
- ✓ informations sur le rendement,
- ✓ gestion des risques,
- ✓ gérance,
- ✓ responsabilisation.

À Transports Canada, le Bureau de la fonction de contrôleur a été créé en 1999 pour gérer la modernisation de cette fonction et ses travaux se dérouleront sous le titre : « Initiative d'amélioration de la gestion ». Un certain nombre d'activités se déroulent actuellement à l'appui de cette initiative, dont toutes illustrent le fait que Transports Canada n'a pas entrepris cet effort de modernisation à la « case départ ».

Le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté a mis en oeuvre son Plan stratégique sur la sécurité et la sûreté, qui tient lieu de cadre global aux initiatives stratégiques et qui les reliera aux divers plans de ce secteur et aux mesures du rendement. Ce secteur d'activité s'occupe par ailleurs d'améliorer le processus de gestion des risques en adoptant une démarche plus systématique, plus intégrée et plus continue à l'égard de la gestion des risques. Par ailleurs, avec le concours du Bureau de la fonction de contrôleur, il met son expertise à contribution pour l'élaboration d'une politique, de cadres et d'une méthodologie d'application panministériels destinés à tous. Le secteur d'activité s'occupe par ailleurs d'établir un cadre de données multimodales sur les accidents et d'informations liées à la sécurité, ce qui englobe la conception d'un dépôt de données et l'acquisition de capacités permettant l'analyse des tendances, l'évaluation des risques, la mesure du rendement et la démonstration des résultats atteints.

Dans le secteur de la mesure du rendement, le secteur d'activité des Programmes et Cessions a enregistré des progrès notables dans la conception et l'adoption d'informations sur le rendement ayant trait à la *Stratégie de développement durable* à l'égard de laquelle Transports Canada a pris des engagements. Au coeur de la modernisation fructueuse de la fonction de contrôleur, se situe la revitalisation du processus de planification opérationnelle stratégique à laquelle travaillent la plupart des groupes et des régions du Ministère.

#### *Résultats directs*

- Procéder à une vérification et à une évaluation de base de la fonction de contrôleur en 2000.
- Élaborer et mettre en oeuvre un plan d'action en 2000.
- Contribuer à améliorer la logique de la mesure du rendement dans le cadre du processus de planification opérationnelle du Ministère.
- Moderniser les pratiques de la fonction de contrôleur de Transports Canada au-delà de ce que l'on trouve dans l'évaluation de base.

#### *Résultats intermédiaires*

- Sensibilisation accrue aux principes de la fonction de contrôleur moderne.
- Amélioration du rendement des gestionnaires du Ministère dans les sept secteurs clés de la fonction de contrôleur, comme l'attesteront l'évaluation et les sondages futurs de ses capacités.

#### *Résultats finals*

- Renforcement des chances de remplir la mission, le mandat et les objectifs stratégiques de Transports Canada grâce à des gestionnaires au fait des principes modernes de la fonction de contrôleur.

## **4.4 Évaluation des contributions du Ministère**

Les gestionnaires sont chargés de surveiller régulièrement le rendement de leurs politiques et programmes. Ils bénéficient pour cela de la fonction d'évaluation du Ministère qui, conformément à l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, leur prodigue des conseils et une aide pour concevoir des régimes de mesure du rendement. Parmi les principaux paramètres de la fonction d'évaluation, mentionnons l'établissement de cadres qui énoncent les plans des évaluations futures, et des études qui évaluent l'impact que les politiques et les programmes de Transports Canada ont sur les Canadiens, l'industrie, le réseau de transport et l'environnement.

#### *Résultats directs*

- Soutien des mesures du rendement (p. ex. ressources humaines, sécurité ferroviaire, développement durable).
- Cadres d'évaluation (p. ex. *Loi maritime du Canada*, Politique sur la navigation aérienne).
- Études d'évaluation (p. ex. voie maritime du Saint-Laurent).

#### *Résultats intermédiaires*

- Empressement des gestionnaires à atteindre des objectifs de rendement communs.
- Compréhension par les gestionnaires de la mesure du rendement et capacité de le faire.
- Capacité des gestionnaires à démontrer les résultats et la valeur ajoutée.
- Amélioration des décisions prises au sujet des politiques, des programmes et de l'affectation des ressources.

#### *Résultats directs*

- Amélioration du rendement et des résultats du Ministère.
- Rentabilisation des politiques et des programmes du Ministère.
- Transports Canada devient un chef de file dans la mesure du rendement.

