



CAP SUR LE

NOUVEAU MILLÉNAIRE



Transports Canada Plan d'activités 2001–2004 — Une mise à jour



LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT

POUR LE CANADA ET LES CANADIENS

THE BEST TRANSPORTATION SYSTEM

FOR CANADA AND CANADIANS

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux — 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada — TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

ISBN : 0-662-65801-9

N° de catalogue : T22-90/2004-1

Table des matières

Message de la Sous-ministre	3
1.0 Transports Canada — Un aperçu	5
1.1 Qui nous sommes	5
1.2 Vision et mission	5
1.3 Objectifs stratégiques	5
1.4 Nos valeurs	6
1.5 Notre façon de faire	7
1.6 Structure ministérielle	8
2.0 Nos réalisations	10
2.1 Modernisation du régime de réglementation et de sécurité	10
2.2 Élaboration et mise en œuvre de politiques et de programmes étendus	10
2.3 Développement durable	11
2.4 Cessions et commercialisation	11
2.5 Présence internationale	11
2.6 Conclusion	12
3.0 Orientations futures	13
3.1 Contexte de la planification ministérielle	13
3.2 Cadre de rendement	13
3.3 Priorités ministérielles	14
3.3.1 Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté	14
3.3.2 Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée	19
3.3.3 Appuyer le développement des infrastructures	23
3.3.4 Promouvoir la durabilité des transports	27
3.3.5 Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir	29
3.3.6 Parachever les programmes de cession	31
4.0 Le programme de gestion	33
4.1 Renouvellement de l'effectif	33
4.2 Stratégie de gestion financière	34
4.3 Stratégie GI/TI	35
4.4 Responsabilité envers le public pour l'administration des programmes	36
4.5 Priorités en matière de communications	37
Annexe A — Priorités et initiatives	39
Annexe B — Références et contacts	40

Message de la Sous-ministre

C'est avec grand plaisir que je présente le Plan d'activités 2001–2004 de Transports Canada, qui se veut une mise à jour du plan de l'an dernier. Ce plan vient confirmer les priorités ministérielles annoncées par la haute direction en octobre 2000, et il présente les activités du Ministère en décrivant leur contribution à la réalisation de ces priorités.

De nouvelles rubriques ont été ajoutées, notamment une section sur notre programme de gestion qui donne un aperçu des travaux fondamentaux qui se font au Ministère pour réagir aux pressions et aux défis externes et pour améliorer notre façon de mener nos activités. Nous avons également accordé une plus grande place à nos valeurs en décrivant les efforts déployés pour les respecter pleinement.

Au cours des derniers mois, le Ministère a revu son énoncé de vision, et il a confirmé qu'il demeurerait le suivant :

« Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens »

Dans l'optique de cette vision, nous avons évalué les forces futures qui auront une incidence sur les transports, par exemple l'économie, l'évolution d'une population vieillissante, l'urbanisation, la mondialisation, et la technologie de l'information. À la lumière des facteurs externes ayant une incidence sur les transports au Canada, ainsi que des facteurs internes touchant le Ministère, ce plan donne un aperçu des activités que nous entreprendrons au cours des trois prochaines années afin de réaliser nos priorités et nos objectifs stratégiques.

En ce début de nouveau millénaire, je suis confiante que la compétence et le dévouement de nos employés assureront notre succès. Le climat d'innovation perpétuelle au Ministère favorisera la mise en place d'un réseau de transport durable — sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement. Forts de la contribution soutenue de nos employés et de la collaboration de nos intervenants, nous réussirons à maintenir notre excellent bilan en matière de sécurité, tout en menant à bien la restructuration du secteur des transports et en le préparant à affronter les défis à venir.



Margaret Bloodworth
Sous-ministre

1.0 Transports Canada — Un aperçu

1.1 Qui nous sommes

Transports Canada est le ministère responsable des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement fédéral en matière de transport. Il voit à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée, afin de fournir au peuple canadien un réseau durable qui soit à la fois sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement. Plus particulièrement, Transports Canada a pour rôle d'élaborer et d'administrer des politiques, programmes et règlements qui sauront créer un réseau moderne capable de répondre aux besoins de tous les Canadiens.

En fait, tous les paliers de gouvernement ont un rôle à jouer dans le réseau de transport canadien. Il ne faut pas oublier non plus que l'industrie des transports et les nouvelles entités comme NAV Canada, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, les administrations portuaires ou aéroportuaires canadiennes et la Société des ponts fédéraux, contribuent grandement à l'intégrité et à l'efficacité du réseau.

