



Transports Canada

Budget des dépenses
2002-2003

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 sont déposés au printemps, 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.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2002

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 BT31-2/2003-III-48

ISBN 0-660-61843-5



LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT
POUR LE CANADA ET LES CANADIENS

THE BEST TRANSPORTATION SYSTEM
FOR CANADA AND CANADIANS

Transports Canada

Budget des dépenses 2002-2003
Rapport
sur les plans et les priorités

Approuvé

Ministre des Transports





Table des matières

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1.0 | Messages | 1 |
| 1.1 | Message du Ministre | 1 |
| 1.2 | Déclaration..... | 2 |
| 2.0 | Aperçu de Transports Canada | 3 |
| 2.1 | Qui nous sommes..... | 3 |
| 2.2 | Mandat législatif..... | 3 |
| 2.3 | Objectifs stratégiques | 4 |
| 2.4 | Structure organisationnelle axée sur les résultats..... | 4 |
| 2.5 | Dépenses prévues du Ministère | 6 |
| 3.0 | Contexte de planification – enjeux et priorités | 7 |
| 3.1 | Conséquences du 11 septembre | 7 |
| 3.2 | Schéma d'orientation des transports | 7 |
| 3.3 | Examen de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> | 8 |
| 4.0 | Rendement prévu du Ministère | 9 |
| 4.1 | Mesure de la réalisation de nos objectifs stratégiques | 9 |
| 4.2 | Plans, résultats et ressources par objectif stratégique | 10 |
| 4.2.1 | <i>Établir des normes rigoureuses pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport</i> | 10 |
| 4.2.2 | <i>Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</i> | 17 |
| 4.2.3 | <i>Protéger l'environnement physique</i> | 26 |
| 4.3 | Mise en œuvre du programme de gestion de Transports Canada..... | 33 |
| 5.0 | Renseignements supplémentaires | 39 |
| 5.1 | Tableaux financiers | 39 |
| 5.2 | Précisions sur les secteurs d'activités | 52 |
| 5.3 | Nos bureaux..... | 53 |
| | Index | 54 |

Liste des tableaux financiers

| | |
|---|----|
| Tableau 1 — Coût net des programmes pour l'année budgétaire | 39 |
| Tableau 2 — Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activités | 40 |
| Tableau 3 — Précisions sur les principales dépenses en immobilisations | 41 |
| Tableau 4 — Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activités | 43 |
| Tableau 5 — Précisions sur les programmes de paiements de transfert | 44 |
| Tableau 6 — Source des recettes disponibles et des recettes non disponibles | 48 |
| Tableau 7 — Prêts, investissements et avances | 50 |
| Tableau 8 — Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses | 51 |

Les symboles suivants sont utilisés dans le rapport :

| | |
|---|---|
|  | Renseignements détaillés à la page indiquée. |
|  | Renseignements détaillés dans un autre document. |
|  | Renseignements détaillés sur un site Web. |
|  | Point figurant parmi les priorités établies dans le discours du Trône 2001 (www.sft-ddt.gc.ca). |

1.0 Messages

1.1 Message du Ministre



J'ai l'honneur de présenter le *Rapport 2002-2003 sur les plans et les priorités* de Transports Canada qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des trois prochains exercices.

Ces derniers mois, notre monde a changé considérablement à la suite des attaques terroristes survenues aux États-Unis le 11 septembre. Les événements tragiques de cette journée ont placé la sûreté publique en tête de liste des priorités des Canadiens. En conséquence, le gouvernement du Canada a pris des dispositions concrètes pour affronter les nouveaux défis et assurer notre avenir.

Le Canada a toujours eu un dossier enviable pour ce qui est de la sécurité et de la sûreté des transports. Nous avons déjà un réseau de transport très sécuritaire, et nous prenons des mesures positives pour le rendre encore plus sécuritaire. Le budget de décembre 2001 annonçait d'importantes nouvelles ressources pour améliorer le réseau et plus particulièrement de nouvelles initiatives pour améliorer la sûreté aérienne. La pierre angulaire de ces initiatives d'envergure est la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, une nouvelle société d'État chargée de fournir des services de sûreté clés pour le transport aérien. De plus, le gouvernement du Canada financera l'amélioration du contrôle de préembarquement et des systèmes de détection d'explosifs aux aéroports canadiens, l'augmentation des effectifs assurant la sûreté aérienne et la présence de policiers armés à bord de certains vols intérieurs et internationaux.

Les transports jouent un rôle essentiel dans notre qualité de vie. Transports Canada prépare un schéma d'orientation des transports en vue de le présenter au printemps 2002. Le schéma traitera des orientations générales que le gouvernement fédérale entend poursuivre dans le secteur des transports au cours de la prochaine décennie et au-delà.

Le transport durable figure également parmi les priorités du plan d'action du Ministère. Nous estimons pouvoir promouvoir la durabilité des transports par l'intégration des aspects économiques, sociaux et environnementaux aux décisions touchant les activités de transport. Sur le plan économique, nous avons besoin d'un réseau de transport efficace et concurrentiel. Sur le plan social, ce réseau doit être sécuritaire et accessible. De plus, il doit être respectueux de l'environnement naturel. Or, il n'est pas toujours facile d'équilibrer ces trois aspects, mais Transports Canada s'efforce de rendre le réseau de transport du Canada plus durable et d'inciter les Canadiens à faire des choix en ce sens, de façon à ce que nous jouissions tous du meilleur réseau de transport qui soit.

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

1.2 Déclaration

| DÉCLARATION <i>Rapport sur les plans et priorités 2002-2003</i> | |
|--|---------------------------------|
| <p>J'ai l'honneur de présenter au Parlement le <i>Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003</i> de</p> <p style="text-align: center;">TRANSPORTS CANADA</p> <p>À ma connaissance, les données figurant dans ce rapport :</p> <ol style="list-style-type: none">1. reflètent fidèlement le mandat, les plans, les priorités, les stratégies et les résultats escomptés du Ministère;2. sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les <i>Lignes directrices sur la préparation du rapport sur les plans et les priorités 2002-2003</i> (RPP);3. sont complètes et exactes;4. reposent sur des systèmes d'information et de gestion du Ministère fiables. <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> | |
| Signature : | _____ |
| Nom : | _____ Margaret Bloodworth _____ |
| Titre : | _____ Sous-ministre _____ |
| Date : | _____ |

2.0 Aperçu de Transports Canada

2.1 Qui nous sommes

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

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

2.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les échelons de gouvernement ont certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait conformément à de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. L'accent est mis sur l'élaboration d'un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité écologique du réseau de transport canadien.

📄 Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, voir notre site Web, au www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm.

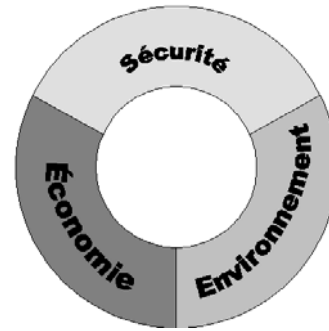
Certaines des lois que nous administrons :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi concernant la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi de 1987 sur les transports routiers*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*

2.3 Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

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



2.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats


Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire – qui tient compte d'un large spectre de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent un partenariat et une collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux groupes d'intérêt. Les décisions doivent être soigneusement pondérées et discutées pour assurer un équilibre optimal entre des intérêts antagonistes. En fait, des mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.

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

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

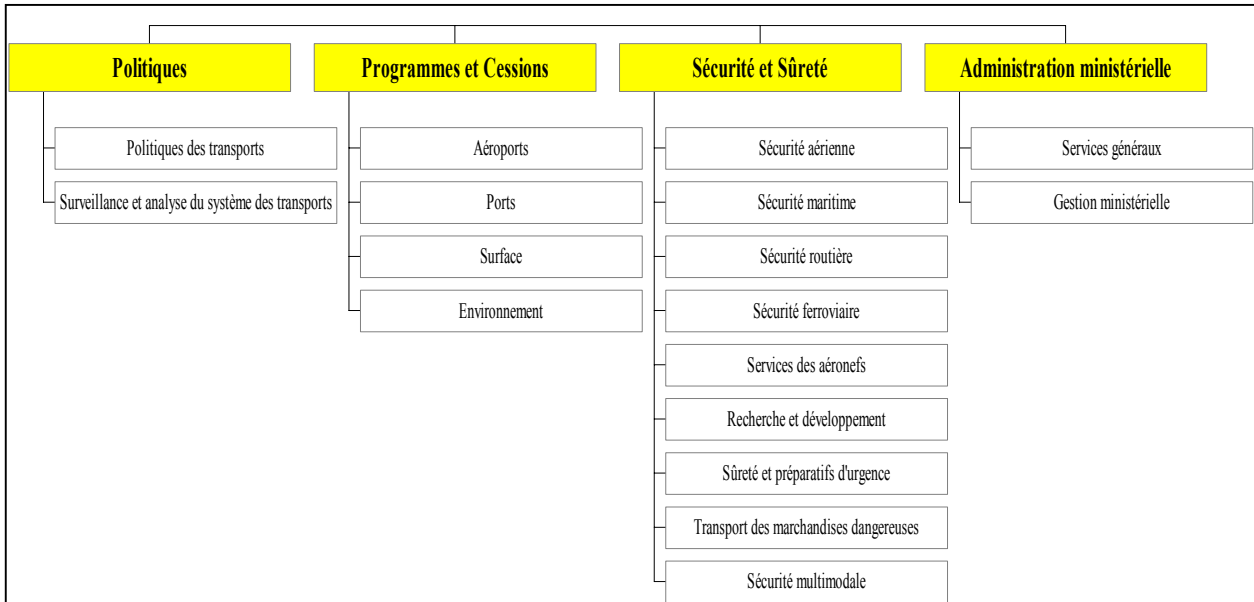
La gestion fonctionnelle est fondée sur les secteurs d'activités et les secteurs de services qui dépassent les frontières de la structure organisationnelle afin de permettre des interventions axées sur des stratégies et résultats communs. La structure des secteurs d'activités et des secteurs de services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

Certains de nos partenaires et groupes d'intérêt :

- *Public voyageur*
- *Transporteurs et expéditeurs*
- *Constructeurs et fabricants*
- *Travailleurs des transports*
- *Groupes écologistes*
- *Organismes d'intervention d'urgence*
- *Organismes de l'industrie des transports*
- *Organismes internationaux*
- *Propriétaires et exploitants des entreprises, installations et équipements de transport*
-  Visitez notre site à www.tc.gc.ca/sujet/pubs/tp13384f/page7.htm pour plus d'informations sur « Comment nous travaillons avec nos partenaires ».

Les secteurs d'activités/de services constituent des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux qui ont été établis pour veiller à ce que la prestation des services soit la plus proche possible des clients et des groupes d'intérêt.

Tableau 1



On trouvera plus de renseignements sur les quatre secteurs d'activités de Transports Canada (objectifs, activités et ressources, etc.) au paragraphe 5.2, à la page 52.

2.5 Dépenses prévues du Ministère

| <i>(milliers de dollars)</i> | Dépenses réelles 2001-2002 ¹ | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 | Dépenses prévues 2004-2005 |
|--|--|---------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Politiques | 604 564 | 414 553 | 313 880 | 303 695 |
| Programmes et Cessions | 414 630 | 534 959 | 464 903 | 492 696 |
| Sécurité et Sûreté | 429 511 | 344 549 | 335 921 | 324 062 |
| Administration ministérielle | 121 595 | 108 814 | 106 907 | 95 738 |
| Total du Budget principal des dépenses (brutes) | 1 570 300 | 1 402 875 | 1 221 611 | 1 216 191 |
| Moins : recettes disponibles² | 337 986 | 344 909 | 366 176 | 379 427 |
| Total du Budget principal des dépenses (nettes) | 1 232 314 | 1 057 966 | 855 435 | 836 764 |
| Ajustements des dépenses ³ | s/o | 36 463 | 33 732 | 14 989 |
| Dépenses prévues nettes | 1 232 314 | 1 094 429 | 889 167 | 851 753 |
| Moins : recettes non disponibles² | 31 315 | 25 298 | 25 918 | 25 873 |
| Plus : coût estimatif des services fournis gratuitement | 57 062 | 56 117 | 53 935 | 51 331 |
| Coût net du Ministère | 1 258 061 | 1 125 258 | 917 184 | 877 211 |
| Équivalents temps plein | 4 525 | 4 315 | 4 228 | 4 207 |

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

1. Représente les meilleures prévisions du total des dépenses nettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice.
2. Pour d'autres précisions par secteur d'activités, voir le tableau 6 à la page 48.
3. Les ajustements reflètent les approbations obtenues après le dépôt du Budget principal des dépenses.

3.0 Contexte de planification – enjeux et priorités

3.1 Conséquences du 11 septembre

Transports Canada est engagé à améliorer la sécurité des Canadiens et du réseau de transport. Le Canada jouit d'un des réseaux de transport aérien les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde – un réseau qui sera maintenant encore plus sûr grâce aux actions prises par le gouvernement du Canada et par l'industrie du transport aérien depuis les tragiques actes terroristes du 11 septembre. Les initiatives exhaustives et d'envergure annoncées dans le budget fédéral de décembre 2001 nous permettront de pouvoir maintenir et améliorer cette réputation au cours des mois et des années à venir. Parmi les initiatives prévues dans le budget pour améliorer la sûreté du transport aérien, le gouvernement entend :

- Créer une nouvelle Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.
- Améliorer le contrôle de préembarquement aux aéroports canadiens.
- Veiller à l'installation de systèmes de détection d'explosifs perfectionnés aux aéroports de tout le pays, touchant approximativement 99 p. 100 de tous les passagers aériens au Canada.
- Étendre le programme de policiers armés à bord des aéronefs.
- Élaborer de nouvelles normes et de nouveaux règlements relatifs aux modifications de sûreté à l'étape de la conception des aéronefs.
- Améliorer les activités policières et la sûreté aux aéroports.
- Engager de nouveaux inspecteurs pour accroître la supervision de la sûreté du transport aérien.

☞ On trouvera des renseignements supplémentaires sur ces initiatives à la section 4.2.1, page 12.