## **4.5 Communications**

Les transports sont un élément essentiel de la vigueur et du dynamisme de l'économie canadienne. Cela est attesté par le discours du Trône d'octobre 1999 :

*« Pour stimuler les échanges commerciaux et la croissance économique, nous devons nous assurer que nous avons la capacité de transporter les gens et les marchandises en toute sécurité et avec efficacité. »*

À l'appui des secteurs d'activité du Ministère, Transports Canada s'est doté d'une stratégie de communication générale qui vise les buts suivants :

- aider à préserver la confiance du public dans le réseau de transport;
- démontrer le rôle dirigeant joué par le Ministère;
- rehausser le profil des transports.

Pour atteindre ces buts, le Ministère a décidé de préserver et d'enrichir les modes traditionnels de communication avec le public et les intervenants. Nos employés collaborent de plus près avec l'industrie et les provinces pour promouvoir la sécurité, et nous améliorons nos interfaces électroniques avec tous les Canadiens et le monde entier. Par exemple :

- Pour fournir aux Canadiens des informations claires et ponctuelles, le Ministère a décidé d'élargir et d'améliorer ses instruments de diffusion de renseignements, en produisant des informations en langage plus simple, en élargissant les programmes de réponse aux médias et en améliorant ses modalités d'examen et d'évaluation des publications ministérielles.
- Pour rejoindre plus directement les Canadiens, le Ministère a décidé de renforcer ses activités d'affichage et d'exposition. En outre, des publications précises comme *Faits saillants* soulignent le rôle de Transports Canada et mettent en lumière les domaines qui touchent les Canadiens au quotidien.
- Avec le concours de l'industrie et (ou) des provinces, le Ministère s'efforce d'améliorer la sécurité et d'en faire la promotion grâce à des programmes comme Sécurité routière 2001, Vol 2005 et Sécurité ferroviaire 2006. Ces programmes ont pour but d'améliorer la sécurité routière, aérienne et ferroviaire aux passages à niveau.
- Pour mieux répondre aux besoins d'information, non seulement de l'industrie, mais de tous les Canadiens, et, en définitive, du monde entier, le Ministère est en train de remanier son site Web. Il fera tout particulièrement attention aux besoins des jeunes en matière d'information, car c'est eux qui seront les dirigeants du secteur des transports de demain. De la sorte, le Ministère contribue à l'objectif du gouvernement qui est de « ... *faire figure dans le monde entier de gouvernement le mieux connecté à ses citoyens* » (discours du Trône, 12 octobre 1999).

Pour appuyer l'importance que le gouvernement attache « *au recrutement, à la rétention et à l'acquisition continue du savoir d'un effectif fédéral qualifié* » (discours du Trône), le Ministère s'est également doté d'une solide stratégie de communication interne. Cette stratégie appuie les objectifs du Ministère, qui veut devenir un employeur privilégié. Cette stratégie insiste sur les communications en tête-à-tête et offre des directives et une aide aux cadres supérieurs et intermédiaires pour les aider à promouvoir les communications de haut en bas. Les campagnes de recrutement comme celles qui visent les inspecteurs de sécurité bénéficient de dynamiques supports publicitaires qui soulignent la contribution essentielle des employés de tout le Ministère.

## 5.0 Bilan financier

Tableau 1 – Autorisations de dépenser

Crédit	Transports Canada	Budget des dettes principal 2000-2001	Budget des dettes principal 1999-2000
1	Dépenses de fonctionnement	145 963	135 449
5	Dépenses en capital	81 395	84 880
10	Subventions et contributions	284 668	315 765
15	Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	38 641	38 236
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	48 378	40 578
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	170 304	170 304
(S)	Ministre des Transports – Salaire et allocation d'automobile	52	49
(S)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria, Montréal	11 315	11 315
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	48 401	45 042
(S)	Paiements prévus aux ententes concernant la voie maritime du Saint-Laurent	1 631	1 573
(S)	Paiement d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	47 600	46 600
	<b>Total du Ministère</b>	<b>878 348</b>	<b>889 791</b>