1.2 Vision et mission

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, efficient et respectueux de l'environnement

1.3 Objectifs stratégiques

ÉTABLIR DES NORMES RIGOUREUSES POUR ASSURER UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE ET SÛR	CONTRIBUER À LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET AU DÉVELOPPEMENT SOCIAL DU CANADA	PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE
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.	<p>Un réseau de transport à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none">• efficient, efficace, viable, abordable et accessible;• adapté aux besoins des passagers, des utilisateurs et des collectivités locales;• 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.• Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution provenant du secteur des transports.• Prévention et atténuation des dégâts environnementaux attribuables aux activités de transport.• Gestion environnementale judicieuse des avoirs et des opérations de Transports Canada.



Note de la rédaction : En 2000, le Ministère a revu sa vision, sa mission et ses objectifs stratégiques qui remontaient à 1996, et il a confirmé que tous ces éléments demeuraient tout aussi valables aujourd'hui. Quelques révisions mineures ont été approuvées par la haute direction, et celles-ci sont présentées dans le présent rapport. Les révisions seront soumises à l'approbation du Conseil du Trésor en 2001, lors d'un projet de modification de notre Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR). En outre, les « résultats clés » des secteurs d'activité qui figurent dans le CPRR seront remplacés par nos « résultats définitifs ». Les membres de l'équipe de planification seront appelés à participer à des consultations ministérielles à ce sujet.

1.4 Nos valeurs

Respect

Nous manifestons notre respect envers nos collègues et clients en étant ouverts, francs et honnêtes dans nos rapports.

Professionalisme

Nous faisons preuve de professionnalisme en étant consciencieux et prudents financièrement, en faisant appel au bon sens dans tout ce que nous faisons et en améliorant continuellement notre formation et nos technologies.

Travail d'équipe

Nous favorisons le travail d'équipe en écoutant et en pratiquant des communications ouvertes, en appuyant les décisions collectives et en faisant confiance à nos collègues, en partageant les ressources et en étant ouverts au changement.

Service au client

Nous offrons d'excellents services à nos clients en les écoutant, en répondant à leurs besoins, et en sollicitant leurs commentaires.

Communication

Nous entretenons des communications ouvertes par des rencontres en personne avec nos collègues, nos clients et nos partenaires lorsque les circonstances le permettent.

1.5 Notre façon de faire

Pour atteindre ses objectifs stratégiques, Transports Canada doit s'efforcer de mettre ses valeurs en pratique. Tel qu'énoncé dans le rapport du gouvernement *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, « les gestionnaires de la fonction publique doivent obéir à un ensemble de valeurs claires ». Transports Canada a la ferme intention de gérer ses affaires, ses ressources financières et ses ressources humaines selon les normes professionnelles et éthiques présentées au point 1.4.

Transports Canada fournira un environnement de travail à la fois stimulant et humain en traitant les *gens* — employés, citoyens, clients, parlementaires et intervenants — avec confiance, respect, équité et dignité. Nous comptons élaborer et mettre en œuvre des stratégies efficaces de gestion des ressources humaines, et mettre en place un régime de récompense et de reconnaissance qui soit à la hauteur de nos valeurs.

Conformément à nos *valeurs professionnelles*, nous fournirons des conseils d'expert impartiaux en matière de transport, et nous nous ferons un devoir de concevoir, d'offrir et d'améliorer constamment des programmes et services qui sauront profiter aux Canadiens. Nous atteindrons des résultats concrets et mesurables en appliquant des normes de service permettant d'offrir au peuple canadien des services toujours à la hauteur de ses attentes.

Notre capacité de *travailler en équipe* se traduit par des rapports constructifs avec nos partenaires et nos clients, des consultations efficaces sur les initiatives de transport, et la mise en œuvre et la gestion de projets conjoints. Le Ministère renforcera ses services en cherchant à mieux comprendre les besoins de ses clients et en rapprochant le processus décisionnel le plus possible des clients.

En cette période d'évolution constante, les valeurs ministérielles constituent le fondement de toutes nos actions. Aussi méritent-elles une attention continue. Les politiques et les systèmes de Transports Canada, de même que ses rapports avec les clients, intervenants, parlementaires et citoyens, devraient tous s'harmoniser avec les valeurs ministérielles. Et cette harmonisation — qui se réalisera grâce à un dialogue continu et un renforcement soutenu — représente un défi important pour les années à venir.