3.2 Schéma d'orientation des transports

En avril 2001, le ministre des Transports a lancé l'initiative de création d'un schéma d'orientation des transports, en vue d'établir une stratégie fédérale visant à relever les grands défis auxquels fera face le secteur des transports du Canada au cours de la prochaine décennie et au-delà. Le Ministre a consulté ses homologues provinciaux et territoriaux et un échantillon représentatif des transporteurs, expéditeurs, associations, autorités et groupes d'intérêt du transport urbain à propos de ce schéma d'orientation.

Le Ministère travaille actuellement à finaliser ce schéma d'orientation incluant les amendements proposés à la *Loi sur les transports au Canada*, d'ici le printemps 2002. Des consultations auront lieu avant le dépôt des amendements législatifs à la Chambre des communes prévu pour l'automne.

☞ Pour plus de renseignements sur l'avancement de l'initiative du Schéma d'orientation des transports, voir notre site Web, au www.tc.gc.ca/sujet/schemaorientation/menu.htm.

3.3 Examen de la *Loi sur les transports au Canada*

Une exigence de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), qui est entrée en vigueur en 1996, demande qu'un examen complet de la *Loi* soit entrepris dans les quatre ans suivant son entrée en vigueur. En juin 2000, le ministre des Transports nommait un comité de cinq membres pour mener cet examen et produire un rapport sur la réglementation économique des activités de transport relevant de la compétence législative du Parlement. Le Ministre recevait le rapport final du Comité d'examen de la LTC en juin 2001 et le déposait devant le Parlement, le 18 juillet 2001.

Un des éléments clés du Schéma d'orientation des transports évoqué ci-dessus sera de faire le point sur le très exigeant ensemble de propositions, recherches, constatations et recommandations résultant des travaux du Comité d'examen de la LTC. Les groupes d'intérêt peuvent être assurés que le Ministère examinera soigneusement toutes les propositions et les positions qui ont été présentées dans le cadre de l'initiative du Schéma d'orientation des transports.

☞ Voir le rapport final du Comité d'examen de la LTC, à l'adresse www.reviewcta-examenltc.gc.ca/index.htm.

4.0 Rendement prévu du Ministère

4.1 Mesure de la réalisation de nos objectifs stratégiques

La réalisation des objectifs stratégiques de Transports Canada dépend du rendement de ses quatre secteurs d'activités. Que ce soit par l'élaboration de politiques et de lois ou par l'exécution des services et des programmes, le travail des secteurs d'activités a des incidences sur les objectifs en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. À chacun des objectifs stratégiques sont associés des résultats définitifs (résultats clés) que nous prévoyons mesurer avec le temps afin d'avoir une idée de la réalisation de nos objectifs. Ces résultats peuvent être liés à un ou à plusieurs secteurs d'activités, ce qui permet de faire le pont entre les secteurs d'activités et les objectifs stratégiques, ainsi que de classer le travail de chaque secteur d'activités en fonction de la contribution *primaire* et *secondaire* aux objectifs.

| Objectifs stratégiques | | |
|---|---|--|
| <i>Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr</i> | <i>Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</i> | <i>Protéger l'environnement physique</i> |
| Dépenses nettes liées aux ressources en 2002-2003 pour chaque objectif stratégique¹ | | |
| 440 millions de dollars | 625 millions de dollars | 30 millions de dollars |

| Résultats définitifs | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et de la propriété. • Grande confiance du public quant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport. | Un réseau de transport intégré et intermodal à la fois : <ul style="list-style-type: none"> • efficient, efficace, viable, abordable et accessible; • adapté aux besoins des utilisateurs et des collectivités; • concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale. | <ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transport plus respectueux de l'environnement pour les Canadiens. • Réductions des émissions de GES et de la pollution provenant du secteur des transports. • Prévention et atténuation des dégâts environnementaux attribuables aux activités de transport. |



| Contribution des secteurs d'activités — Primaire (P) ou secondaire (S) | | |
|---|--|--|
| Sécurité et Sûreté (P) Programmes et Cessions (S) Politiques (S) | Politiques (P) Programmes et Cessions (P) Sécurité et Sûreté (S) | Programmes et Cessions (P) Sécurité et Sûreté (S) |
| L'Administration ministérielle contribue indirectement à tous les objectifs stratégiques. | | |

1. Les dépenses nettes en ressources de 2002-2003 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable afin de donner une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir les résultats. Notez que l'objectif économique tient compte des sociétés d'État.

4.2 Plans, résultats et ressources par objectif stratégique

Les prochaines sous-sections résument les plans de Transports Canada afin de réaliser ses objectifs stratégiques.

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

Les Canadiens souhaitent disposer d'un réseau de transport qui soit sûr et sécuritaire. Cette volonté est reconnue dans la *Loi sur les transports au Canada*, où la nécessité, pour le réseau de transport au Canada, d'une conformité « aux normes de sécurité les plus élevées possibles dans la pratique » fait partie de l'énoncé de politique nationale. Bien que les normes soient déjà élevées, les accidents dans le domaine des transports restent la cause de plus de 400 blessures et 8 décès en moyenne chaque jour dans tout le pays. Pour aider à fournir aux Canadiens des transports sûrs et sécuritaires, le principal outil de Transports Canada est son rôle permanent d'établissement de politiques et de réglementation. Le Ministère s'efforce notamment d'orienter les méthodes des groupes d'intérêt en matière de sécurité et de sûreté et d'en assurer l'harmonisation avec les attentes publiques.

Défis

Parmi les défis liés à la sécurité et à la sûreté des transports, on compte les suivants :

- À la suite des événements du 11 septembre 2001, Transports Canada revoit ses normes de sécurité à la lumière d'un nouveau type de menace pour toutes les formes de transport intérieur et international. Le Ministère travaille actuellement avec les groupes d'intérêt afin d'établir la nécessité de nouvelles normes renforcées et met présentement en place un cadre de mise en œuvre de normes et d'établissement de mécanismes pour l'évaluation de leur efficacité.
- De récents sondages ont révélé que seulement de 44 à 56 p. 100 des Canadiens estiment que le transport aérien est sûr, ce qui représente une importante diminution par rapport aux niveaux d'avant le 11 septembre. Le défi consiste à aider à restaurer la confiance du public en veillant à ce que les médias et le public disposent de renseignements factuels et pertinents concernant la sécurité et la sûreté du transport aérien.
- Pour protéger l'intégrité de ses programmes de sécurité, le Ministère doit trouver des façons de déployer des ressources pour les activités qui comportent le plus d'avantages sur le plan de la sécurité tout en continuant à satisfaire aux normes établies et aux attentes de service.
- Le taux d'attrition des inspecteurs et ingénieurs du Ministère dans le domaine de la sécurité, en raison du vieillissement de nos effectifs et de la concurrence du secteur privé, constitue un défi sans précédent pour le Ministère en matière de recrutement et de maintien en poste de nouveaux employés pour assurer la prestation efficace continue de notre programme réglementaire.

- Les constructeurs s'efforcent de produire du matériel de transport plus léger, plus silencieux et plus efficace sur le plan énergétique (aéronefs, locomotives, véhicules automobiles) qui permette d'apaiser les préoccupations environnementales, ce qui nécessite le développement et l'utilisation de matériaux, de structures et de composants électroniques perfectionnés. Le défi pour les spécialistes de la sécurité de Transports Canada est de rester au fait des exigences en matière de connaissances et de compétences relatives à de nouvelles technologies en constante évolution afin de pouvoir affronter les problèmes connexes.

Activités principales

Trois principales activités – élaboration de règlements, supervision et rayonnement – viennent soutenir l'objectif de sécurité et de sûreté. Par son travail d'élaboration de règlements, le Ministère établit et met en œuvre des lois, règlements, normes et politiques. Ses activités de supervision comprennent la délivrance de licences, certificats, immatriculations et permis, la surveillance de la conformité par des vérifications, par des inspections et par la surveillance, et la prise de mesures d'application appropriées en cas de non-conformité. Les activités de rayonnement comprennent tout le travail de promotion, de formation et de sensibilisation lié aux questions de sécurité et de sûreté.

Résultats définitifs

Par les mesures qu'il prend pour assurer des normes élevées de sécurité et de sûreté, Transports Canada aide à obtenir deux résultats importants pour les Canadiens :

- Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et des biens matériels
- Grande confiance en la sécurité et en la sûreté du réseau de transport

Les objectifs associés à ces résultats définitifs, qui ont été définis en collaboration avec nos principaux groupes d'intérêt, sont présentés dans l'encadré ci-contre.

Objectifs :

- *Réduction de 50 p. 100 du nombre de collisions aux passages à niveau et des cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires de 1996 à 2006*
- *Réduction de 30 p. 100 du nombre moyen de décès et de blessures graves à la suite d'accidents routiers de 2008 à 2010 (comparativement à la moyenne 1996-2001)*
- *Réduction de 25 p. 100 du nombre total d'accidents et décès dans le secteur du transport aérien de 1995 à 2005 (l'objectif varie en fonction du secteur de l'aviation)*
- *D'ici 2005, 90 p. 100 des Canadiens considéreront le transport aérien comme sécuritaire ou très sécuritaire*
- *Tous les envois de marchandises dangereuses parviendront à destination sans incident*

Priorités

Afin d'atteindre ces résultats pour les Canadiens, Transports Canada a regroupé les domaines d'intérêt de ces programmes en cinq secteurs prioritaires, qui sont les suivants :

Rehausser le régime de sûreté

Les événements du 11 septembre ont galvanisé le gouvernement du Canada, l'incitant à agir rapidement sur plusieurs fronts afin de renforcer le régime de sûreté du transport aérien au Canada. D'importantes initiatives ont été annoncées dans le budget de décembre 2001 et, à cause de la responsabilité de Transports Canada en matière de réglementation de la sûreté du transport aérien, le Ministère joue un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de ces initiatives. Au cours de la prochaine année, le Ministère travaillera en collaboration avec l'industrie du transport aérien et d'autres ministères fédéraux, notamment celui du Solliciteur général, à :

- Établir l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, une nouvelle société d'État qui sera responsable de la prestation de plusieurs services de sûreté aérienne clés. Cette administration relèvera du ministre des Transports et sera notamment responsable des fonctions suivantes :
 - contrôle de préembarquement des passagers et de leurs effets;
 - acquisition, déploiement et entretien de l'équipement de détection d'explosifs aux aéroports;
 - certification et tests des agents de sûreté responsables des services de contrôle;
 - contribution fédérale pour les activités policières liées à la sûreté aux aéroports;
 - passation de contrats relatifs à la présence de policiers armés à bord des aéronefs.
- Élaboration de nouveaux règlements et normes concernant les modifications aux aéronefs passagers existants, la prestation de services de sûreté du transport aérien, l'établissement de nouvelles normes pour les bagages de cabine et la deuxième fouille au hasard des passagers de vols à destination des États-Unis.
- Assister les sociétés aériennes à couvrir les coûts des modifications relativement à la sûreté obligatoires à leurs aéronefs passagers existants, p. ex. : renforcement des portes de poste de pilotage.
- Recruter d'autres inspecteurs de la sûreté afin d'assurer une supervision accrue de la sûreté du transport aérien.

Transports Canada est également le Ministère responsable de la sûreté maritime et il travaille avec d'autres organismes, tant au pays qu'à l'étranger, pour définir des dispositions visant à protéger les ports canadiens et d'autres éléments stratégiques de l'infrastructure du transport maritime, pour augmenter la collecte de renseignements nécessaires au contrôle de terroristes, d'armes et d'explosifs potentiels, et pour coordonner l'état de préparation en matière de sûreté.

| Activités de sûreté |
|---|
| Résultats |
| <ul style="list-style-type: none">• Réduction des risques liés aux incidences de sûreté (p. ex. menaces terroristes potentielles)• Accroissement de la confiance du public en la sécurité et en la sûreté des transports |

En ce qui a trait au transport ferroviaire et au transport routier, Transports Canada travaille étroitement avec l'industrie et d'autres gouvernements et organismes, y compris ses homologues américains, pour examiner l'état de la sûreté, notamment en des lieux critiques comme les passages frontaliers, les ponts et les tunnels.

Améliorer la prestation des programmes de sécurité

Plus de 50 p. 100 des ressources allouées à l'objectif de sécurité et de sûreté vont aux activités de supervision. À la suite de la croissance soutenue du secteur des transports, particulièrement celui de l'aviation civile, les responsabilités du programme de sécurité central de Transports Canada se sont accrues. Malgré l'augmentation de la charge de travail, les ressources connexes n'ont pas suivi la même évolution.

Par conséquent, pour veiller à ce que la prestation du programme de sécurité ne soit pas compromise, l'un des domaines prioritaires du Ministère touche la stratégie de surveillance de la conformité. Le degré de supervision fourni aux entités réglementées est basé sur l'application de critères de risque qui ont en général été calculés et modifiés à la lumière de l'expérience. Avec le perfectionnement croissant des techniques d'évaluation du risque et des systèmes d'information de sécurité connexes, il a été possible de cerner les secteurs où la surveillance pouvait être accrue ou réduite.

Stratégies de surveillance de la conformité

Résultats

- Meilleure conformité aux règlements dans les domaines à risque plus élevé

À cette fin, un nouveau programme d'inspection est prévu pour les petits navires commerciaux (jauge brute inférieure à 5 tonnes et transportant moins de 12 passagers) et les navires de pêche d'une jauge brute inférieure à 15 tonnes. Il y aura plus de vérifications des compagnies de chemin de fer secondaires et une attention accrue sera accordée à l'exploitation des taxis aériens. Des occasions de réduire la supervision au cours de la prochaine année font l'objet d'un examen pour certaines opérations aériennes non liées au transport des passagers, pour les aéroports où transite un petit nombre de passagers et pour des inspections d'infrastructures, d'équipement et d'opérations ferroviaires. Cela permettra aux spécialistes de la sécurité de Transports Canada de se concentrer sur des secteurs à risque élevé, ce qui contribuera au maintien de la confiance du public voyageur en l'aptitude de Transports Canada à assurer le respect de normes de sécurité élevées pour les passagers et les expéditeurs.