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

**Tableau 2 – Résumé des dépenses d'immobilisations par secteur d'activité**

<b>Secteur d'activité</b> (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2000-01</b>	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
<b>Politiques</b>				
Politique sur les transports	611	<b>532</b>	532	532
Surveillance et analyse du réseau	--	--	--	--
	611	<b>532</b>	532	532
<b>Programmes et Cessions</b>				
Aéroports	52 734	<b>56 116</b>	69 014	119 549
Ports	7 782	<b>6 019</b>	5 611	741
Surface	--	<b>22</b>	21	21
Environnement	1 100	<b>60</b>	60	60
	61 616	<b>62 217</b>	74 706	120 371
<b>Sécurité et Sûreté</b>				
Sécurité multimodale	64	<b>69</b>	15	15
Sécurité aérienne	1 083	<b>781</b>	781	781
Sécurité maritime	1 867	<b>1 247</b>	668	550
Sécurité ferroviaire	33	<b>125</b>	126	126
Transport des marchandises dangereuses	--	<b>58</b>	58	58
Sécurité routière	853	<b>1 204</b>	1 204	1 204
Recherche et développement	--	--	--	--
Sûreté et préparatifs d'urgences	489	<b>136</b>	136	136
Services des aéronefs	3 847	<b>10 335</b>	3 309	994
	8 236	<b>13 955</b>	6 297	3 864
<b>Administration ministérielle</b>				
Services généraux	6 739	<b>4 668</b>	3 792	3 792
Gestion ministérielle	28	<b>23</b>	23	23
	6 767	<b>4 691</b>	3 815	3 815
<b>Total des dépenses d'immobilisations</b>	77 230	<b>81 395</b>	85 350	128 582

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

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



**Tableau 3 – Sommaire des paiements de transfert**

<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2000-01</b>	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
<b>Subventions</b>				
Politiques	22 040	<b>22 040</b>	22 040	22 040
Programmes et Cessions	--	--	--	--
Sécurité et Sûreté	100	<b>100</b>	--	--
Administration ministérielle	--	--	--	--
<b>Total des subventions</b>	22 140	<b>22 140</b>	22 040	22 040
<b>Contributions</b>				
Politiques	42 091	<b>40 622</b>	31 743	31 154
Programmes et Cessions	205 974	<b>270 991</b>	206 756	146 567
Sécurité et Sûreté	12 958	<b>9 830</b>	13 081	13 081
Administration ministérielle	--	--	--	--
<b>Total des contributions</b>	261 023	<b>321 443</b>	251 580	190 801
<b>Total des subventions et contributions</b>	283 163	<b>343 583</b>	273 620	212 842

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

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

**Tableau 4 – Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor**

<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2000-01</b>	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
<b>Recettes à valoir sur le crédit :</b>				
<b>Programmes et Cessions</b>				
• Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	14 482	<b>5 449</b>	2 047	2 047
• Aéroports – Concessions	12 722	<b>4 923</b>	217	217
• Aéroports – Locations	9 666	<b>8 302</b>	5 057	5 180
• Aéroports – Redevances d'atterrissage	17 393	<b>9 174</b>	433	433
• Aéroports – Redevances générales d'aérogare	12 677	<b>5 241</b>	285	285
• Aéroports – Paiements de bail et de chatel	212 744	<b>194 070</b>	244 113	267 294
• Recouvrement de paiements en remplacement d'impôts au titre de la voie maritime du Saint-Laurent	885	--	--	--
• Recettes et recouvrements divers	1 515	<b>1 527</b>	81	81
	<b>282 084</b>	<b>228 687</b>	252 234	275 538
<b>Sécurité et Sûreté</b>				
• Aviation – Redevances de sécurité	11 597	<b>12 234</b>	12 234	12 227
• Recettes d'autres ministères gouvernementaux au titre des services des aéronefs	3 934	<b>2 622</b>	2 622	2 622
• Redevances de sécurité routière	989	<b>350</b>	350	350
• Redevances de sécurité maritime	7 996	<b>7 439</b>	7 439	7 439
• Inspections et autres recettes des compagnies secondaires	105	<b>63</b>	63	63
• Recouvrements d'autres ministères gouvernementaux au titre des services des aéronefs	25 017	<b>22 093</b>	22 093	22 093
• Recouvrements au titre des activités de R-D	5 050	<b>2 064</b>	2 064	2 064
• Recettes et recouvrements divers	229	<b>25</b>	25	25
	<b>54 917</b>	<b>46 890</b>	46 890	46 883
<b>Administration ministérielle</b>				
• Recettes de location	928	<b>433</b>	348	92
• Recouvrements au titre des services de formation et d'informatique	360	<b>269</b>	269	269
	<b>1 288</b>	<b>702</b>	617	361

*(suite à la page suivante)*

## Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor (suite)

Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
<b>Politiques</b>				
• Recettes au titre du marketing international	50	<b>50</b>	50	50
• Recettes de location	140	--	--	--
• Recettes découlant de la fourniture de données stat.	260	--	--	--
• Recettes diverses	204	--	--	--
	<u>654</u>	<b>50</b>	50	50
<b>Total des recettes à valoir sur le crédit</b>	338 943	<b>276 329</b>	299 791	322 832

<b>Recettes à valoir sur le Trésor :</b>				
<b>Programmes et Cessions</b>				
• Recettes hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	6 000	<b>6 000</b>	6 000	6 000
• Ventes de ports et chatels	3 089	--	--	--
<b>Politiques</b>				
• Locations de wagons-trémies	10 000	<b>10 000</b>	10 000	10 000
<b>Total des recettes à valoir sur le Trésor</b>	19 089	<b>16 000</b>	16 000	16 000

<b>Total des recettes</b>	358 032	<b>292 329</b>	315 791	338 832
---------------------------	---------	----------------	---------	---------

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

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

**Tableau 5 – Coûts nets des programmes pour l'année visée par le Budget des dépenses**

<b>Total du Ministère</b> <i>(milliers \$)</i>	<b>2000-2001</b>
<b>Dépenses prévues brutes</b> (Budget des dépenses principal, plus redressements)	<b>1 252 177</b>
<b>Plus : services obtenus gratuitement</b>	
• Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	24 231
• Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	13 361
• Protection assurée par Ressources humaines Canada au titre des accidents du travail	4 200
• Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	4 307
	<b>46 098</b>
<b>Coûts bruts des programmes</b>	<b>1 298 275</b>
<b>Moins :</b>	
Recettes à valoir sur le crédit	276 329
Recettes à valoir sur le Trésor	16 000
<b>Coûts nets estimatifs des programmes en 2000-2001</b>	<b>1 005 946</b>

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

## Tableau 6 – Prêts, investissements et avances

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

<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 1999- 2000 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2000-01</b>	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
<b>Programmes et Cessions</b>				
Prêt consenti à la Commission du havre de Hamilton	25	<b>25</b>	25	25
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	26 975	<b>26 799</b>	26 623	26 440
Prêts assumés de l'ex-Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	1 215	<b>1 215</b>	1 215	1 215
<b>Total des soldes en cours sur les prêts</b>	28 215	<b>28 039</b>	27 863	27 680

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

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

## 6.0 Autres renseignements

### 6.1 Lois administrées par le ministre des Transports

Le ministre est l'unique responsable des lois suivantes devant le Parlement :

<i>Loi sur l'aéronautique, concernant un règlement pris en application de l'article 5</i>	1969-70, c. 45
<i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i>	1992, c. 5
<i>Loi sur l'Administration du pont Blue Water</i>	1964-65, c. 6
<i>Loi concernant la « Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company »</i>	1934, c. 63
<i>Loi maritime du Canada</i>	1998, c. 10
<i>Loi sur la Société canadienne des ports</i>	L.R. 1985, c. C-9
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	1996, c. 10
<i>Loi sur la commercialisation du CN</i>	1995, c. 24
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal, 1929</i>	1929, c. 12
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Toronto</i>	1960, c. 26
<i>Loi sur le transport aérien</i>	L.R. 1985, c. C-26
<i>Loi sur le transport des marchandises par eau</i>	1993, c. 21
<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>	1996, c. 20
<i>Loi sur le cabotage</i>	1992, c. 31
<i>Loi sur le ministère des Transports</i>	L.R. 1985, c. T-18
<i>Loi sur les commissaires du havre de Hamilton</i>	1912, c. 98
<i>Loi sur les Commissions portuaires</i>	L.R. 1985, c. H-1
<i>Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard</i>	1906-07, c. 22
<i>Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux</i>	1952, c. 157
<i>Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne</i>	L.R.C. 1970, c. W-3
<i>Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.</i>	1986, c. 36
<i>Loi sur l'assurance maritime</i>	1993, c. 22
<i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i>	1994, c. 40
<i>Loi sur le Code maritime</i>	1977-78, c. 41
<i>Loi concernant le Havre de Meaford</i>	1866, c. 78; 1907-08, c. 46
<i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i>	L.R. 1985, c. M-9
<i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i>	1993, c. 16
<i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i>	L.R. 1985, c. 29 (3 <sup>e</sup> suppl.)
<i>Loi sur le Chemin de fer national transcontinental</i>	1903, c. 71
<i>Loi sur la protection des eaux navigables</i>	L.R. 1985, c. N-22
<i>Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée</i>	1985, c. 35
<i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i>	1993, c. 43
<i>Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario</i>	1963, c. 39
<i>Loi sur le pilotage</i>	L.R. 1985, c. P-14
<i>Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal</i>	1882, c. 45
<i>Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec</i>	1871, c. 33
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	L.R. 1985, c. R-4