1.6 Structure ministérielle

Les activités et services de Transports Canada sont exécutés par environ 4 200 personnes réparties dans toutes les régions du Canada. À l'administration centrale, quatre sous-ministres adjoints — Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté, et Services généraux — relèvent de la Sous-ministre et sont chargés d'assurer un leadership fonctionnel aux bureaux régionaux. Cinq directeurs généraux régionaux — représentant les régions de l'Atlantique, du Québec, de l'Ontario, des Prairies et Nord, et du Pacifique — relèvent eux aussi directement de la Sous-ministre et sont responsables des opérations

	POLITIQUES	PROGRAMMES ET CSSIONS
SECTEURS D'ACTIVITÉ	Établir le cadre stratégique et législatif pour tous les modes de transport de réglementation fédérale. Autres activités à l'appui de ce rôle : surveillance et analyse du réseau de transport, études économiques et évaluations de programmes.	Négocier la cession des aéroports et des ports, et jouer un rôle important quant à la gestion de l'environnement. Exploiter des installations jusqu'à leur cession, administrer des programmes pour les routes et les ponts, exercer des fonctions de propriétaire pour les aéroports, les ports, les ponts et le système de navigation aérienne, et gérer le portefeuille des biens immobiliers du Ministère. Sur le plan environnemental, assurer un leadership en matière de transport durable, intégrer le développement durable aux politiques et programmes du Ministère, et voir à ce que les opérations ministérielles soient effectuées dans le plus grand respect de l'environnement.
SECTEURS DE SERVICE	<ul style="list-style-type: none"> • Politique des transports • Surveillance et analyse du réseau de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Aéroports • Ports • Transport de surface • Environnement
RESSOURCES	89 519 \$ * 189 ETP Sociétés d'État : VIA Rail 247 739 \$ Marine Atlantique 36 347 \$ * (en milliers de dollars)	80 794 \$ 421 ETP Société d'État : Ponts Jacques-Cartier et Champlain 116 237 \$

courantes dans les secteurs d'activité et les secteurs de service de leur région respective. En outre, 70 Centres de Transports Canada sont établis un peu partout au pays pour fournir les services du Ministère le plus près possible des clients et des intervenants. Le tableau suivant donne un bref aperçu, pour chaque secteur d'activité, des responsabilités, des secteurs de service, ainsi que des niveaux de dépenses et des équivalents temps plein (ETP) prévus pour 2001–2002, tel qu'indiqué dans le *Rapport sur les plans et les priorités de 2001–2002*.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ	ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE
<p>Partager la responsabilité des programmes de sécurité applicables au réseau canadien des transports. Élaborer des lois, règlements et normes d'application nationale, et effectuer des travaux de surveillance, d'essai, d'inspection, d'exécution, d'éducation, et de recherche et développement pour assurer la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Élaborer des plans de mesures d'urgence, assurer la sécurité des gens qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports, fournir des services d'aéronefs au gouvernement et à des organismes de transport, et exercer certains pouvoirs législatifs en matière d'environnement.</p>	<p>Appuyer les autres secteurs d'activité du Ministère en fournissant des services essentiels divers : finances, informatique, administration, ressources humaines, services à la haute direction, services juridiques, vérification et examen, communications internes et externes.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité multimodale • Sécurité aérienne • Sécurité maritime • Sécurité ferroviaire • Transport des marchandises dangereuses • Sécurité routière • Recherche et développement • Sûreté et préparatifs d'urgence • Services d'aéronefs 	<ul style="list-style-type: none"> • Services généraux • Gestion ministérielle
<p>277 424 \$ 2 846 ETP</p>	<p>93 045 \$ 698 ETP</p>





2.0 Nos réalisations

Au cours des dernières années, le Ministère a accompli beaucoup. Voici un aperçu de ses principales réalisations :

2.1 Modernisation du régime de réglementation et de sécurité

Le Ministère a continué à réviser son régime législatif, en modifiant la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur les transports routiers*, et en établissant un nouveau règlement sur la sûreté maritime. De nombreux changements ont été apportés à la réglementation applicable aux modes de transport aérien, terrestre et maritime, et au transport des marchandises dangereuses. Afin de s'acquitter pleinement de ses responsabilités en matière de sécurité, le Ministère a poursuivi la mise en œuvre de diverses initiatives de planification stratégique axées sur les résultats — notamment Vision sécurité routière 2001, Vol 2005 (Aviation civile) et Direction 2006 (Sécurité ferroviaire) — dans le cadre de la mise en œuvre de son plan stratégique de sécurité et sûreté. Les initiatives stratégiques visent à favoriser une solide culture axée sur la sécurité, où tous les intervenants perçoivent la sécurité comme une responsabilité partagée. L'adoption d'une démarche systématique vis-à-vis de l'évaluation et de la gestion des risques constitue également une composante essentielle de nos stratégies.