Moderniser les cadres et les instruments de réglementation

Les programmes de réglementation relatifs à la sécurité sont placés devant d'importants défis, notamment :

- les demandes pour une participation accrue dans la création de ceux-ci;
- le besoin d'être à jour avec les nouvelles technologies et de prendre des mesures intergouvernementales;
- le risque accru des obligations;
- le besoin croissant de veiller à ce que l'approche du Canada en matière de réglementation suive les tendances internationales.

Modernisation des cadres de travail et des instruments de réglementation

Résultats

- Un cadre de travail juste, raisonnable et cohérent
- Un processus de réforme ouvert et transparent
- Un milieu réglementé, engagé et bien informé

Les priorités pour l'année à venir comprennent les suivantes :

- Réforme complète de toute la réglementation associée à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Cette loi a reçu la sanction royale en novembre 2001 et constitue un réaménagement en profondeur de l'un des plus anciens instruments législatifs au Canada. La nouvelle législation prévoit un cadre réglementaire moderne et efficace qui entrera en vigueur une fois que la première phase de la réforme réglementaire aura été menée à bien.
- Modification de la *Loi sur l'aéronautique*. Les modifications proposées traiteront de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des entreprises de transport aérien, de l'analyse et de la communication des données sur la sécurité et des nouveaux outils permettant d'assurer la conformité à la *Loi* et son exécution.
- Mise en œuvre de la *Loi portant sur la constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada*, tribunal qui remplacera le Tribunal de l'aviation civile et deviendra un tribunal du transport multimodal, afin de défendre les droits d'examen de l'application de la loi et d'appel pour les personnes et entreprises dans le secteur du transport aérien, du transport maritime et du transport ferroviaire.
- Mise en œuvre des modifications de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, lesquelles prévoient que chaque autobus et camion soit coté en fonction de son rendement en matière de sécurité notamment pour l'entretien du véhicule, le rendement du chauffeur et les antécédents en matière d'accidents.
- Modernisation de la *Loi sur la sécurité automobile* pour la rendre plus souple, plus claire et pour mieux définir les échéanciers.
- Implantation de règlements sur le contrôle de l'accès aux passages à niveaux et aux propriétés ferroviaires afin d'établir des normes de sécurité minimales et de clarifier les rôles et responsabilités des compagnies ferroviaires, des administrations routières et collectivités où passent des trains.
- Maintien de l'accent sur l'harmonisation de la réglementation et des normes de Transports Canada en matière de sécurité avec celles des gouvernements provinciaux et étrangers, notamment les partenaires de l'ALENA, pour permettre l'acceptation réciproque d'autorisations en matière de sécurité délivrées par une autorité à une entreprise exploitant des services sur le territoire relevant d'une autre autorité.

Renforcer la participation des groupes d'intérêt et les relations avec ceux-ci

Transports Canada peut renforcer la participation des groupes d'intérêt par ses activités de rayonnement, c.-à-d. les initiatives de promotion, de sensibilisation et d'éducation à la sécurité. Au cours de la prochaine année, le Ministère continuera de centrer son attention sur les programmes de partage des coûts avec d'autres autorités dans les domaines suivants :

- Transport interprovincial par autocar et camion – contributions aux gouvernements provinciaux et territoriaux afin d'encourager l'harmonisation des normes de sécurité

dans des domaines comme le nombre d'heures de service et l'entretien des véhicules par l'intermédiaire du Code national de sécurité.

- Passages à niveau – paiements aux compagnies de chemin de fer et aux autorités routières en vue de modifications de conception, d'installation de dispositifs de sécurité et de fermeture de passages à niveau.
- Exposés génériques sur la sécurité routière et ferroviaire et préparation de documents – en collaboration avec les services policiers, les médias et les groupes de citoyens.

| Activités de rayonnement |
|--|
| Résultats |
| <ul style="list-style-type: none">• Meilleure coordination et coopération avec les groupes d'intérêt dans la conception et la fourniture des messages en matière de sécurité• Meilleure compréhension des questions et des avantages liés à la sécurité• Volonté accrue d'adopter des pratiques sécuritaires |


Le Ministère travaillera en étroite collaboration avec les groupes d'intérêt pour promouvoir une culture de la sécurité dynamique et engageante par la mise en œuvre de systèmes de gestion de sécurité, qui intégreront la responsabilité et l'obligation de rendre compte en matière de sécurité à la structure de gestion des entreprises de transport.

Édifier et maintenir l'ensemble des ressources

Le maintien de la prestation efficace des programmes de sécurité et de sûreté nécessite une base solide de ressources humaines, de ressources matérielles et de ressources en information.

Transports Canada élargira son programme de formation pour les inspecteurs de sécurité maritime afin de mettre l'accent sur la supervision des activités des petits navires. Le résultat attendu est l'amélioration de la confiance des groupes d'intérêt en ce qui a trait aux compétences de l'inspection de la sécurité maritime à la suite des recommandations du coroner chargé de l'enquête sur le naufrage du *True North II* qui a eu lieu le 16 juin 2000. Un programme de transfert de connaissances est présentement mis sur pied permettant aux spécialistes expérimentés en matière de sécurité de mettre par écrit leurs connaissances techniques clés pour le Ministère. De plus, le Ministère dirige l'initiative interministérielle de réglementation/inspection, travaillant avec l'ensemble des inspecteurs afin d'augmenter le bassin de ce secteur clé. Cette activité améliorera la compréhension des activités des organismes de réglementation au sein des collectivités, accroîtra la compréhension du rôle de l'inspecteur des groupes d'intérêt et sensibilisera davantage les Canadiens au potentiel de carrière dans ce domaine.

Le fait de disposer de données plus à jour, plus fiables et plus accessibles sur la sécurité permettra d'améliorer la prise de décision, l'évaluation des risques et l'utilisation efficace des ressources en information liée à la sécurité. À cette fin, Transports Canada projette d'élaborer un entrepôt de données qui permettra d'amalgamer des renseignements pertinents provenant d'un grand nombre de systèmes disparates, utilisés tant au sein qu'à l'extérieur du Ministère, afin de faciliter le partage d'information avec les groupes d'intérêt.

Le Ministère mettra également l'accent sur la revitalisation de son programme de recherche et développement dans le domaine de la sécurité qui contribue à la poursuite des objectifs gouvernementaux en matière d'innovation. 

Parmi les projets prévus, on compte les suivants :

- Essai de plusieurs technologies radar avancées pour utilisation dans l'exploitation de pétroliers-navettes dans un environnement dangereux et évaluation d'un simulateur perfectionné et de normes de rendement pour l'évacuation du personnel de navires et de plates-formes de forage en mer.
- Recherche sur les conditions où l'accumulation de glace sur les pistes et les aéronefs peut entraver le bon rendement.
- Résolution des questions opérationnelles liées à l'efficacité des systèmes de navigation par satellite.
- Évaluation de la rentabilité des dispositifs de sécurité à bord des autobus scolaires et aux passages à niveau.
- Élaboration de critères de protection/résistance contre le capotage pour les camions-citernes et l'efficacité des soupapes de surpression (transport des marchandises dangereuses).
- Étude sur les conséquences de l'élément humain dans la prise de décisions (p. ex. effets de la fatigue sur la vigilance des pilotes aériens et maritimes).

Activités de recherche et développement

Résultats

- Développement de nouveaux produits et de nouvelles technologies en matière de sécurité
- Meilleure compréhension des besoins des groupes d'intérêt

Le remplacement et l'amélioration en temps opportun des biens matériels sont essentiels pour préserver cette base de biens et veiller à ce qu'elle suive l'évolution des besoins des programmes. C'est particulièrement vrai pour ce qui est du parc aérien de Transports Canada et de l'infrastructure connexe, où plusieurs investissements importants sont prévus. Ceux-ci comprennent des modifications aux 9 appareils Citation et à leurs simulateurs pour permettre des vols à une altitude supérieure à 29 000 pieds dans tout l'espace aérien contrôlé par le Canada, la conception et la construction d'un nouveau hangar à l'aéroport de Moncton et la remise en état des réacteurs des appareils King Air C-90 et Twin Otter afin de les maintenir en service. Ces investissements accroîtront l'efficacité des appareils utilisés par les inspecteurs de Transports Canada et d'autres ministères fédéraux et amélioreront les conditions de travail des employés du Ministère.

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

Les transports contribuent grandement à la croissance économique et au développement social du Canada. La situation du secteur des transports influe sur la compétitivité internationale, la productivité, l'inflation et le niveau de vie général au Canada. Les coûts des services des transports, taxes et droits compris, influent sur ce que paient les Canadiens pour voyager ou expédier des biens par tous les modes; ils influent aussi sur le prix de tout ce que les Canadiens achètent et vendent.

Défis

L'initiative du Schéma d'orientation des transports du ministre des Transports (page 7) a cerné les principaux défis que le secteur des transports aura à relever au cours des années à venir. Un de ces défis consiste à trouver de nouvelles façons d'intégrer les buts des transports sur le plan économique, environnemental, social, de la sécurité et de la sûreté. Les événements du 11 septembre ont rendu ce défi encore plus complexe, et les gouvernements cherchent à établir un équilibre entre les améliorations de la sûreté et les questions liées au commerce, comme l'efficacité du flux de trafic à la frontière canado-américaine. On trouvera ci-dessous d'autres défis précis liés à la croissance économique et au développement social.

- Les utilisateurs et fournisseurs de transport continueront de prendre de l'expansion au-delà des frontières canadiennes et sont de plus en plus présents dans toute l'Amérique du Nord et dans le monde entier.
- Certains éléments du réseau de transport au Canada sont encombrés, tandis que d'autres ne sont pas utilisés à leur plein potentiel.
- Le Canada est devenu l'un des pays les plus urbanisés du monde et l'infrastructure de soutien a eu de la difficulté à suivre cette évolution.
- Le trafic limité dans les régions rurales et les régions éloignées rend difficile le soutien des coûts de l'infrastructure et des services de transport.
- Avec le vieillissement de la population, une proportion croissante et importante de canadiens handicapés exigeront des services de transport qui répondent à leurs besoins.
- Les innovations canadiennes en matière de transport doivent être mises en marché sur la scène nationale et internationale en présentant les capacités technologiques et en encourageant des projets pilotes et l'application étendue des leçons apprises.

Activités principales

Transports Canada répond à ces défis en élaborant des politiques et des stratégies pour de nouvelles initiatives, dont certaines peuvent conduire à une nouvelle législation ou à une modification de la législation existante. Le Ministère met en œuvre son programme de cessions déjà bien avancé et continue d'exploiter des installations en régions éloignées et des installations n'ayant pas encore fait l'objet d'une cession. Là où le Ministère reste

propriétaire du terrain et de l'infrastructure, il assume des responsabilités de propriétaire et établit une surveillance et une supervision appropriées. De plus, il administre plusieurs programmes qui soutiennent les objectifs de croissance économique et de développement social.

Résultats définitifs

Les résultats définitifs des initiatives de Transports Canada liées à la croissance économique et au développement social consistent en un réseau de transport intégré et intermodal efficace, durable, abordable et accessible, sensible aux besoins des usagers et des collectivités, concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale. Le Ministère convient que l'avancement vers la réalisation de ces résultats définitifs sera influencé par des facteurs sur lesquels il n'a pas de contrôle direct, c.-à-d. les crises internationales, la conjoncture économique mondiale, l'action d'autres gouvernements, et ainsi de suite. Cependant, il reconnaît que les renseignements sur les résultats sont nécessaires pour adapter et réviser ses priorités et stratégies. L'évolution de la situation sera surveillée au moyen d'indices tels que ceux indiqués dans l'encadré ci-contre.

Indices d'avancement :

- *Viabilité présente et prévue des composants du réseau*
- *Tendance des coûts d'exploitation*
- *Coût pour le contribuable*
- *Satisfaction des collectivités et des usagers en matière de prix et de services*
- *Avantages pour l'industrie et les consommateurs attribuables à l'harmonisation*

Priorités

Promouvoir la croissance économique et les échanges

Le gouvernement du Canada a pour politique que le réseau de transport du Canada contribue à la prospérité économique tout en soutenant les objectifs sociaux et environnementaux, ainsi que les objectifs de sécurité et de sûreté. Contribuer à la prospérité signifie que le réseau doit être intégré. Les personnes et les biens doivent se déplacer harmonieusement, sans rencontrer d'obstacle artificiel, en faisant appel au mode de transport le plus approprié. Transports Canada contribue à la prospérité en favorisant la viabilité et l'efficacité de services de transport fondés sur la concurrence, l'orientation commerciale, les lois du marché et des régimes de responsabilisation rigoureux. Là où les forces du marché font défaut, le Ministère intervient pour protéger l'intérêt public d'une façon qui garantit l'équité dans l'application des exigences fiscales et réglementaires.

Transport aérien

Entre janvier et septembre 2001, le nombre total de passagers aériens au Canada a augmenté à un taux au-dessus de la moyenne en raison de la forte croissance dans le secteur intérieur ainsi que dans d'autres secteurs internationaux. La croissance du secteur transfrontalier a été plus faible à la suite du ralentissement économique de chaque côté de la frontière. Durant cette période, la part du marché d'Air Canada a continué de chuter

devant la concurrence croissante des autres transporteurs et une réduction du nombre de voyages d'affaires. Les conséquences des événements du 11 septembre sur le trafic passagers aérien ont été très marquées au Canada; le trafic aérien a diminué considérablement durant les premières semaines qui ont suivi les attentats terroristes. Des informations préliminaires plus récentes indiquent que le trafic passager demeure à environ 20 p. 100 au-dessous du niveau de trafic de l'an dernier. Le trafic passager aux huit principaux aéroports canadiens, et plus particulièrement à Toronto, Montréal et Vancouver, devrait demeurer faible durant la première partie de 2002 et s'améliorer graduellement avec la reprise économique et le retour de la confiance attendus.