<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	L.R. 1985, c. 32 (4 <sup>e</sup> suppl.)
<i>Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs</i>	L.R. 1985, c. S-1
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	L.R. 1985, c. 17 (3 <sup>e</sup> suppl.)
<i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>	1992, c. 34
<i>Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis</i>	L.R. 1985, c. U-3
<i>Loi des installations terminales à Winnipeg</i>	1907, c. 52; 1914, c. 57

**Le Ministre partage la responsabilité des lois suivantes devant le Parlement :**

<i>Loi sur l'aéronautique</i> (ministre de la Défense nationale)	L.R. 1985, c. A-2
<i>Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques</i> (ministre des Affaires indiennes et du Nord et ministre des Ressources naturelles)	L.R. 1985, c. A-12
<i>Loi sur les connaissances</i> (ministre de la Justice et Procureur général du Canada)	L.R. 1985, c. B-5
<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (ministre des Pêches et Océans)	L.R. 1985, c. S-9
<i>Loi sur la taxe d'accise</i> (ministre des Finances et ministre du Revenu national)	L.R. 1985, c. E-15
<i>Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État</i> (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	L.R. 1985, c. G-6
<i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i> (ministre des Ressources naturelles)	L.R. 1985, c. N-7
<i>Loi sur la santé des non-fumeurs</i> (ministre du Développement des ressources humaines)	L.R. 1985, c. 15 (4 <sup>e</sup> suppl.)
<i>Loi sur le pont entre Sainte-Foy et Saint-Nicolas</i> (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	1964-65, c. 16

**Avertissement :**

La liste ci-dessus n'est donnée qu'à titre de référence et n'a aucun effet juridique. Pour l'interprétation et l'application des lois, l'utilisateur doit consulter les *Lois révisées du Canada* (1985) et tout texte réglementaire pertinent.

Les règlements et les arrêtés de Transports Canada sont trop nombreux pour en dresser la liste. Veuillez consulter la *Codification des règlements du Canada* (1978) et tout texte réglementaire pertinent portant modification, tel que publié dans la *Gazette du Canada*, partie II.

## 6.2 Qui contacter

### ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

#### Adresse postale :

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

#### Groupe des Politiques :

##### *Analyse économique*

NOM : Roger Roy  
TÉLÉPHONE : (613) 998-0684  
C.ÉL. : royr@tc.gc.ca

##### *Évaluation des programmes*

NOM : Jonathan Fisher  
TÉLÉPHONE : (613) 993-4418  
C.ÉL. : fisherj@tc.gc.ca

##### *Relations ministérielles*

NOM : Ted Cherrett  
TÉLÉPHONE : (613) 991-6500  
C.ÉL. : cherree@tc.gc.ca

##### *Politique et programmes du transport aérien*

NOM : Brian Carr  
TÉLÉPHONE : (613) 993-1718  
C.ÉL. : carrb@tc.gc.ca

##### *Politique et programmes maritimes*

NOM : André Pageot  
TÉLÉPHONE : (613) 998-1843  
C.ÉL. : pageota@tc.gc.ca

##### *Politique et programmes de surface*

NOM : Kristine Burr  
TÉLÉPHONE : (613) 998-2689  
C.ÉL. : burrk@tc.gc.ca

#### Groupe des Programmes et Cessions :

##### *Programmes et Cessions – Aéroports*

NOM : David Bell  
TÉLÉPHONE : (613) 993-4465  
C.ÉL. : belld@tc.gc.ca

##### *Programmes et Cessions – Ports*

NOM : Randy Morriss  
TÉLÉPHONE : (613) 990-3014  
C.ÉL. : morrisk@tc.gc.ca

##### *Programmes et Cessions – Surface*

NOM : Brenda Baird  
TÉLÉPHONE : (613) 990-0624  
C.ÉL. : baridb@tc.gc.ca

##### *Affaires environnementales*

NOM : John Forster  
TÉLÉPHONE : (613) 991-5995  
C.ÉL. : forstej@tc.gc.ca

#### Groupe de la Sécurité et de la Sûreté :

##### *Sécurité aérienne*

NOM : Art LaFlamme  
TÉLÉPHONE : (613) 990-1322  
C.ÉL. : laflama@tc.gc.ca

##### *Sécurité maritime*

NOM : Bud Streeter  
TÉLÉPHONE : (613) 998-0610  
C.ÉL. : streetb@tc.gc.ca

##### *Transport des marchandises dangereuses*

NOM : D<sup>r</sup> John Read  
TÉLÉPHONE : (613) 990-1147  
C.ÉL. : readj@tc.gc.ca