2.2 Élaboration et mise en œuvre de politiques et de programmes étendus

Le Ministère a élaboré et mis en œuvre de multiples politiques et programmes de vaste étendue, afin de donner à l'industrie canadienne des transports la structure dont elle a besoin pour livrer une concurrence efficace et s'adapter à l'évolution des économies nationales et internationales. Nous avons énormément investi à cet égard, comme en témoigne d'ailleurs la liste suivante de nos principales réalisations :

- restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada
- réforme du système de manutention et de transport du grain
- élaboration et mise en œuvre de la *Loi maritime du Canada*
- aide financière pour revitaliser VIA Rail
- rédaction de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- élaboration de nouvelles politiques internationales pour le fret aérien et les services affrétés
- nouvelles affectations budgétaires pour les projets de construction routière et d'intégration du réseau
- lancement d'un examen majeur des lois fédérales régissant les transports
- annonce du lancement du projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto
- élaboration d'un plan STI (systèmes de transport intelligents) pour le Canada
- organisation de la Conférence du millénaire sur les transports

Chacune de ces initiatives avait pour but d'accroître l'efficacité du réseau de transport et de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada.

2.3 Développement durable

Dans sa Stratégie de développement durable 2001–2003 déposée devant le Parlement en février 2001, Transports Canada renforce son engagement en matière de transport durable. Cette stratégie est le fruit de vastes consultations, et elle s'appuie sur le succès de la stratégie de développement durable que le Ministère avait adoptée en 1997.

Le Ministère a joué un rôle clé à la Table des transports sur le changement climatique, qui fait partie d'une importante initiative fédérale-provinciale visant à établir une stratégie de mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés dans l'accord de Kyoto. Transports Canada assurait la coprésidence et les fonctions de secrétariat pour la Table des transports, qui a soumis en novembre 1999 un document sur les options proposées et évalué plus d'une centaine de mesures possibles qui pourraient aider à réduire les émissions provenant des transports. Les travaux de la Table des transports ont alimenté le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* du gouvernement du Canada, ainsi que le premier plan d'activités pour la stratégie nationale de mise en œuvre annoncée en octobre 2000. Le Ministère a également lancé son programme Sur la route du transport durable (SRTD) qui vient appuyer les projets novateurs en matière de transport durable.

2.4 Cessions et commercialisation

Le Ministère a trouvé de nouvelles façons d'exploiter plus efficacement les composantes clés du réseau de transport. Conformément à la Politique nationale des aéroports et à la Politique maritime nationale, le Ministère continue de céder le contrôle opérationnel de la majorité de ses ports et aéroports à des organismes sans but lucratif, des gouvernements provinciaux, des administrations locales, des intérêts communautaires, des entreprises privées ou autres parties intéressées, qui doivent exploiter ces installations en fonction des besoins locaux et selon les principes commerciaux établis.

Le Ministère a bien progressé dans le dossier des cessions d'aéroports. À la fin de décembre 2000, 117 (86 %) des 136 aéroports étant autrefois possédés, exploités ou subventionnés par Transports Canada avaient été cédés. Du côté maritime, 382 ports sur 549 (70 %) avaient été transférés, démolis ou avaient perdu leur statut de port public à la fin de décembre 2000.

2.5 Présence internationale

Transports Canada a continué à établir et maintenir de bonnes relations de travail avec les partenaires commerciaux internationaux du Canada. Par exemple, le Ministère a coparrainé le sixième Congrès mondial sur les STI à Toronto en 1999, et il a participé activement au XXI^e Congrès mondial de la route à Kuala Lumpur. Le Ministère s'est occupé activement du contrôle étatique des ports et de la surveillance du transport des marchandises dangereuses. Il a également continué à partager son expertise en transport avec des pays comme le Guyana, la Jamaïque, le Chili, le Vietnam, la Pologne, l'Irlande, l'Afrique du Sud et la Turquie.