Devant cette situation, Transports Canada surveille étroitement l'environnement du transport aérien, évalue la pertinence du cadre politique actuel et élabore des options pour guider les orientations futures. L'objectif du Canada demeure de disposer d'une industrie viable et efficace du transport aérien jouissant d'une position concurrentielle nationale et internationale solide, qui soit abordable, sensible aux besoins des usagers et des collectivités et qui, dans l'ensemble, satisfasse aux besoins de tous les Canadiens.

| Surveillance, évaluation et élaboration d'options | |
|--|---|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none"> • Marchés plus forts • Amélioration des choix des consommateurs • Protection des consommateurs devant l'émergence d'un transporteur dominant • Accès équitable à l'infrastructure aéroportuaire | <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'entreprises desservant les marchés de transport aérien et parts de marché • Modifications des liaisons • Niveaux de trafic • Prix • Satisfaction des clients devant les prix et services |
| Partenaires | |
| Industrie du transport aérien et autres groupes d'intérêt | |

En plus de la nouvelle Loi sur les aéroports du Canada et la politique des loyers, qui sont discutées à la section suivante, Transports Canada prévoit orienter le transport aérien dans la bonne direction selon les plans résumés ci-dessous.

- Pour les services intérieurs, l'accent sera mis sur un cadre adéquat favorisant la concurrence loyale et le développement de nouveaux services en sein du cadre actuel de politiques économiques qui s'applique à une industrie véritablement canadienne.
- La mise en œuvre du précontrôle des passagers à destination des États-Unis aux aéroports de Calgary, Toronto et Montréal incitera un plus grand nombre de passagers étrangers à utiliser ces aéroports canadiens comme point d'entrée aux États-Unis et entraînera une amélioration générale de la viabilité de l'industrie du transport aérien.
- La concurrence et le service s'amélioreront grâce à de nouveaux accords bilatéraux qui donneront aux transporteurs canadiens un accès à des marchés étrangers et autorisera l'accès de transporteurs étrangers au Canada. Des négociations bilatérales avec le Japon, l'Italie, la France et Israël restent une priorité.
- Les intérêts des intervenants canadiens seront protégés grâce à la participation du Ministère à l'analyse menée par l'Organisation mondiale du commerce. Cette analyse examine les options relatives à l'expansion de la liste des services de transport aérien

connexes régis par l'Accord général sur le commerce des services. Les droits de desserte des routes internationales ne seraient pas affectés.

Transport terrestre

Le transport terrestre contribue grandement à la croissance économique et aux échanges du Canada. Environ 45 p. 100 du produit national brut du Canada provient des échanges commerciaux, et les États-Unis constituent le principal partenaire commercial du Canada. Durant les années 1990, les échanges interprovinciaux ont augmenté en moyenne de 5,1 p. 100 alors que les importations et les exportations américaines et mexicaines ont augmenté de 12,3 p. 100 et 13,8 p. 100 respectivement. Le réseau routier représente le mode de transport dominant en Amérique du Nord en ce qui a trait aux échanges commerciaux, transportant en moyenne 65 p. 100 de la valeur des échanges Canada/États-Unis et ce, en utilisant relativement peu de points de passage frontaliers. Depuis le 11 septembre, les points de passage frontaliers présentent des défis encore plus grands parce que les gouvernements tentent d'assurer la sûreté nationale tout en permettant le transport efficace des biens et des personnes.

Transports Canada travaille avec d'autres autorités publiques, l'industrie et diverses associations pour soutenir les améliorations à l'infrastructure et aux services. Le Ministère consulte divers groupes d'intérêt à propos d'initiatives législatives et d'autres initiatives de politiques et collabore à l'échelle nationale et internationale avec des institutions qui favorisent l'harmonisation et l'innovation en matière de résolution des problèmes. Pour les programmes routiers, les indices de résultats à court terme se concentrent sur le nombre de nouveaux accords avec des partenaires cofournisseurs et le niveau de financement provenant d'autres sources. À moyen terme, les indices comprennent la conformité des adjudicateurs aux conditions et le degré d'amélioration de la capacité et du partage d'information. Les mesures à plus long terme portent sur le degré d'amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la viabilité environnementale des routes, la satisfaction des usagers et des collectivités et des indices financiers tels que les ratios d'exploitation, l'évolution des prix et la réduction des subventions.

La mesure du progrès des changements de politique et le travail en collaboration permettent d'assurer que les étapes de développement requises, y compris la consultation avec les personnes appropriées, ont effectivement lieu. En fin de compte, des indices de résultats sont nécessaires pour des objectifs précis comme l'accroissement de la compétitivité, la réduction de l'encombrement, l'élargissement de l'accessibilité. Ces indices peuvent comprendre le volume et la valeur des biens transportés par le mode de transport terrestre, le temps moyen de traitement aux passages frontaliers terrestres et le degré de satisfaction des Canadiens des régions éloignées ou des Canadiens handicapés.

Les projets concernant le transport terrestre sont les suivants :

- Le budget fédéral de décembre 2001 alloue, sur une période de 5 ans, 600 millions de dollars pour un nouveau programme d'infrastructure frontalière. Dans le cadre de ce programme, le gouvernement tentera de créer des partenariats avec les provinces, les

municipalités et le secteur privé et participera au financement d'améliorations des infrastructures aux points frontaliers ou près de ceux-ci. Les projets liés aux frontières pourraient inclure des accès routiers, nouveaux ou améliorés, aux points frontaliers, des centres de traitement pour véhicules commerciaux afin d'accélérer le passage aux frontières et la mise en place d'une infrastructure souple telle que les systèmes de transport intelligents.

- Le programme stratégique d'infrastructures routières de Transports Canada aura des effets positifs sur l'efficacité et la sécurité des transports. Le programme, par l'entremise d'ententes de partage des coûts avec les provinces et les territoires, investira 500 millions de dollars dans la construction routière et 100 millions de dollars dans les initiatives de système de transport intelligent et d'améliorations aux passages frontaliers entre 2001-2002 et 2005-2006. La somme de 120 millions de dollars additionnels, provenant d'autres programmes régionaux, sera affectée à l'infrastructure routière du Canada atlantique et du Québec.
- Le gouvernement a récemment introduit une loi afin de mettre en place le Fonds d'infrastructure stratégique du Canada de l'ordre de 2 milliards de dollars. Ce fonds fournira une assistance financière pour les projets d'infrastructure stratégique d'envergure incluant les routes et les lignes ferroviaires, le transport local, le développement urbain ou touristique, et les infrastructures hydrauliques et d'épuration des eaux d'égouts. Le fonds permettra au gouvernement d'atteindre son objectif de bâtir une économie forte et améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens.
- Les changements apportés aux politiques liées à la manutention et au transport du grain, y compris le prolongement de la période d'appels d'offres pour le transport des chargements de la Commission canadienne du blé à destination des ports, au plafond des revenus annuels des compagnies ferroviaires liés au grain, et l'amélioration de la rationalisation des lignes secondaires, mèneront à un réseau plus efficace, efficient et responsable qui répondra mieux aux besoins des producteurs agricoles, des expéditeurs et des consommateurs de grain des prairies. Un surveillant indépendant, Quorum Corporation, évaluera le rendement du réseau afin de cerner les problèmes ou possibilités d'améliorations. (☞ Pour plus de renseignements sur le transport et la manutention du grain, voir le site www.tc.gc.ca/ferroviaire/menu.htm#Grain.)
- VIA Rail recevra un financement accru de 401,9 millions de dollars en immobilisations sur une période de 5 ans afin de revitaliser les services ferroviaires voyageurs. Il est anticipé qu'une flotte et un réseau de services modernes – plus fiables, responsables quant à l'environnement et plus fréquents, et réduisant le temps de voyage – stimuleront la demande et amélioreront le ratio de rentabilité de la société. Un plan d'investissement en immobilisations à long terme sera développé afin d'assurer la viabilité de VIA Rail à long terme. Un régime de surveillance du rendement focalise présentement sur la qualité des services, l'efficacité, la sécurité, les impacts environnementaux et la viabilité financière.
- Afin de respecter son engagement de commercialiser le transport du grain énoncé dans le budget fédéral de 1996, le gouvernement fédéral vendra sa flotte de wagons-trémies.

Transport maritime

En 2001, le trafic maritime de marchandises en vrac a connu d'importantes réductions, car la plupart des industries de base desservies par ce mode, comme la sidérurgie et l'industrie de la construction, ont été les premières à être touchées par le ralentissement économique. Les volumes de trafic maritime de marchandises en vrac devraient retrouver leur niveau antérieur, et une croissance limitée est prévue. Le trafic conteneurs maritime entre le Canada et l'étranger – qui avait été l'élément du trafic maritime à la croissance la plus rapide – a connu un important ralentissement en 2001, avec de petites réductions de trafic enregistrées à Vancouver et Montréal. Le trafic conteneurs devrait cependant retrouver ses taux de croissance antérieurs.

Dans le transport maritime, comme pour les autres modes, Transports Canada s'est retiré de la prestation directe des services. Son rôle dans la promotion de la croissance économique et des échanges pour le transport maritime se concentre maintenant plus fortement sur la surveillance du transport international et intérieur, le développement des politiques et la supervision de la prestation de services par de tierces parties. Le Ministère vise une industrie canadienne du transport maritime renforcée détenant une part de marché accru. La stratégie à long terme consiste à influencer sur le développement d'un réseau de transport maritime qui soit concurrentiel, efficient, efficace, souple, abordable et bien intégré aux autres modes. De plus, cette stratégie tient compte des obligations constitutionnelles du gouvernement en matière de transport maritime.

Des indices d'avancement relatifs à ces buts et stratégies sont en cours de développement et pourraient notamment comprendre les volumes de marchandises par ligne, le coût par tonne, les niveaux de subventions, la viabilité des transporteurs, la satisfaction des usagers et des collectivités, ainsi que le nombre et les conséquences des questions d'harmonisation internationale.

Les résultats prévus sont exposés ci-dessous.

- La participation du Ministère à des initiatives intergouvernementales et sa modernisation de la législation économique accroîtront l'harmonisation avec les méthodes internationales et rehaussera la compétitivité internationale de l'industrie canadienne du transport maritime.
- Le Ministère continuera d'examiner les questions qui pourraient influencer sur la compétitivité des ports canadiens.
- Les subventions gouvernementales à Marine Atlantique Inc., qui devraient totaliser environ 37 millions de dollars annuellement pour les cinq prochaines années, seront conformes aux obligations constitutionnelles envers Terre-Neuve relativement au maintien d'une liaison de transport avec la portion continentale du Canada.
- La réduction des subventions fédérales à l'appui de la commercialisation des services de traversier au Canada atlantique se poursuivra tout en favorisant des services de traversier sécuritaires, efficaces et abordables.
- Le secteur riverain de Toronto sera revitalisé grâce à une initiative financée conjointement par les gouvernements fédéral, provincial et municipal.

Parachever le programme des cessions et entretenir les relations avec les entités cédées

Au début des années 1990, Transports Canada a commencé à céder des éléments clés du réseau de transport à des organismes sans but lucratif gérés sans liens de dépendance avec le gouvernement et dirigés par un large éventail de groupes d'intérêt. Un premier indice de l'avancement de cette initiative est le nombre d'entités cédées et, d'après celui-ci, le travail du Ministère a été fructueux. NAV CANADA possède et exploite entièrement le système de navigation aérienne, tous les principaux aéroports et ports sont exploités par des administrations locales, la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent est exploitée et entretenue par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et 75 p. 100 des sites portuaires régionaux ou locaux et 88 p. 100 des aéroports régionaux, locaux ou plus petits appartiennent à d'autres entités et sont exploités par celles-ci.

Les projets de cessions en cours et prévus sont les suivants :

- Définir des options pour l'avenir des sites portuaires et aéroportuaires non cédés, d'ici le 31 mars 2002. Une option consiste à prolonger le programme pour permettre d'améliorer les recherches d'occasions de cession et satisfaire à des exigences de négociation complexes.
- Les services de traversier dans l'Est du Canada envers lesquels le gouvernement fédéral a des obligations de politique seront assurés de plus en plus par le secteur privé.

| Initiatives de cession | |
|--|--|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none">• Viabilité• Autosuffisance• Transparence• Reddition des comptes aux clients et aux collectivités locales | <ul style="list-style-type: none">• Conformité des entités à l'endroit de la législation, de la réglementation, des baux ou <i>Lettres patentes</i>• Résultats financiers et plans d'investissement des entités• Coûts bruts du Ministère en soutien à la cession• Prix• Services fournis• Satisfaction des groupes d'intérêt |

Des vérifications, des évaluations et des examens menés par Transports Canada l'aident à déterminer s'il réalise ses objectifs de cession et comment il peut continuer à améliorer ses relations avec les entités cédées. Grâce à ces contrôles, le Ministère s'acquittera de sa responsabilité de protéger l'intérêt public et traitera les entités d'une façon juste et uniforme, tout en respectant le fait qu'elles sont des sociétés autonomes dont l'autonomie est garantie par la loi et par des ententes à long terme.

Les plans d'amélioration du rendement et d'élaboration de nouvelles relations avec les entités cédées sont les suivants :

- La nouvelle Loi sur les aéroports du Canada prévue pour la fin de 2002 renforcera la gestion, la transparence et la reddition des comptes aux 26 aéroports qui forment le réseau national d'aéroports (RNA).

- Un examen de la politique des loyers des aéroports du RNA, incluant une consultation générale sera achevé en 2002. Cet examen déterminera si les administrations aéroportuaires paient leur juste part pour les terrains et les installations qu'elles louent du gouvernement fédéral et évaluera les impacts des coûts de location sur le réseau de transport aérien.
- Le Ministère veillera au respect des baux par les aéroports du RNA et améliorera la supervision du réseau par une approche rigoureuse de la surveillance, un traitement plus uniforme des baux à l'échelle nationale et une attention aux conditions particulières à certains aéroports.
- Un nouveau cadre de surveillance de la conformité pour les administrations portuaires canadiennes – les principaux ports qui poursuivent leurs activités principales à titre d'agents de la Couronne – aidera le Ministère à remplir ses obligations de propriétaire et de superviseur.
- Un examen de la *Loi maritime du Canada* est nécessaire d'ici 2003, ce qui donnera l'occasion d'examiner le cadre de travail régissant les principaux ports et, au besoin, de prendre des mesures correctives qui favoriseront davantage la commercialisation et la viabilité du réseau.
- Le deuxième plan quinquennal (2003-2008) négocié entre le gouvernement et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent prévoira des ajustements en fonction de l'expérience vécue jusqu'à maintenant. Ce processus pourrait tirer profit d'une évaluation qui devrait se terminer en 2002 et qui porte sur la sécurité, la viabilité, la participation, le service et les obligations fédérales.