##### *Sécurité ferroviaire*

NOM : Terry Burtch  
TÉLÉPHONE : (613) 998-2984  
C.ÉL. : burtcht@tc.gc.ca

##### *Sécurité routière*

C.ÉL. : RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

##### Renseignements généraux sur la sécurité routière :

1 (800) 333-0371

##### Importation des véhicules :

1 (800) 511-7755 (anglais)  
1 (800) 311-8855 (français)

##### Ligne téléphonique pour signaler les défauts des véhicules :

1 (800) 333-0510



*Sûreté et Planification d'urgence*

NOM : Hal Whiteman  
TÉLÉPHONE : (613) 990-3651  
C.ÉL. : whitemh@tc.gc.ca

*Services des aéronefs*

NOM : Ron Armstrong  
TÉLÉPHONE : (613) 998-3316  
C.ÉL. : armstrd@tc.gc.ca

*Programmes de sécurité, stratégies et coordination*

NOM : Gaetan Boucher  
TÉLÉPHONE : (613) 990-3797  
C.ÉL. : boucheg@tc.gc.ca

**Groupe des communications :**

*Renseignements généraux*

TÉLÉPHONE : (613) 993-0055

**BUREAUX RÉGIONAUX  
DE TRANSPORTS CANADA**

**Région de l'Atlantique**

95, rue Foundry  
C.P. 42  
Moncton (Nouveau-Brunswick)  
E1C 8K6  
*Gerry Berigan, directeur général régional*  
TÉLÉPHONE : (506) 851-7315  
C.ÉL. : berigag@tc.gc.ca

**Région du Québec**

700, Leigh-Capreol  
Dorval (Québec)  
H4Y 1G7  
*Marc Grégoire, directeur général régional*  
TÉLÉPHONE : (514) 633-2717  
C.ÉL. : gregois@tc.gc.ca

**Région de l'Ontario**

4900, rue Yonge  
Toronto (Ontario)  
M2N 6A5  
*Terry Gibson, directeur général régional*  
TÉLÉPHONE : (416) 952-2170  
C.ÉL. : gibson@tc.gc.ca

**Région des Prairies et du Nord**

344, rue Edmonton  
Winnipeg (Manitoba)  
R3C 0P6  
*David Murray, directeur général régional*  
TÉLÉPHONE : (204) 984-8105  
C.ÉL. : murrayd@tc.gc.ca

**Région du Pacifique**

800, rue Burrard  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6Z 2J8  
*Mark Duncan, directeur général régional*  
TÉLÉPHONE : (604) 666-5849  
C.ÉL. : duncanm@tc.gc.ca

**SOCIÉTÉS D'ÉTAT**

VIA Rail Canada Inc.  
2, Place Ville-Marie  
Montréal (Québec)  
H3B 2C9

Société canadienne des ports  
85, rue Albert  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N6

Marine Atlantique S.C.C.  
C.P. 520  
Port-aux-Basques (Terre-Neuve)  
A0M 1C0

Administration de pilotage de l'Atlantique  
Le Quai Purdy, Tour 1  
Suite 1402, 1959, rue Upper Water  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3J 3N2

Administration de pilotage des  
Laurentides  
715, Place Victoria  
6<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec)  
H2Y 2H7

Administration de pilotage des Grands  
Lacs Limitée  
C.P. 95  
Cornwall (Ontario)  
K6H 5R9

Administration de pilotage du Pacifique  
300-1199, rue West Hastings  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6E 4G9

Société des ponts fédéraux Ltée  
World Exchange Plaza  
840-45, rue O'Connor  
Ottawa (Ontario)  
K1P 1A4

## **SOCIÉTÉ À BUT NON LUCRATIF**

Société d'administration de la voie  
maritime du Saint-Laurent  
202, rue Pitt  
Cornwall (Ontario)  
K6J 3P7

## **ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES**

Aéroports de Montréal  
1100, boul. René-Lévesque ouest  
Pièce 2100  
Montréal (Québec)  
H3B 4X8  
Téléphone : (514) 394-7213