Transports Canada représente le Canada dans de nombreux forums spécialisés, par exemple l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation maritime internationale, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (ONU), divers comités et sous-comités de l'ALENA, et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Le Ministère gère également plus de 70 accords aériens bilatéraux conclus avec des pays étrangers. Par exemple, il représente le Canada au sein du Comité de transport maritime de l'OCDE, et il contribue activement au groupe de travail sur les transports de l'APEC, à la Commission inter-américaine des ports de l'Organisation des États américains, et à l'Initiative de transport de l'hémisphère occidental. La participation du Ministère à ces nombreuses organisations continuera à favoriser l'harmonisation de la réglementation et des normes de transport dans le but de faciliter le commerce tout en maintenant de hauts niveaux de sécurité.

2.6 Conclusion

Transports Canada a très bien réussi à poursuivre sa mission, c'est-à-dire établir et administrer des politiques, règlements et programmes qui sauront assurer la mise en place d'un réseau de transport sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement au Canada. Nous continuerons à nous soucier de l'environnement et à répondre aux besoins de nos intervenants et clients, et nous avons toujours à cœur notre vision ambitieuse d'assurer le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

3.0 Orientations futures

3.1 Contexte de la planification ministérielle

Sous la forte influence des secteurs du commerce et du savoir, l'économie canadienne a connu une croissance soutenue au cours des dernières années. Cette conjoncture, jumelée à un programme rigoureux de restriction des dépenses, a permis au gouvernement du Canada d'éliminer le déficit fédéral. Le surplus budgétaire pour les cinq prochains exercices financiers a été affecté à des dossiers prioritaires — la santé, la réduction des impôts, les enfants, l'économie axée sur le savoir, l'environnement, l'éducation et la réduction de la dette nationale. Les récentes préoccupations face aux répercussions que le ralentissement économique aux États-Unis pourrait avoir au Canada laissent croire que le gouvernement canadien conservera une certaine prudence financière dans un avenir prévisible. Sa préoccupation première sera de réaffecter les ressources existantes pour financer de nouveaux programmes.

Les prévisions indiquent que les taux de croissance démographique seront inférieurs à un pour cent au cours des cinq prochaines années. Dans l'ensemble, on verra une population canadienne plus vieille, plus urbanisée et plus diversifiée sur le plan ethnique. L'industrie des transports, pilier important du commerce, continuera de s'orienter vers la mondialisation, et nos programmes intérieurs et internationaux s'entrecroiseront de plus en plus.

Transports Canada en est maintenant aux dernières étapes d'une transformation fondamentale du secteur des transports qui s'est manifestée sur plusieurs plans : déréglementation, renforcement de la concurrence, privatisation, cession d'immobilisations et de services, réduction et élimination des subventions. Résultat, tout un éventail de services de transport sont aujourd'hui fournis selon des pratiques commerciales par des entités privées ou quasi privées tout à fait indépendantes du gouvernement. Dans l'ensemble, ces réformes ont donné de bons résultats.

L'examen de la *Loi sur les transports au Canada* et le suivi de la Conférence du millénaire sur les transports permettront d'étudier en profondeur les politiques en vigueur et les grands défis qui attendent le secteur des transports pour les années à venir. Ce sera l'occasion pour le gouvernement de se donner des orientations stratégiques intégrées et équitables sur le plan financier. La concurrence dans l'industrie ferroviaire, la décongestion des voies de circulation, l'environnement, l'innovation et le transport urbain compteront sans doute parmi les grandes priorités futures. En ce qui concerne le transport urbain, il a été déclaré lors du discours du Trône de 2001 que le gouvernement fédéral se joindra à des partenaires provinciaux et municipaux pour aider à améliorer l'infrastructure de transport en commun, et le Ministère doit se positionner pour donner suite à cette priorité gouvernementale.

3.2 Cadre de rendement

Le rendement de Transports Canada sera établi, mesuré et déclaré en fonction de trois différents niveaux de résultats qui s'imbriquent les uns dans les autres. Il y a d'abord le niveau des opérations et de la gestion, puis le niveau des changements de comportement et, enfin, le niveau des résultats définitifs/résultats clés.