Favoriser l'innovation et les compétences

Le gouvernement cherche à combler les lacunes du Canada en matière d'innovation et à faire de notre économie un des chefs de file du monde pour l'innovation, les idées et le talent. Il entend doubler ses investissements d'ici 2010, faisant du Canada l'un des cinq premiers pays du monde pour la recherche et le développement (R et D). Transports Canada fera sa part en créant des initiatives intégrées stratégiques de R et D s'appuyant sur de solides partenariats avec le secteur privé, les provinces et le milieu universitaire dans des domaines comme la sécurité routière, la gestion du trafic, l'encombrement des routes et des passages frontaliers et l'accessibilité pour les passagers handicapés.

Au départ, les indices de résultat comprendront le niveau d'investissement fédéral dans les projets de R et D liés au transport et le montant de ressources tiré d'autres sources. À plus long terme, le Ministère devra évaluer le potentiel de commercialisation, la commerciabilité réelle et le rendement de l'investissement. Il devra aussi surveiller les programmes en matière de capacité, notamment le développement d'une main-d'œuvre hautement compétente qui sache s'adapter aux rapides changements technologiques et aux nouvelles méthodes de travail.

Les résultats prévus de deux initiatives clés en matière d'innovation et de perfectionnement des compétences sont les suivants :

- Le Programme stratégique d'infrastructures routières de Transports Canada allouera 30 millions de dollars sur cinq ans pour le développement de systèmes de transport intelligents qui aideront l'infrastructure routière à satisfaire aux besoins de mobilité futurs et à s'intégrer à une économie axée sur le savoir. Ces systèmes permettent un échange continu d'information entre les usagers, les véhicules et l'infrastructure, accroissant ainsi le rendement routier sans investissements majeurs dans de nouvelles infrastructures.
- Le Ministère assurera un soutien solide à des projets qui maximisent la contribution des transports au marché mondial du cybercommerce au potentiel énorme – estimé entre 1,3 milliards \$US et 1,8 billions \$US d'ici 2003. L'attention se concentrera sur les petites et moyennes entreprises de transport qui traînent de l'arrière par rapport aux grandes entreprises pour ce qui est du recours au cybercommerce. On s'attend également à ce que ces innovations soient porteuses de gains de productivité supplémentaires par l'amélioration de l'interaction entre les transporteurs et les expéditeurs ou les voyageurs.

4.2.3 Protéger l'environnement physique

Bien que les transports contribuent grandement au développement économique et social du Canada, ils ont également d'importantes conséquences sur le plan environnemental. On compte notamment les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'utilisation accrue de ressources non renouvelables, la pollution atmosphérique, aquatique et sonore et la perte de terres agricoles et d'habitat naturel de la faune. Pour les Canadiens, un environnement propre est essentiel à une vie saine, à la prospérité économique et à une qualité de vie élevée. Le meilleur réseau de transport qui soit pour les Canadiens doit être viable sur tous les fronts – économique, social et environnemental – à long terme. 🏰

Pour plus de renseignements sur les transports et l'environnement :

📄 Voir notre site Web, au www.tc.gc.ca/envaffaires/french/UNCSD9_April23_01fr.htm :

Le transport durable – le contexte canadien;

📖 Voir le chapitre 5 de notre Rapport annuel, *Les transports au Canada 2000*, ou 📄 voir notre site Web, au

www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/t-factsf/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

Défis

Pour concrétiser cette vision, Transports Canada est placé devant plusieurs défis en ce qui a trait à la protection de l'environnement physique et au façonnement du programme des transports pour les années à venir. Les questions prioritaires sont les changements climatiques, la qualité de l'air et de l'eau, des questions qui ont toutes une dimension internationale. Certains défis clés sont mis en lumière ci-dessous.

- Les transports sont la plus importante source d'émissions de GES, contribuant pour environ le quart du total des émissions au Canada. Environ les deux tiers des émissions de GES liées au secteur des transports proviennent de nos villes. Dans le secteur des transports, les émissions augmentent rapidement et, si aucune mesure n'est prise, elles pourraient augmenter jusqu'à 32 p. 100 au-dessus des niveaux de 1990 d'ici 2010 et jusqu'à 53 p. 100 au-dessus de ces niveaux d'ici 2020.
- Les émissions atmosphériques contribuent à la pollution atmosphérique et au smog, entre autres, ce qui peut avoir de graves conséquences pour l'environnement et pour la santé humaine. Les transports représentent environ 52 p. 100 de toutes les émissions d'oxyde d'azote (NO_x), 40 p. 100 du monoxyde de carbone (CO), 20 p. 100 des composés organiques volatils (COV), 5 p. 100 des oxydes de soufre (SO_x) et 5 p. 100 des matières particulaires – les principaux éléments constitutifs du smog urbain.
- Les tendances dans le secteur des transports sont à l'augmentation du nombre de voitures sur la route et à la croissance de l'industrie du transport aérien et du camionnage commercial. Bien que l'efficacité énergétique s'améliore, elle ne suit pas le rythme des augmentations annuelles de l'utilisation des transports. La gestion des conséquences de cette tendance exigera à la fois des changements de comportement et des améliorations technologiques.

- Les activités de transport contribuent à la pollution de l'eau par le rejet d'eaux usées et de déchets solides. Les déversements et les fuites de carburant, d'huile et de sous-produits de déchets dangereux peuvent contaminer à la fois les eaux de surface et la nappe phréatique.

Activités principales

Pour relever ces défis et pour promouvoir un réseau de transport durable, Transports Canada continuera d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et programmes en matière de développement durable et de favoriser un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement pour les Canadiens. Comme le transport durable est une responsabilité partagée, Transports Canada travaillera avec d'autres ministères, d'autres paliers de gouvernement, l'industrie, des partenaires nationaux et internationaux, des groupes d'intérêt et le public en général pour mettre en œuvre ces initiatives.

Résultats définitifs

À long terme, les activités de Transports Canada liées à la protection de l'environnement visent à contribuer à la progression vers les résultats définitifs suivants : un réseau de transport respectueux de l'environnement pour les Canadiens, la réduction des émissions de GES et de la pollution provenant du secteur des transports et la prévention et l'atténuation des dommages environnementaux découlant des activités de transport. Il est

Indices d'avancement :

- *Niveau de sensibilisation des Canadiens aux conséquences environnementales des activités de transport*
- *Pourcentage d'augmentation de l'utilisation de véhicules à meilleur rendement énergétique*
- *Énergie/passager-kilomètre (passagers)*
- *Réduction de la demande de transport exprimée en réduction des véhicules kilomètres annuels*
- *Énergie/tonne-km (marchandises)*
- *Part du secteur des transports de la consommation d'énergie/émissions de GES par mode*
- *Autres polluants atmosphériques par mode*
- *Pourcentage de sites contaminés de Transports Canada qui ont été assainis ou qui ont fait l'objet d'un travail de gestion du risque*

Il est important de noter que Transports Canada n'est qu'un des nombreux intervenants dans la réalisation de ces objectifs à long terme. Il est néanmoins important de suivre la progression vers ces résultats même s'ils sont indépendants de la volonté directe du Ministère. Certains indices d'avancement possibles vers ces résultats définitifs sont présentés dans l'encadré ci-contre.

Priorités

La *Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003* de Transports Canada est le principal document d'orientation des initiatives environnementales du Ministère pour les deux prochaines années. La SDD définit sept défis, assortis d'engagements, d'objectifs et de mesures de rendement, visant à atteindre l'objectif stratégique du Ministère en matière

de protection de l'environnement physique. Le Ministère commencera également à travailler sur la prochaine SDD, qui doit être déposée en décembre 2003.

☞ Voir la SDD 2001-2003 de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/envaffairs/french/StrategieDD/2001fr.htm.

On trouvera ci-dessous une vue d'ensemble des défis prévus dans la SDD du Ministère, présentant les activités clés, les résultats et les indices d'avancement.

Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable (SDD défi 1)

Pour que les Canadiens fassent des choix plus respectueux de l'environnement en matière de transports (transport actif, transport en commun, covoiturage, etc.), ils doivent d'abord être conscients des défis environnementaux que présentent les transports et des solutions de rechange possibles. Parmi ses engagements pour la réalisation de cet objectif, Transports Canada continuera d'aider, grâce aux fonds du programme *Sur la route du transport durable* (SRTD) (☞ www.tc.gc.ca/envaffairs/srtd/a_propos.shtml), aux organisations qui mettent en œuvre des projets visant explicitement l'éducation et la sensibilisation aux transports durables. Le Ministère étendra également le programme Éconavette aux bureaux régionaux et aux autres ministères fédéraux d'ici 2003-2004 pour accroître l'adoption de pratiques de déplacement au travail écologiques chez les fonctionnaires fédéraux.

| Activités d'éducation et de sensibilisation | |
|--|--|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none"> • Accroissement de la sensibilisation aux questions de transport durable et de leur compréhension • Accroissement de la sensibilisation à la gamme de solutions existantes pour relever les défis de transport durable • Accroissement de l'application des pratiques de transport durable • Partenariats et alliances pour atteindre les résultats de développement durable • Développement et essai de démarches, de méthodes et d'outils novateurs pour soutenir le transport durable • Changement positif dans le comportement en matière de déplacements domicile-travail et accroissement de la sensibilisation au transport durable à la suite de la mise en œuvre du programme Éconavette | <ul style="list-style-type: none"> • Niveau de sensibilisation au transport durable signalé par les organisations participantes • Nombre de projets SRTD exécutés • Résultats obtenus par les projets SRTD • Nombre de partenariats établis • Nombre de partenariats maintenus après la fin du financement par Transports Canada • Nombre de programmes Éconavette mis en œuvre et résultats recueillis au moyen des formulaires d'évaluation • Nombre de nouveaux visiteurs sur le site Web de Transports Canada |

Élaborer des outils pour une meilleure prise de décisions (SDD défi 2)

Les décideurs doivent comprendre les conséquences environnementales de leurs décisions, car il existe souvent des compromis à faire entre les avantages sociaux, économiques et environnementaux. De meilleures données, de meilleurs renseignements, de meilleures analyses et de meilleurs outils mèneront à de meilleures décisions. Pour élaborer des outils en

vue d'une meilleure prise de décisions, Transports Canada travaillera en partenariat avec le Centre pour un transport durable (☞ pour plus de renseignements, voir le site Web du Centre au www.cstctd.org) et d'autres parties intéressées afin de définir des indices de

| Outils pour une meilleure prise de décisions | |
|---|--|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none">• Meilleure aptitude à faire rapport de l'avancement du transport durable• Meilleure aptitude pour les gestionnaires de Transports Canada à prendre des décisions respectueuses de l'environnement | <ul style="list-style-type: none">• Degré d'adoption et d'acceptation des indices de transport durable• Degré de connaissances acquises par la formation• Utilisation et effets des outils d'EES sur les politiques et programmes de transport terrestre• Degré de sensibilisation à l'EES chez les employés de Transports Canada• Degré de sensibilisation et d'acceptation chez les groupes d'intérêt en ce qui a trait à l'élaboration d'une position sur l'internalisation des coûts |

transport durable d'ici 2003-2004. Le Ministère renforcera ses capacités d'exécution d'évaluations environnementales stratégiques (EES) et, d'ici 2002-2003, fera rapport sur la mise en œuvre de la politique d'EES. Transports Canada élaborera également d'ici 2003-2004 une position ministérielle sur l'internalisation des coûts.

Promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable (SDD défi 3)

La technologie promet d'offrir aux Canadiens des options de transport plus efficaces et plus écologiques. Pour promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable,

| Activités de sensibilisation et de recherche et développement | |
|--|---|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none">• Accroissement de la sensibilisation et de l'utilisation des STI et des VHT par l'industrie, les groupes d'intérêt et le public | <ul style="list-style-type: none">• Nombre de projets de R et D entrepris• Pourcentage d'augmentation de la densité d'énergie par la recherche de matériaux légers• Amélioration de l'efficacité des véhicules et des taux d'émission• Accroissement de la sensibilisation du public par divers événements |

Transports Canada soutiendra la recherche et le développement (R et D) sur les systèmes de transport intelligents (STI) et l'adoption de véhicules de haute technologie (VHT). Certains projets spécifiques de R et D se rapportent aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, de même

qu'à la mise au point de véhicules légers produisant peu d'émissions, qui utilisent les piles à combustible et des dispositifs de propulsion électriques et hybrides. Les projets de R et D définis dans le cadre de la SDD doivent être entrepris d'ici 2003-2004. De plus, Transports Canada sensibilisera le public aux VHT par la création d'un programme

« véhicules verts », par l'élaboration d'un site Web sur les véhicules verts et par une évaluation de la pénétration du marché et du potentiel des VHT d'ici 2002-2003.

Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada (SDD défi 4)

En faisant preuve de leadership en gestion de l'environnement, Transports Canada peut réduire ses propres impacts environnementaux et donner l'exemple aux autres dans le secteur des transports. Pour améliorer la gestion environnementale de ses activités et terres, le Ministère améliorera son système de gestion environnementale (SGE). Cela comprendra un plus grand travail lié à certains éléments précis du SGE, comme les lieux contaminés et les émissions atmosphériques.

| Amélioration du système de gestion environnementale | |
|---|--|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none">• Meilleure gestion des biens immobiliers• Accroissement de la sensibilisation à l'environnement au sein du Ministère• Inventaire de tous les sites contaminés du Ministère et assainissement ou gestion du risque d'ici 2003-2004• 50 p. 100 des véhicules du parc ministériel achetés entre 2001 et 2003 doivent être des véhicules produisant peu d'émissions | <ul style="list-style-type: none">• Nombre de nouveaux sites contaminés repérés• Nombre de sites contaminés soumis à l'assainissement ou à la gestion du risque• Pourcentage des véhicules produisant peu d'émissions achetés sur le total annuel des véhicules achetés au sein du parc de Transports Canada |

Réduire les émissions atmosphériques (SDD défi 5)

La réduction des émissions atmosphériques implique à la fois des mesures à court terme et l'analyse et la planification nécessaires pour mettre en œuvre des ententes internationales et les nouvelles normes de qualité de l'air dans l'ensemble du Canada. Dans son plan d'action 2002, le Canada s'est engagé à prendre un certain nombre de mesures qui réduiront les émissions de GES d'environ 65 mégatonnes par année entre 2008 et 2012. Cela représente environ le tiers des objectifs du protocole de Kyoto.