Administration de l'Aéroport international  
de Vancouver  
C.P. 23750  
Succursale postale de l'Aéroport  
Richmond (Colombie-Britannique)  
V7B 1Y7  
Téléphone : (604) 276-6500

Adm. aéroportuaire de Winnipeg  
249-2000, avenue Wellington  
Winnipeg (Manitoba)  
R3H 1C2

Administration aéroportuaire de Calgary  
Aéroport international de Calgary  
2000 Airport Road N.E.  
Calgary (Alberta)  
T2E 6W5  
Téléphone : (403) 735-1200

Administration aéroportuaire régionale  
d'Edmonton  
C.P. 9860  
Edmonton (Alberta)  
T5J 2T2  
Téléphone : (403) 890-8900

Administration aéroportuaire d'Ottawa-  
Macdonald-Cartier  
50, chemin de l'Aéroport  
Gloucester (Ontario)  
K1B 9B4  
Téléphone: (613) 248-2020

Adm. aéroportuaire du grand Toronto  
Aéroport international Lester B. Pearson  
C.P. 6031 - Toronto AMF  
Toronto (Ontario)  
L5P 1B2  
Téléphone : (905) 676-3344

## **ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES/ COMMISSIONS PORTUAIRES**

Administration portuaire du North-Fraser  
2020 Airport Road  
Richmond (Colombie-Britannique)  
V7B 1C6  
Téléphone : (604) 273-1866

Administration portuaire de Port-Alberni  
2750 Harbour Road  
Port Alberni (Colombie-Britannique)  
V9Y 7X2  
Téléphone : (250) 723-5312

Administration portuaire du Fraser  
500-713 Columbia Street  
New Westminster (C.-B.)  
V3M 1B2  
Téléphone : (604) 524-6655

Administration portuaire de Nanaimo  
104 Front Street  
P.O. Box 131  
Nanaimo (Colombie-Britannique)  
V9R 5K4  
Téléphone : (250) 753-4146

Administration portuaire de Prince-Rupert  
110 Third Avenue West  
Prince Rupert (Colombie-Britannique)  
V8J 1K8  
Téléphone : (250) 627-7545

Administration portuaire de Vancouver  
1900-200 Granville Street  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6C 2P9  
Téléphone : (604) 665-9000

Administration portuaire de Thunder Bay  
100 Main Street  
Thunder Bay (Ontario)  
P7B 6R9  
Téléphone : (807) 345-6400

Administration portuaire de Toronto  
60 Harbour Street  
Toronto (Ontario)  
M5J 1B7  
Téléphone : (416) 863-2028

Administration portuaire de Windsor  
502-251 Goyeau Street  
Windsor (Ontario)  
N9A 6V2  
Téléphone : (519) 258-5741

Commission portuaire de Hamilton  
605 James Street North  
Hamilton (Ontario)  
L8L 1K1  
Téléphone : (905) 525-4330

Commission portuaire de Oshawa  
1050 Farewell Street  
Oshawa (Ontario)  
L1H 6N6  
Téléphone : (905) 576-0400

Administration portuaire de Montréal  
Cité du Havre  
Édifice du port de Montréal, Aile 1  
Montréal (Québec)  
H3C 3R5  
Téléphone : (514) 283-7042

Administration portuaire du Saguenay  
6600, chemin de la Grande-Anse  
Ville de La Baie (Québec)  
G7B 3N9  
Téléphone : (418) 697-0250

Administration portuaire de Sept-Îles  
1, Quai Mgr Blanche  
Sept-Îles (Québec)  
G4R 5P3  
Téléphone : (418) 968-1232

Administration portuaire de Québec  
150, rue Dalhousie  
C.P. 2268  
Québec (Québec)  
G1K 7P7  
Téléphone : (418) 648-3558

Administration portuaire de Trois-  
Rivières  
C.P. 999  
1545, Du Fleuve, Bureau 300  
Trois-Rivières (Québec)  
G9A 5K2  
Téléphone : (819) 378-3939

Administration portuaire de Saint-Jean  
P.O. Box 6429, Station A  
133 Prince William Street  
Saint John (Nouveau-Brunswick)  
E2L 2B5  
Téléphone : (506) 636-4869

Administration portuaire de Halifax  
1215 Marginal Road, Pier 19  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3J 2P6  
Téléphone : (902) 426-3643

Administration portuaire de St. John's  
1 Water Street  
P.O. Box 6178  
St. John's (Terre-Neuve)  
A1C 5X8  
Téléphone : (709) 772-4582

## 6.3 Autres publications ministérielles

Des renseignements complémentaires sur plusieurs des sujets abordés dans le présent document figurent dans d'autres rapports. Une liste répertoriant certains de ces rapports est fournie ci-dessous.