1. Opérations et gestion — Les résultats sont générés par les processus, les ressources et les activités du Ministère. Il s'agit de facteurs sur lesquels le Ministère exerce un contrôle direct.
2. Changements de comportement — Les résultats sont générés par l'impact du Ministère sur le comportement de groupes cibles. Le but est d'inciter les principaux



acteurs du réseau à modifier leur comportement de façon à améliorer l'état des transports.

3. Résultats définitifs — Résultats clés qui reflètent l'impact du Ministère sur l'état des transports au Canada. Le Ministère n'a qu'une influence indirecte sur ces résultats, puisque de nombreux autres acteurs et facteurs interviennent eux aussi dans le processus.

Les initiatives ministérielles abordées dans ce plan sont présentées avec leurs résultats clés. Pour en savoir plus sur le rendement attendu de ces initiatives, consultez le *Rapport sur les plans et les priorités 2001–2002* de Transports Canada.

3.3 Priorités ministérielles

En octobre 2000, à partir d'une évaluation de la situation du Ministère, l'équipe de gestion de Transports Canada a convenu des six priorités ministérielles suivantes pour les années à venir :

- *maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté*
- *encourager la compétitivité dans une économie mondialisée*
- *appuyer le développement des infrastructures*
- *promouvoir la durabilité des transports*
- *faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir*
- *parachever les programmes de cession*

Le Plan d'activités 2000–2003 prévoyait une septième priorité — recruter, garder et développer les ressources humaines — qui est maintenant abordée dans le contexte du renouvellement de l'effectif, sous la rubrique Programme de gestion (voir la page 33).

Les pages suivantes décrivent les priorités ministérielles et les initiatives clés à entreprendre à l'appui de ces priorités. À noter que chaque initiative clé a été jumelée à la priorité ministérielle la plus pertinente, mais que dans certains cas, une même initiative peut appuyer plusieurs priorités à la fois. En outre, ces initiatives correspondent à des activités entreprises en fonction d'un environnement en constante évolution, c'est-à-dire qu'elles ne reflètent pas nécessairement toutes nos activités principales. Un aperçu des priorités ministérielles et des initiatives s'y rattachant figure en annexe A (page 39). Pour plus de détails sur les initiatives clés, consultez le *Rapport sur les plans et les priorités 2001–2002* de Transports Canada.

3.3.1 Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté

Le public continue d'exiger un réseau de transport qui soit parmi les plus sécuritaires au monde. La sécurité est influencée par de nombreux facteurs, notamment la croissance du secteur des transports, l'évolution rapide des technologies dans l'industrie et les tendances démographiques. Il faudra gérer de manière plus intégrée et systématique les risques réels ou perçus qui menacent la sécurité. Par ailleurs, la mondialisation nous obligera à travailler efficacement avec la communauté internationale au moyen de forums internationaux, de partenariats mondiaux et d'initiatives conjointes pour améliorer la convergence et l'harmonisation internationales des règles, des règlements et des normes de transport, sans pour autant compromettre nos normes de sécurité rigoureuses.

Outre ces facteurs, Transports Canada voit son effectif des services d'inspection vieillir dans tous les modes, ce qui l'oblige à relever des défis importants quant au recrutement et au maintien en fonction des employés. Aussi, le Ministère envisage des mesures

d'embauche plus flexibles, des programmes de formation et différents modes de prestation de services pour régler le problème de la pénurie des effectifs. Il continuera également à accorder la priorité à la surveillance de l'industrie des transports pour s'assurer qu'elle s'acquitte pleinement de ses obligations en matière de sécurité (auto-inspections, systèmes de gestion de la sécurité). Par le passé, le Ministère concentrait ses efforts sur les gros transporteurs, mais il intervient de plus en plus auprès des petits exploitants et dans les dossiers d'environnement. Transports Canada devra suivre de près l'impact de la réglementation pour déterminer si d'autres mesures s'imposent.

Un défi important pour les années à venir sera de définir clairement le rôle en évolution de Transports Canada, c.-à-d. un rôle de contrôle de la sécurité aux endroits où le Ministère n'est plus propriétaire ou exploitant. De nombreuses fonctions auparavant exercées par le Ministère ont été transférées à des entités diverses, par exemple le Centre d'essais pour véhicules automobiles, la Garde côtière canadienne, NAV CANADA, la Corporation de sécurité de transport aérien, et les administrations portuaires et aéroportuaires. Dans ce nouveau contexte, le Ministère doit renforcer ses rapports de coopération pour promouvoir une culture de sécurité viable et de vaste portée, tout en maintenant la confiance du public dans la sécurité des activités de transport exercées par toutes ces entités.