L'un des résultats clés pour Transports Canada sera la mise en œuvre de mesures dans la composante des transports du *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique*. Cette composante comporte cinq programmes : transport urbain, efficacité des carburants (véhicules), nouveaux carburants (éthanol), infrastructure de ravitaillement des piles à combustible et transport de marchandises. Transports Canada dirige les initiatives de transport urbain et de transport de marchandises tout en participant activement à l'initiative sur l'efficacité énergétique des véhicules.

☞ Pour plus de renseignements sur les initiatives spécifiques dans le secteur des transports, voir le site

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm

En faisant sa part pour réduire les émissions atmosphériques, Transports Canada vise les résultats suivants :

| Part de Transports Canada dans le Plan d'action 2000 sur les changements climatiques | |
|---|---|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none"> • Réduction des émissions de GES, capacité accrue de réduire les GES et reproduction de pratiques exemplaires pour la réduction des GES • Sensibilisation accrue et adoption de véhicules et de combustibles plus propres et plus efficaces sur le plan énergétique • Engagements par les groupes d'intérêt en matière de réduction des GES, par des programmes ministériels comme l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport de marchandises et le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) • Démonstration de nouvelles technologies, de pratiques exemplaires et d'outils novateurs pouvant réduire les émissions de GES de façon pratique et rentable dans le secteur du transport de marchandises • Établissement d'ententes de rendement volontaires entre le gouvernement fédéral et des associations de l'industrie dans le cadre de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport de marchandises • Établissement d'un réseau national complet et proactif pour la diffusion de l'information sur les stratégies fructueuses de réduction des GES pour les transports urbains durables • Sensibilisation aux pratiques de réduction des émissions atmosphériques au sein de l'industrie, des groupes d'intérêt et du public canadien | <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'entreprises de transport de marchandises adoptant des technologies permettant des réductions des émissions de GES • Nombre de mesures permettant des réductions des émissions atmosphériques et des émissions de GES • Nombre de projets entamés dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain • Nombre de bulletins et d'autres documents produits et diffusés • Degré de sensibilisation aux pratiques de réduction des émissions atmosphériques établies grâce à un sondage indépendant |

Réduire la pollution de l'eau (SDD défi 6)

Les activités de transport contribuent à la pollution de l'eau par le rejet d'eaux usées et de déchets; elles créent également un risque d'accidents comportant le rejet de matières dangereuses dans l'environnement. Le mandat de Transports Canada concernant la prévention de la pollution de l'eau découle en partie de diverses lois et de conventions internationales. Le Ministère travaille pour atténuer les impacts des activités de transport et obtenir les résultats clés suivants :

| Activités de prévention et de contrôle | |
|--|--|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'un cadre de surveillance dans les ports appartenant à Transports Canada pour les projets d'assainissement liés au rejet d'eaux usées et de déchets solides par des tierces parties • Élaboration de nouveaux règlements et de nouvelles normes pour la gestion des eaux de ballast au Canada d'ici 2002-2003 • Amélioration du traitement des rejets accidentels | <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de rejets par des tiers d'eaux usées et de déchets dans les ports • Nombre de projets d'assainissement adoptés et mis en œuvre par des administrations portuaires canadiennes et dans les ports appartenant à Transports Canada • Élaboration de nouvelles normes et de nouveaux règlements pour la gestion des eaux de ballast • Pourcentage de rapports de pollution et de repérages aériens faisant l'objet d'une enquête par Transports Canada • Nombre de poursuites grâce à l'amélioration du programme d'inspection et de surveillance aérienne • Nombre de déversements ou d'incidents polluants observés par la surveillance aérienne |

Promouvoir un réseau de transport efficient (SDD défi 7)

La promotion d'un réseau de transport efficient améliorera l'efficacité des transports au pays et permettra de protéger l'environnement d'un accroissement de l'utilisation du territoire, de la pollution et de la consommation de ressources non renouvelables. Pour promouvoir un réseau de transport efficient, Transports Canada partagera des pratiques exemplaires avec d'autres paliers de gouvernement, avec l'industrie et avec des groupes d'intérêt. Le Ministère mènera également des études sur l'intégration modale et fournira des recommandations d'ici 2002-2003, entreprendra la mise en œuvre de recommandations d'intégration modale d'ici 2003-2004 et intégrera les critères de développement durable à ses accords de programmes de financement de façon permanente après 2002-2003.

Par ces activités, Transports Canada vise les résultats et objectifs suivants :

| Activités de promotion | |
|---|--|
| Résultats | Indices d'avancement |
| <ul style="list-style-type: none">• Création d'un site Web sur les pratiques exemplaires et d'un programme national de prix en 2002-2003• Faire connaître les pratiques exemplaires aux autres paliers du gouvernement, aux groupes d'intérêt et au public• Élaboration de pratiques exemplaires par des projets financés avec l'assistance de Transports Canada• Adoption des recommandations retenues, des technologies respectueuses de l'environnement et des pratiques exemplaires qui contribuent à accroître l'efficacité et l'intégration du réseau de transport | <ul style="list-style-type: none">• Nombre de visites du site Web des pratiques exemplaires de Transports Canada (nouveaux visiteurs et habitués)• Nombre de candidatures soumises dans le cadre du programme de prix• Pourcentage d'accords et de programmes de financement appliquant les critères de transport durable• Améliorations quantifiables, par exemple meilleure sécurité, coûts réduits et impacts environnementaux• Améliorations de l'intégration modale, p. ex. réduction des délais de correspondance, amélioration dans le transfert des cargaisons et réduction de la durée du transport |

4.3 Mise en œuvre du programme de gestion de Transports Canada

Les activités entreprises dans le cadre du programme de gestion de Transports Canada font partie intégrante de la vie quotidienne au travail de tous les employés ministériels et, en fin de compte, des clients du Ministère et des groupes d'intérêt. Le programme aborde les questions fondamentales qui touchent l'aptitude des secteurs d'activités à offrir leurs programmes et services. Il reflète le besoin d'améliorer la gestion de nos ressources – nos gens, nos fonds, nos biens et nos données – pour assurer un milieu de travail moderne qui satisfait aux besoins du Parlement et du public.

La définition des forces, des faiblesses et des possibilités est un élément important du programme de gestion et fournit des renseignements critiques sur les problèmes et priorités stratégiques. Cela donne au Ministère la possibilité de comparer ses méthodes de travail actuelles avec les options de réorientation de son offre de services pour assurer les « meilleurs services pour Transports Canada ». En gardant ce principe à l'esprit, le Ministère s'efforce de tendre vers l'efficacité organisationnelle par une autoévaluation et une amélioration continues. Un tel processus lui permet non seulement de satisfaire aux besoins dynamiques de ses clients internes, mais aussi de réagir en temps utile à un environnement en évolution constante.

Défis

De nombreux facteurs externes ont des effets importants sur l'aptitude du Ministère à produire des résultats : ressources limitées en raison de contraintes sur les dépenses publiques, vieillissement des effectifs combiné à la concurrence du marché du travail, exigences de fournir un nombre croissant de services par l'utilisation de la technologie, ce qui a également le potentiel de modifier ses méthodes de travail et un plus grand accent mis sur la gestion axée sur les résultats. De plus, de nombreuses initiatives des organismes centraux nous font concurrence sur le plan du temps et des fonds, notamment la Modernisation de la fonction de contrôleur, Gouvernement en direct (GED), la Stratégie d'information financière (SIF), la législation modifiée sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels, l'accent mis sur les valeurs et l'éthique, les réformes de la dotation en personnel et les relations du travail.

Le public exige en permanence la reddition des comptes dans la dépense de fonds publics par une administration efficace et la vérification interne. Cette situation met en lumière les problèmes liés aux initiatives de modernisation de la fonction de contrôleur en vue de décentraliser le contrôle dans des secteurs clés de responsabilité, qui est fondé sur de solides méthodes de gestion du risque, des valeurs et une éthique bien comprises, des données de rendement complètes et des conseils et une formation efficaces. Le grand public s'attend à un accès rapide et complet aux renseignements publics, à une protection rigoureuse des renseignements personnels, à une réponse rapide aux lettres et aux courriels envoyés aux ministres et à la participation aux processus de définition des politiques.

Dans le secteur des finances et des ressources humaines, les systèmes ministériels permettent une prestation plus efficace des services par de meilleures données pour la préparation de rapports et les menus « libre-service ». Il existe toutefois des coûts très importants associés à l'acquisition, à l'octroi de licences, à l'entretien et au renouvellement de ces systèmes et, bien que nous travaillions avec d'autres ministères pour réduire les coûts au minimum, la nécessité de mettre à niveau les systèmes en passant à de nouvelles versions impose un sérieux fardeau sur le plan financier et le plan de la charge de travail. Notre défi est de réduire les coûts au minimum en collaborant avec d'autres, à prendre des décisions stratégiques sur la nécessité de mettre les systèmes à niveau et de planifier suffisamment bien pour atténuer le plus possible les perturbations de service inévitables qui accompagnent de telles mises à niveau.

Activités principales

Transports Canada atteindra ses objectifs de gestion en assurant l'orientation stratégique et la supervision exécutive en soutien à tous les programmes ministériels et en répondant aux demandes de renseignements du public et du Parlement. L'élaboration et la gestion de systèmes fiables et de services de soutien liés aux ressources humaines et financières, à la technologie de l'information et aux systèmes administratifs permettent de disposer d'une infrastructure qui soutient une prestation efficace des services.

Résultats définitifs

Le programme de gestion sert à assurer les résultats suivants :

- Sensibilisation, confiance et satisfaction du public et des groupes d'intérêt à l'endroit des programmes et services ministériels
- Utilisation prudente des ressources publiques

La progression vers ces résultats sera mesurée au moyen de la rétro-information des clients et de sondages, de rapports financiers, d'observations de vérification et d'évaluations de programmes.

Priorités

Au cours des prochaines années, le Ministère concentrera ses efforts dans les domaines suivants afin de résoudre et de surmonter les défis qu'ils présentent.

Renouvellement de l'effectif

Modernisation des processus relatifs aux ressources humaines. Transports Canada s'efforce de créer un environnement opérationnel qui permette la prestation de services de ressources humaines en temps opportun et plus sensible aux besoins. Cela comporte le passage d'une orientation axée sur les processus à une orientation axée sur les résultats. Le Ministère travaillera à élaborer des services et des initiatives qui reflètent les besoins

et les attentes des gestionnaires et des employés et qui respectera les valeurs et les principes de la fonction publique.

Planification de la relève. La planification de la relève restera une priorité pour les gestionnaires du Ministère. La demande actuelle d'employés compétents met déjà à l'épreuve nos systèmes de ressources humaines et, lorsqu'on compare les demandes futures et les effectifs ministériels, l'importance des questions de ressources humaines – recrutement et maintien en poste, formation et perfectionnement des employés, mentorat et encadrement, plans d'apprentissage et transfert des connaissances – devient une évidence. Pour que la planification de la relève fonctionne, elle doit être intégrée aux activités courantes du Ministère, ce qui se fera dans une large mesure en travaillant avec les gestionnaires pour élaborer des plans et des stratégies adéquats afin de maintenir et d'améliorer la capacité opérationnelle du Ministère.

Diversité. Transports Canada a pris l'engagement de créer un milieu de travail stimulant et attrayant qui soit représentatif des clients qu'il sert et qui puisse répondre aux attentes d'une société canadienne diversifiée. La création d'une organisation intégrée qui traite tous les employés de façon équitable est la responsabilité de chaque gestionnaire de l'organisation. Le Ministère travaillera à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies appropriées et poursuivra ses efforts d'application et de soutien du changement culturel nécessaires pour relever ce défi.

Communications

Transports Canada travaille à assurer des communications efficaces et complètes entre le Ministère et ses clients internes et externes, qui sont nombreux et diversifiés. Cette clientèle va des entreprises multinationales aux pilotes et aux camionneurs, des associations syndicales aux organismes non gouvernementaux, des organisations internationales comme l'Organisation de l'aviation civile internationale aux administrations aéroportuaires locales, des autorités provinciales et municipales chargées des transports aux médias nationaux et internationaux, et jusqu'aux Canadiens eux-mêmes qui voyagent en avion, en autocar, en traversier, en train ou en automobile. Les employés de Transports Canada sont également d'importants groupes d'intérêt. Chacun de ces groupes doit être ciblé de façon particulière par les stratégies de communication.

Plusieurs défis distincts émergent comme priorités dans le domaine des communications. Ces priorités touchent l'évolution de la sûreté du transport aérien, la politique ministérielle et sa participation opérationnelle au développement et à la gestion des infrastructures (routes, passages frontaliers, aéroports, ports, etc.), les questions courantes de sécurité des transports, la technologie de l'information et le défi du rayonnement, le transport durable et l'environnement.

Au cours de la période de planification, Transports Canada continuera de mettre en œuvre la stratégie de communications nationales internes *De l'importance de communiquer*, étendra la diffusion de tous les produits de communication grâce au recours aux nouvelles technologies, fera appel à l'étude d'opinion publique dans des domaines

comme les politiques de transport, la sécurité et la sûreté et le transport durable, et fournira des analyses environnementales publiques à l'appui des initiatives d'élaboration de politiques.

Accès à l'information. Le Programme d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels (AIPRP) est l'une des méthodes les plus hautement visibles du Ministère de répondre aux préoccupations et aux besoins d'information des Canadiens. Transports Canada suit en permanence les tendances en matière d'AIPRP au sein du gouvernement et surveille le rendement en vue de rationaliser les processus et d'accroître l'efficacité. Au cours des trois dernières années, le nombre de demandes d'AIPRP a augmenté de 20 p. 100 par année en moyenne. De plus, le volume des demandes a augmenté depuis les attaques terroristes du 11 septembre, en raison de l'attention accrue accordée aux problèmes de transport et de sûreté. Malgré ces tendances, le rendement de Transports Canada en matière de rapidité des réponses d'AIPRP s'est amélioré de manière significative au cours des dernières années. Le Ministère continuera ses efforts dans ce sens afin de toujours améliorer son rendement.