Vous pouvez obtenir la liste des publications générales de Transports Canada en téléphonant à notre ligne pour demandes de renseignements généraux au (613) 990-2309. Pour obtenir des renseignements sur des publications en particulier et sur la façon de les commander, veuillez vous adresser au Centre des services de recherche et de bibliothèque au (613) 998-5128.

Bon nombre de nos rapports sont aussi accessibles sur notre site Web à

<http://www.tc.gc.ca>.

### PUBLICATIONS

- ◆ Les transports au Canada – Rapport annuel 1998
- ◆ Politique nationale des aéroports
- ◆ Politique maritime nationale
- ◆ Programmes et Cessions aéroportuaires - Rapport mensuel
- ◆ Programmes et Cessions portuaires – Rapport d'étape
- ◆ Programmes et Cessions portuaires – Rapport annuel sur les opérations financières
- ◆ Rapport de consultation sur l'examen des baux des AAL
- ◆ Stratégie de développement durable de Transports Canada
- ◆ Technologies de transport durable : cadre d'action
- ◆ Plan stratégique de Sécurité et Sûreté
- ◆ Vision sécurité routière – Rapport annuel 1998
- ◆ Examen de la sécurité des autobus
- ◆ Le port de la ceinture de sécurité au Canada, enquête de juin 1998
- ◆ Consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons décédés dans des accidents de la route
- ◆ Statistiques sur les collisions de véhicules automobiles au Canada
- ◆ Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de ses modifications et des *Mécanismes de surveillance de la sécurité et de la conformité aux règlements*
- ◆ Centre de développement des transports – Examen

### INTERNET

- ◆ Services des aéronefs – liste des aéronefs de Transports Canada et leur principale utilisation
- ◆ Aviation civile – publications et règlements
- ◆ Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien
- ◆ CANUTEC – Guide nord-américain des mesures d'urgence et statistiques
- ◆ Transport des marchandises dangereuses – règlement et comment présenter des observations sur la mise à jour du règlement en voie de révision
- ◆ Sécurité maritime – liste abrégée des publications
- ◆ Recherche et développement – plan des sciences et de la technologie, et publications
- ◆ Sécurité routière – comment obtenir des renseignements sur les normes des véhicules, l'importation, les défauts, les rappels, le guide de consommation en carburant et les lois
- ◆ Publications de sécurité ferroviaire

### ORGANISMES DE TRANSPORT

*Les Budgets de dépenses de l'Office des transports du Canada et du Tribunal de l'Aviation civile peuvent être obtenus auprès de :*

Centre de publication du Groupe  
Communications Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0S9

# Index

---

## A

Administrations portuaires canadiennes · 21  
Assainissement de l'environnement · 33

---

## C

Changements climatiques · 31

---

## E

Évaluations environnementales · 33  
Examen de la *Loi sur les transports au Canada* · 19  
Examen détaillé des baux · 27

---

## F

Fonds de cession des ports · 28  
Fonds de transfert des ports · 28

---

## G

Gestion/technologies de l'information · 47

---

## L

La *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* · 53  
*Loi sur la marine marchande du Canada* · 50  
Loi sur la responsabilité maritime · 53  
Loi sur la restructuration des compagnies aériennes · 52  
*Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* · 50  
Loi sur le transport du grain · 52

Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada · 51  
*Loi sur les transports routiers de 1987* · 51

---

## P

Plans et technologies de sûreté et d'urgence · 40  
Politique de recouvrement des coûts · 48  
Pollution atmosphérique · 32  
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 27  
Programme d'inspection et de surveillance · 38

---

## R

Recherche et développement · 40  
Recrutement et rétention · 48  
Réforme de la réglementation · 35  
Renouvellement de la fonction publique · 47  
Routes et ponts · 29

---

## S

Sécurité ferroviaire – Direction 2006 · 42  
Sécurité routière – Vision 2001 · 41  
Services des aéronefs · 41  
Stratégie d'information financière (SIF) · 46  
Stratégie de développement durable · 31  
Surveillance de la sécurité et de la réglementation des entités cédées · 37  
Surveillance du réseau de transport canadien · 22  
Systèmes de gestion de la sécurité · 39  
Systèmes intelligents de transport · 20

---

## V

Vol 2005 – Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada · 43