Les progrès technologiques continueront d'accroître l'efficacité du réseau national de transport (p. ex. les systèmes de transport intelligents). N'empêche que ces progrès nous obligent à suivre la cadence du changement et à adapter notre régime réglementaire en conséquence. Par exemple, il faut tenir compte de l'interaction entre les petits véhicules légers et écologiques et les gros véhicules, ou encore de l'incidence des nouvelles technologies embarquées sur la sécurité (p. ex. concentration du conducteur, contrôle des problèmes de véhicule). En se familiarisant avec les technologies avancées, Transports Canada peut appuyer les progrès et les améliorations technologiques qui viendront accroître la sécurité plutôt que d'y nuire.

Pour établir et administrer des politiques, règlements et services qui assurent un haut niveau de sécurité et de sûreté au pays, il faut bien sûr la contribution du Ministère et de ses employés, mais aussi celle des organismes de réglementation et du public voyageur. Le Ministère devra trouver des façons nouvelles d'assurer l'application de normes de sécurité rigoureuses, d'inculquer une culture de sécurité dans le secteur des transports, de déléguer davantage ses responsabilités et de concentrer ses ressources sur l'atténuation des risques élevés.

Réforme de la réglementation

Au gouvernement fédéral, Transports Canada compte parmi les organismes de réglementation les plus actifs. En effet, le Ministère assume la responsabilité première ou partagée de 53 lois et de plus de 600 règlements comportant au total des milliers d'articles et d'innombrables documents incorporés. La majorité de ces textes de loi sont administrés par le secteur d'activité Sécurité et Sûreté. Ce secteur d'activité continuera d'ailleurs à moderniser les lois et règlements (p. ex. la *Loi sur la marine marchande du Canada* et ses règlements d'application, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*), à simplifier la structure et le langage (p. ex. le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* en « langage clair »), et à concevoir des outils d'exécution de nature administrative ainsi que des mécanismes proactifs de gestion des conflits et de règlement des différends (p. ex. le projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada).



D'ici quelques années, la majorité de nos lois auront été modernisées, et notre travail consistera à assurer une réglementation efficace en matière de sécurité. Dans une structure allégée et réorganisée comme la nôtre, le processus de réforme devra nécessairement être axé sur les résultats, sur une méthode de gestion du risque à la fois systématique et intégrée, et sur un partage des responsabilités dans le domaine de la sécurité. Les organismes de réglementation assument aujourd'hui une plus grande responsabilité en matière de sécurité (p. ex. mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS), inspections déléguées dans le secteur maritime pour le SGS international, et élaboration d'un SGS pour l'aviation civile). Nous sommes de plus en plus appelés à concentrer nos efforts sur la vérification et la surveillance, d'où la nécessité d'utiliser des outils efficaces pour assurer la conformité et la bonne exécution des lois. Nos initiatives législatives ont été élaborées en partenariat avec les provinces et d'autres intervenants, et elles s'inscrivent toutes dans le droit fil de nos stratégies visant à inculquer une solide culture en matière de sécurité.

Résultat clé : Application de normes de sécurité cohérentes et rigoureuses, et renforcement de la compétitivité internationale grâce à l'harmonisation.

Systèmes de gestion de la sécurité

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) favorisent l'instauration d'une culture de sécurité au sein de l'industrie en fournissant à celle-ci un moyen d'intégrer la sécurité dans ses activités courantes. Grâce aux SGS, les entreprises peuvent gérer la sécurité de manière proactive, en lui accordant le temps de gestion et les ressources nécessaires, et en la soumettant aussi à des exercices de mesure du rendement et de suivi. En incitant les entreprises à accorder une plus grande place à la gestion de la sécurité et en inculquant une culture de sécurité au sein de l'industrie, nous réduirons le nombre de décès et de blessures (public et employés), les dommages matériels résultant d'accidents de transport, ainsi que l'impact des accidents sur l'environnement. Les SGS permettront également à l'industrie de prendre des mesures concrètes et visibles pour assurer la sécurité des employés, des clients et du public, sans compter qu'ils l'aideront à se conformer aux exigences réglementaires. Somme toute, les SGS permettront au Ministère de rassurer le public quant à l'état de la sécurité au Canada.

Résultat clé : Mise en œuvre de SGS par les intervenants pour améliorer les pratiques de sécurité et favoriser une solide culture de sécurité, ce qui réduira les risques d'accidents et d'accidents mortels.