Modernisation de la fonction de contrôleur

Mesure du rendement. L'utilisation de mesures de rendement est essentielle pour évaluer la qualité du travail produit par Transports Canada. À cette fin, le Ministère continue de travailler à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un cadre de rendement intégré qui englobera les renseignements sur les activités et les résultats. Ce processus assurera que les priorités mutuellement souhaitées seront établies entre la haute direction et le personnel. La nature et l'importance des mesures de rendement devraient faire l'objet de communications ultérieures de façon à ce que leur raison d'être soit clairement comprise par tous les employés. De même, il est important de comprendre qu'il faut du temps pour construire un cadre de gestion axé sur les résultats au sein d'une organisation si l'on veut tirer pleinement profit de cette initiative.

Valeurs et éthique. Les valeurs sont essentielles à la réussite de toute organisation et sont le pivot de la spécificité d'une culture organisationnelle. Non seulement les valeurs centrales compréhensibles et démontrées fournissent-elles un cadre de travail culturel, mais elles contribuent aussi à assurer la crédibilité de l'organisation auprès de ses clients. À l'occasion d'échanges avec les employés, les valeurs existantes du Ministère ont été endossées, mais il est apparu que les comportements uniformes attendus dans diverses situations n'étaient pas bien définis ou compris. Transports Canada poursuivra les dialogues sur les valeurs et préparera un guide en vue d'accroître la compréhension et l'adhésion des employés et de veiller à ce que les valeurs soient mises en pratique de façon uniforme au travail.

Le Ministère a créé un Bureau de l'intégrité en réponse à la Politique sur la divulgation interne d'information concernant des actes fautifs au travail. Son objectif est de veiller à ce que les employés soient traités équitablement et soient protégés de toute forme de représailles s'ils divulguent des actes fautifs au sein du Ministère et que toutes les divulgations soient traitées de façon appropriée et rapide. Le Bureau relève directement

de la sous-ministre et se concentrera à court terme sur la sensibilisation et la compréhension par les employés du mandat et des objectifs de la politique.

Technologie

La gestion stratégique de l'information et de la technologie de l'information (GI/TI) fait partie intégrante de toutes les activités de Transports Canada. Il devient de plus en plus nécessaire d'accroître la capacité du Ministère à fournir de l'information et des services par voie électronique aux employés, aux groupes d'intérêt et au public et de mettre sur pied de nouvelles capacités technologiques pour répondre aux exigences opérationnelles. Il est essentiel que l'évolution de la GI/TI suive celle des initiatives et priorités gouvernementales, notamment le renforcement de la sûreté des réseaux de transport à la suite de l'escalade des menaces et des récentes attaques terroristes aux États-Unis, et l'évolution de la prestation électronique de services (Gouvernement en direct) – deux initiatives qui devraient avoir d'énormes conséquences pour l'infrastructure, les investissements et la prestation des programmes en matière de GI/TI de Transports Canada. Pour se positionner afin de relever ces défis, le Ministère est en train de mettre au point un plan stratégique de GI/TI afin de coordonner les initiatives dans ce domaine et l'exécution des programmes.

Gouvernement en direct (GED). L'initiative Gouvernement en direct est le point de convergence d'une stratégie horizontale exhaustive pour la prestation électronique de services par les ministères et organismes fédéraux en vue d'atteindre les Canadiens. L'initiative GED combinera les technologies électroniques à un modèle de prestation axé sur les citoyens afin de leur offrir des services intégrés pour faire affaire avec le gouvernement.


La prestation électronique de services refaçonnera les méthodes de travail au sein du Ministère. L'accès à l'information, le partage et le flux d'information augmenteront de façon spectaculaire, accélérant les méthodes de travail et rationalisant et diffusant le processus décisionnel au sein de l'organisation. La gestion et le partage du capital intellectuel (connaissances, information, données, expertise en matière de ressources humaines, processus administratifs, etc.) prendront de plus en plus d'importance avec l'accroissement de la participation à l'économie du savoir et des activités par Internet.

Transports Canada a créé un Bureau des projets GED qui sert de point de convergence ministériel pour la planification, la coordination et la surveillance des activités GED et de leur progression. Des partenariats ont été établis avec plusieurs autres ministères fédéraux et des gouvernements provinciaux dans le cadre d'initiatives horizontales. On estime que plus de 71 millions de dollars seraient nécessaires au cours des quatre prochaines années pour transformer les services clés du Ministère.

☞ Pour plus de renseignements sur cette initiative dans l'ensemble du gouvernement, voir le site www.gol-ged.gc.ca.

Initiative d'amélioration des services

Dans la foulée de l'initiative d'amélioration des services du Conseil du Trésor, Transports Canada vise à continuer de fournir des services exemplaires aux Canadiens. Au cours de la prochaine année, le Ministère mettra l'accent sur l'établissement de normes de qualité pour les services de réglementation de l'aviation, notamment ceux pour lesquels des droits sont perçus. Pour les bénéficiaires de ces services, il en résultera des données de référence claires permettant de juger de la qualité, de la rapidité et de l'uniformité des services reçus. Pour Transports Canada, il en résultera un outil permanent de surveillance du rendement.

 Pour plus de renseignements sur cette initiative dans l'ensemble du gouvernement, voir le site www.tbs-sct.gc.ca/si-sj.

5.0 Renseignements supplémentaires

5.1 Tableaux financiers

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

| Total du Ministère (<i>milliers de dollars</i>) | 2002-2003 |
|---|------------------|
| Dépenses brutes prévues | 1 439 338 |
| <i>Plus : Services obtenus gratuitement</i> | |
| Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) | 25 827 |
| Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du Conseil du Trésor | 19 865 |
| Protection assurée par Développement des ressources humaines Canada (DRHC) au titre des accidents du travail | 4 700 |
| Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada | 5 725 |
| | <u>56 117</u> |
| Coûts bruts des programmes | <u>1 495 455</u> |
| <i>Moins :</i> | |
| Recettes disponibles | 344 909 |
| Recettes non disponibles | 25 298 |
| Coût net des programmes | 1 125 248 |

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

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

| Secteur d'activités <i>(milliers de dollars)</i> | Dépenses réelles 2001-2002 ¹ | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 | Dépenses prévues 2004-2005 |
|--|---|---|----------------------------------|----------------------------------|
| Politiques | 337 | 809 | 714 | 718 |
| Programmes et Cessions | 37 474 | 77 799 | 75 158 | 92 271 |
| Sécurité et Sûreté | 65 123 | 27 327 | 27 663 | 3 992 |
| Administration ministérielle | 15 859 | 15 565 | 13 965 | 3 019 |
| Total des dépenses en capital | 118 793 | 121 500 | 117 500 | 100 000 |

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 — Précisions sur les principales dépenses en immobilisations

Tous les projets d'immobilisations dont le coût estimatif total (CET) dépasse 2 millions de dollars sont énumérés ci-dessous.

| Secteur d'activités (milliers de dollars) | Prévision du coût total estimatif | Prévision des dépenses au 31 mars 2002 | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 | Dépenses prévues 2004-2005 | Dépenses années ultérieures |
|---|--|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Politiques | | | | | | |
| Tous les projets des Politiques | | | 809 | 714 | 718 | - |
| Total des Politiques | | | 809 | 714 | 718 | |
| Programmes et Cessions (P et C) | | | | | | |
| Stephenville (T.-N.) | | | | | | |
| • Assainissement (S-DA) | 3 553 | 2 478 | 731 | 344 | - | - |
| Fredericton (N.-B.) | | | | | | |
| • Projet d'infrastructure (I-DA) | 2 000 | 100 | 1 900 | - | - | - |
| Gander (T.-N.) | | | | | | |
| • Resurfacement de la piste 13/31 et des voies de circulation D et E (I-DA) | 3 500 | - | 3 500 | - | - | - |
| Blanc-Sablon (Qué.) | | | | | | |
| • Reconstruction du quai (I-DA) | 9 753 | 602 | 4 966 | 2 790 | 1 395 | - |
| Kuujuuaq (Qué.) | | | | | | |
| • Remise en état de la piste 07/25 (S-DA) | 11 734 | 11 709 | 25 | - | - | - |
| • Construction d'un immeuble (S-DA) | 2 451 | 245 | 2 206 | - | - | - |
| Cap-aux-Meules (Qué.) | | | | | | |
| • Réparation des brise-lames (S-DA) | 2 701 | 1 807 | 894 | - | - | - |
| Îles-de-la-Madeleine (Qué.) | | | | | | |
| • Remise en état des zones de triage et de stationnement (I-DA) | 6 467 | 267 | 2 500 | 3 700 | - | - |
| Pickering (Ont.) | | | | | | |
| • Mesures correctives relatives à la moisissure (I-DA) | 3 754 | 1 565 | 1 080 | 721 | 388 | - |
| Fort Nelson (C.-B.) | | | | | | |
| • Assainissement d'après l'étude de base sur l'environnement (S-DA) | 9 004 | 3 996 | 1 968 | 1 487 | 1 125 | 428 |
| • Assainissement du site d'enfouissement de l'escarpement (S-DA) | 5 127 | 4 815 | 123 | 63 | 63 | 63 |

(Voir page suivante)

Principales dépenses en immobilisations (suite)

| Secteur d'activités (milliers de dollars) | Prévision du coût total estimatif | Prévision des dépenses au 31 mars 2002 | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 | Dépenses prévues 2004-2005 | Dépenses années ultérieures |
|---|--|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Sandspit (C.-B.) | | | | | | |
| • Remise en état de la piste 12/30, de la voie de circulation A et de l'aire de trafic (I-DA) | 2 078 | 50 | 2 028 | - | - | - |
| Autres projets P et C | | | 55 878 | 55 453 | 84 900 | |
| Total P et C | | | 77 799 | 75 158 | 92 271 | |
| Sécurité et Sûreté (S et S) | | | | | | |
| Administration centrale | | | | | | |
| • AMDS Système de certification de maintenance avions (S-DA) | 2 816 | 1 810 | 1 006 | - | - | - |
| • Révisions de réacteurs JT15D-4 (S-DA) | 6 242 | 2 792 | - | 1 750 | 700 | 1 000 |
| • Système automatisé d'identification d'empreintes digitales (S-DA) | 4 991 | 3 007 | 1 984 | - | - | - |
| Moncton (N.-B.) | | | | | | |
| • Construction d'un hangar (I-DA) | 7 655 | 214 | 1 205 | 6 236 | - | - |
| Autres projets S et S | | | 23 132 | 21 427 | 2 733 | |
| Total S et S | | | 27 327 | 27 663 | 3 992 | |
| Administration ministérielle (AM) | | | | | | |
| Administration centrale | | | | | | |
| • Mise en œuvre du SGDDI (S-DA) | 11 500 | 8 132 | 3 368 | - | - | - |
| • Remplacement d'infrastructures en fonction du cycle de vie (S-DA) | 6 500 | 2 300 | 2 200 | 2 000 | - | - |
| • Mise à niveau de Windows 2000 (I-DA) | 3 499 | 1 899 | 1 600 | - | - | - |
| • Version 11i d'Oracle (I-DA) | 14 507 | 1 398 | 6 467 | 6 642 | - | - |
| Autres projets AM | | | 1 930 | 5 323 | 3 019 | |
| Total AM | | | 15 565 | 13 965 | 3 019 | |
| Dépenses d'immobilisations totales | | | 121 500 | 117 500 | 100 000 | |

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

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

| Secteur d'activités <i>(milliers de dollars)</i> | Dépenses réelles 2001-2002 ¹ | Dépenses prévues 2002-2003² | Dépenses prévues 2003-2004 | Dépenses prévues 2004-2005 |
|--|---|---|----------------------------------|----------------------------------|
| Subventions | | | | |
| Politiques | 179 965 | 23 539 | 23 539 | 23 539 |
| Programmes et Cessions | — | — | — | — |
| Sécurité et Sûreté | 350 | 100 | — | — |
| Administration ministérielle | — | — | — | — |
| Total des subventions | 180 315 | 23 639 | 23 539 | 23 539 |
| Contributions | | | | |
| Politiques | 37 075 | 72 960 | 61 441 | 48 516 |
| Programmes et Cessions | 190 782 | 319 156 | 282 449 | 264 297 |
| Sécurité et Sûreté | 13 846 | 13 792 | 12 523 | 8 080 |
| Administration ministérielle | — | — | — | — |
| Total des contributions | 241 703 | 405 908 | 356 413 | 320 893 |
| Total des paiements de transfert | 422 018 | 429 547 | 379 952 | 344 432 |

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

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


2.  Pour une liste détaillée de toutes les subventions et contributions, voir le Budget des dépenses 2002-2003, Partie II.

Tableau 5 — Précisions sur les programmes de paiements de transfert

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

| Titre du programme | Notre objectif... | Résultats attendus |
|--|--|--|
| Politiques | | |
| Verser une subvention à la province de la Colombie-Britannique pour les services de traversier, de cabotage et de transport de passagers (programme permanent). | Aider la province à offrir des services de traversier dans les eaux de la Colombie-Britannique. | Des liens de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de Colombie-Britannique. |
| Verser une contribution aux services ferroviaires voyageurs hors VIA Rail (CET de 37,8 M\$). | Assurer la desserte des régions éloignées. | Maintien de l'accès à des services ferroviaires pour les Canadiens qui habitent les régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay). |
| Verser une contribution aux services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage (programme permanent). | Surveiller les opérations des services de traversier afin de réduire la sujétion des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale de ces exploitants grâce à des services qui répondent effectivement à la demande et à des taux qui reflètent la conjoncture du marché. | Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou; et entre Souris et Cap-aux-Meules. |
| Verser un paiement à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada (programme permanent). | Aider la CCB à acheter et louer des wagons-trémies. | Efficacité du transport du grain dans l'Ouest du Canada. |
| Octroyer des allocations aux anciens employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services mutés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (programme permanent). | Assumer la responsabilité de la partie des coûts de retraite non payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au titre des employés mutés. | S'assurer qu'un régime de pension équivalant aux régimes provinciaux au moment de la mutation est accessible aux anciens employés de la province. |
| Verser une contribution au programme de restauration du pont de Québec (CET de 6 M\$). | Aider le CN à restaurer le pont de Québec, qui a été construit à l'origine par le gouvernement fédéral en 1918. | Maintien de la circulation sans danger des véhicules et des trains sur le pont. |

(Voir page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

| Titre du programme | Notre objectif... | Résultats attendus |
|--|--|---|
| Politiques <i>(suite)</i> | | |
| Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto (CET de 10,1 M\$). | Améliorer les flux de passagers, la sécurité et rehausser l'image du secteur et la commerciabilité des terrains, accroître les investissements du secteur privé et les améliorations environnementales. | Amélioration de la qualité de vie et des avantages économiques et réduction de la pollution dans la région métropolitaine de Toronto. |
| Programme stratégique d'infrastructures routières – passages frontaliers (planification et intégration) (CET de 68 M\$). | Améliorer la fiabilité et le rendement opérationnel global du réseau de transport terrestre. | Amélioration de la mobilité, gains d'efficacité des transports, amélioration du rendement en matière de sécurité et promotion des transports durables. |
| Programme stratégique d'infrastructures routières – systèmes de transport intelligents (CET de 29 M\$). | Améliorer la fiabilité et le rendement opérationnel global du réseau de transport terrestre. | Amélioration de la mobilité, gains d'efficacité des transports, amélioration du rendement en matière de sécurité et promotion des transports durables. |
| Programmes et Cessions | | |
| Versement de contributions pour l'exploitation des aéroports hors RNA (Réseau national d'aéroports) (programme permanent). | Verser des subventions d'exploitation aux aéroports de tout le Canada. | Exploitation sûre des aéroports hors RNA (et non encore admissibles au PAIA). |
| Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (maximum de 190 M\$ sur 5 ans). | Aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations. | Exploitation sans danger, protection des actifs et réduction des coûts des aéroports hors RNA. |
| Fonds de cession des ports (CET de 115 M \$). | Fournir une aide/des incitatifs aux éventuels exploitants de ports non fédéraux afin d'évaluer les possibilités d'amener les propriétés portuaires à un niveau minimum de sécurité et d'exploitation et (ou) de stimuler l'acceptation du port et des installations portuaires par la promesse d'en poursuivre l'exploitation ou d'affecter le port à d'autres utilisations. | Facilitation de la cession/du dessaisissement des ports régionaux et locaux au profit de groupes locaux (mise en œuvre de la Politique maritime nationale). |

(Voir page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

| Titre du programme | Notre objectif... | Résultats attendus |
|---|---|--|
| Programmes et Cessions <i>(suite)</i> | | |
| Versement de contributions aux provinces en vue d'améliorer le réseau routier dans le but d'accroître l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement régional et industriel et le tourisme, y compris les projets d'améliorations routières au Nouveau-Brunswick et l'entente de développement routier de l'Outaouais (programme permanent). | Participer au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, du renforcement et de l'amélioration de certaines liaisons routières et routes. | Amélioration de la sécurité et de l'efficacité des transports et promotion du développement économique. |
| Entente sur la route transcanadienne (RTC) – Terre-Neuve (CET de 403,5 M\$). | Construire des liens avec la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en contrepartie de la cessation des opérations ferroviaires dans la province. | Renforcement et amélioration de la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador. |
| (S) Versement de paiements au CN à l'égard de l'abandon des péages sur le pont Victoria à Montréal et au titre des travaux de remise en état de la portion du pont réservée à la circulation routière (programme permanent). | Dédommager le CN de la décision prise par le fédéral d'éliminer les péages et contribuer à la remise en état de la portion routière du pont. | Prise en charge de l'impact négatif sur les recettes du CN de l'élimination des péages et promotion de la conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses bretelles d'accès. |
| (S) Octroi d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme permanent). | Respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer un service de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. | Service de transport continu et efficace, tout au long de l'année, des gens et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. |
| Programme stratégique d'infrastructures routières – composantes routières (CET de 485 M\$) | Fournir du financement aux projets routiers provinciaux pour satisfaire aux besoins du réseau routier national du Canada. | Amélioration de la mobilité, gains d'efficacité des transports, amélioration du rendement en matière de sécurité et promotion des transports durables. |
| Plan d'action 2000 sur les changements climatiques (CET de 40,2 M\$). | Réduire la croissance des émissions des gaz à effet serre (GES) dans le secteur des transports. | Adoption de transports et d'une utilisation des terrains plus efficace sur le plan énergétique et meilleure capacité de réduction des émissions de GES. Adoption de technologies novatrices et de pratiques exemplaires liées à la réduction des émissions de GES. |

(Voir page suivante)

Paiements de transfert (suite)

| Titre du programme | Notre objectif... | Résultats attendus |
|--|---|--|
| Sécurité et Sûreté | | |
| Octroi de paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (programme permanent). | Fournir une aide aux compagnies de chemin de fer et (ou) aux administrations routières pour qu'elles exécutent les travaux afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau publics rail-route. | Réduction des risques de collisions et de morts aux passages à niveau publics rail-route. |
| Code canadien de sécurité (CET de 17,8 M\$). | Fournir une aide aux provinces et aux territoires à l'appui de l'application uniforme du Code canadien de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux. | Amélioration du niveau de sécurité, du potentiel de surveillance de la sécurité et de l'uniformité nationale des normes. |

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

| Secteur d'activités <i>(milliers de dollars)</i> | Dépenses réelles 2001-2002 ¹ | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 | Dépenses prévues 2004-2005 |
|---|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Recettes disponibles : | | | | |
| Politiques | | | | |
| Recettes de contrats de coopération internationale | 350 | 50 | 50 | 50 |
| Recettes de location | 118 | — | — | — |
| Recettes découlant de la fourniture de données statistiques | 260 | — | — | — |
| Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain | 452 | 460 | 348 | — |
| Recettes internes et externes diverses | 140 | — | — | — |
| | 1 320 | 510 | 398 | 50 |
| Programmes et Cessions | | | | |
| Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions) | 14 106 | 13 015 | 11 518 | 11 518 |
| Aéroports – Concessions | 1 693 | 738 | 111 | 111 |
| Aéroports – Locations | 5 435 | 4 980 | 3 789 | 3 789 |
| Aéroports – Redevances d'atterrissage | 4 490 | 2 632 | 665 | 665 |
| Aéroports – Redevances générales d'aérogare | 3 188 | 1 843 | 527 | 527 |
| Aéroports – Paiements de bail et de chatel | 249 368 | 272 130 | 300 388 | 313 987 |
| Recettes internes et externes diverses | 522 | 475 | 194 | 194 |
| | 278 802 | 295 813 | 317 192 | 330 791 |
| Sécurité et Sûreté | | | | |
| Aviation – Redevances de sécurité | 11 891 | 10 839 | 10 839 | 10 839 |
| Recettes internes et externes au titre des services d'aéronefs | 31 139 | 26 497 | 26 497 | 26 497 |
| Recettes internes et externes au titre de la sécurité maritime | 7 438 | 7 400 | 7 400 | 7 400 |
| Redevances de sécurité routière | 1 980 | 460 | 460 | 460 |
| Inspections des chemins de fer secondaires et autres recettes de sécurité ferroviaire | 142 | 63 | 63 | 63 |
| Recettes internes et externes au titre de la recherche et développement | 3 867 | 1 925 | 1 925 | 1 925 |
| Recettes internes et externes diverses | 50 | 25 | 25 | 25 |
| | 56 507 | 47 209 | 47 209 | 47 209 |

(Suite page suivante)

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

| Secteur d'activités (milliers de dollars) | Dépenses réelles 2001-2002 ¹ | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 | Dépenses prévues 2004-2005 |
|--|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Recettes disponibles (suite) : | | | | |
| Administration ministérielle | | | | |
| Recettes internes et externes de location et de concession | 956 | 788 | 788 | 788 |
| Recettes internes et externes diverses | 401 | 589 | 589 | 589 |
| | 1 357 | 1 377 | 1 377 | 1 377 |
| Total des recettes disponibles | 337 986 | 344 909 | 366 176 | 379 427 |
| Recettes non disponibles : | | | | |
| Politiques | | | | |
| Locations de wagons-trémies | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 |
| Programmes et Cessions | | | | |
| Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 |
| Ventes de ports et chatels | 1 801 | — | — | — |
| Administrations portuaires canadiennes – Honoraires | 14 514 | 10 298 | 10 918 | 10 873 |
| | 21 315 | 15 298 | 15 918 | 15 873 |
| Total des recettes non-disponibles | 31 315 | 25 298 | 25 918 | 25 873 |
| Recettes totales | 364 424 | 370 207 | 392 094 | 405 300 |

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

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

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

Tableau 7 — Prêts, investissements et avances

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

| Secteur d'activités (milliers de dollars) | Dépenses réelles 2001-2002 ¹ | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 | Dépenses prévues 2004-2005 |
|---|---|---|----------------------------------|----------------------------------|
| <i>Programmes et Cessions</i> | | | | |
| Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John | 25 024 | 24 024 | 23 024 | 22 024 |
| Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent | 699 | 673 | 644 | 613 |
| Total des soldes en cours sur les prêts | 25 723 | 24 697 | 23 668 | 22 637 |

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

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

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

| Crédit | <i>(milliers de dollars)</i> | Budget principal des dépenses | |
|---------------------------|--|-------------------------------|-----------|
| | | 2002-2003 | 2001-2002 |
| Budgétaire | | | |
| 1 | Dépenses d'exploitation | 97 092 | 131 005 |
| 5 | Dépenses d'immobilisations | 104 000 | 97 449 |
| 10 | Subventions et contributions | 376 347 | 203 528 |
| 15 | Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. | 83 740 | 116 237 |
| 20 | Paiements versés à Marine Atlantique Inc. | 32 949 | 36 347 |
| 25 | Paiements versés à VIA Rail Canada Inc. | 255 701 | 247 739 |
| (S) | Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile | 65 | 52 |
| (S) | Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Pont Victoria, Montréal | 3 300 | 4 000 |
| (S) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 52 972 | 48 471 |
| (S) | Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent | 1 900 | 1 577 |
| (S) | Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland | 49 900 | 48 400 |
| Total du Ministère | | 1 057 966 | 934 805 |

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

5.2 Précisions sur les secteurs d'activités

| | Politiques | Programmes et Cessions | Sécurité et Sûreté | Administration ministérielle |
|------------|---|--|--|--|
| Objectifs | Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport et des changements législatifs qui contribuent à la compétitivité, à l'efficacité et à l'efficacité du réseau de transport du Canada. | Élaborer et gérer des programmes et stratégies, notamment pour l'intendance liée aux cessions et après les cessions, qui contribuent au mieux à la sécurité, à l'efficacité et à l'efficacité du réseau de transport en fonction de principes de développement durable. | Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport. | Fournir des services de soutien efficaces et efficaces qui répondent aux besoins ministériels. |
| Activités | Établit le cadre de politique et de législation pour tous les modes de transport de compétence fédérale. Le secteur d'activités s'occupe également de surveiller et d'analyser le réseau de transport, de faire rapport de l'état des transports au Canada, de mener des études économiques et d'évaluer les programmes, d'assurer le soutien du ministre et du sous-ministre dans leurs relations avec d'autres ministères fédéraux, d'autres paliers gouvernementaux et les gouvernements étrangers, de représenter le Ministère pour les questions de commerce international et d'évaluer les politiques et programmes pour l'ensemble du Ministère. | Joue un rôle substantiel d'intendance en plus de négocier la cession des ports et aéroports. Le secteur d'activités exploite des sites jusqu'au moment de leur cession, administre des programmes de routes et de ponts, assume des fonctions de propriétaire et de superviseur relativement aux aéroports, aux ports, aux ponts et aux sites de systèmes de navigation aérienne et gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le plan environnemental, ce secteur d'activités assure également le leadership au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable. | Élabore des lois, des règlements et des normes à l'échelle nationale et assure des activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, de sensibilisation et de recherche et développement pour promouvoir la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport. Ce secteur d'activités élabore également des plans d'intervention en cas d'urgence, assure la sûreté des personnes travaillant dans les zones réglementées des aéroports et fournit des services d'aéronefs aux organismes gouvernementaux et à d'autres organismes de transport. | Établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et assure le soutien des autres secteurs d'activités du Ministère en fournissant des services essentiels, notamment les ressources financières, administratives et humaines, la gestion de l'information/technologie de l'information, les communications internes et externes, les services juridiques et les services de direction. |
| Ressources | 414 millions de dollars 198 équivalents temps plein | 243 millions de dollars 368 équivalents temps plein | 330 millions de dollars 2929 équivalents temps plein | 107 millions de dollars 820 équivalents temps plein |

5.3 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :

www.tc.gc.ca

Adresse postale :

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

Renseignements généraux :

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

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

(613) 998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique

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

Région du Québec

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

Région de l'Ontario

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

Région des Prairies et du Nord

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

Région du Pacifique

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

Index

A

Administration canadienne de la sûreté
du transport aérien, 12
Aéronautique, Loi sur l', 14
Aéroports du Canada, Loi sur les, 23
Améliorer la prestation des programmes
de sécurité, 13

C

Changement climatique, 30

F

Fonds d'infrastructure stratégique du
Canada, 21

G

Gouvernement en direct, 37

I

Initiative d'amélioration des services, 38

M

*Marine marchande du Canada, Loi de
2001 sur la*, 14

Modernisation de la fonction de
contrôleur, 36

P

Programme d'accès à l'information et de
protection des renseignements
personnels, 36
Programme des cessions, 23
Programme stratégique d'infrastructures
routières, 21, 25, 45, 46

R

Renouvellement de l'effectif, 34

S

Sécurité automobile, Loi sur la, 14
Stratégie de développement durable, 27
Sur la route du transport durable, 28
Sûreté, régime de, 12

T

Transport aérien, 18
Transport maritime, 22
Transport terrestre, 20
Transports routiers, Loi de 1987 sur les,
14