Intervention efficace — Programme d'inspection et de surveillance

Le secteur d'activité Sécurité et Sûreté compte à son actif environ 1 400 inspecteurs, ce qui représente presque la moitié de son effectif global. La fonction d'inspection est essentielle à l'exécution du mandat de Transports Canada, qui est de voir à ce que l'industrie se conforme aux règlements établis. Dans l'optique de cette fonction, le Ministère crée des partenariats avec les autres paliers de gouvernement, délègue les tâches d'inspection pour élargir son champ d'intervention, et continue à explorer et à promouvoir les mesures d'intervention les plus appropriées. Par exemple, au lieu de vérifier le respect et l'exécution des lois et règlements uniquement par intervention directe comme il le faisait auparavant, le Ministère s'oriente vers la surveillance, la vérification et la consultation. Cette nouvelle façon de faire permettra aux inspecteurs d'aider l'industrie des transports à trouver des moyens plus efficaces de se conformer aux règlements en vigueur et de bâtir une solide culture de sécurité.

Résultat clé : Réduction des risques et, par conséquent, du nombre d'accidents et d'accidents mortels. Plus grande confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

Vision sécurité routière 2001–2010

Vision sécurité routière 2001 est une initiative nationale qui a pour but de rendre les routes du Canada les plus sécuritaires au monde. Comme les collisions routières sont encore aujourd'hui la cause de plus de 90 p. 100 des décès reliés au transport, cette initiative se poursuivra jusqu'en 2010. Vision 2010, tout comme Vision 2001 qui avait été instaurée en 1996, est appuyée par tous les paliers de gouvernement et par les intervenants clés des secteurs public et privé. Nous possédons le savoir-faire pour réduire considérablement le nombre d'accidents mortels, mais nous devons aller plus loin pour pouvoir suivre la cadence des autres pays développés au chapitre de la sécurité routière.

Résultat clé : Réduction de 30 p. 100 du nombre de collisions routières et d'accidents mortels d'ici 2010.

Direction 2006 — Sécurité ferroviaire

Encore aujourd'hui, les passages à niveau et l'intrusion représentent des risques importants pour le public et les compagnies de chemin de fer. Transports Canada cherche à améliorer la sécurité du public aux passages à niveau et sur les propriétés ferroviaires en créant des programmes de financement et des partenariats. Par l'initiative Direction 2006 de la sécurité ferroviaire, Transports Canada entend réduire de moitié le nombre de collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion d'ici 2006 (par rapport aux chiffres de 1995). L'initiative comporte sept grands volets (éducation, exécution, ingénierie, recherche, cadre législatif, ressources, communications), et elle vise des publics précis (jeunes, peuples autochtones, cultivateurs, conducteurs à risques élevés). Direction 2006 fait l'objet d'un partenariat regroupant tous les paliers de gouvernement, les compagnies de chemin de fer, les organismes œuvrant à la sécurité du public, les services de police, les syndicats et les groupes communautaires. Le Ministère offre également des incitatifs financiers aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières, dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau et de l'initiative Opération Gareautrain.

Résultat clé : Réduction de 50 p. 100 du nombre de collisions aux passages à niveau et des cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires d'ici 2006.

Vol 2005 — Aviation civile

En 1999, Transports Canada présentait son cadre de sécurité pour l'aviation civile, Vol 2005. Ce cadre fixait des objectifs précis pour rehausser non seulement le niveau de sécurité au sein de l'industrie canadienne de l'aviation, mais aussi le niveau de confiance du public dans l'aviation civile au Canada. Vol 2005 décrit les orientations en matière de sécurité aérienne pour les cinq prochaines années. Les nombreux projets qui découlent de ce cadre font l'objet d'un plan de mise en œuvre complémentaire. Deux des volets les plus importants de Vol 2005 sont l'adoption du concept de la gestion de la sécurité par les compagnies aériennes, et l'atténuation des facteurs humains et organisationnels qui contribuent aux erreurs commises dans l'industrie aérienne. D'autres projets visent à accroître la capacité de stockage des données sur la sécurité, à affecter les ressources à des secteurs à risques élevés, à consolider les relations de coopération et les partenariats, et à communiquer de façon proactive avec les publics cibles. Grâce à la coopération et à l'appui des intervenants de l'industrie, le Ministère peut aborder tous ces enjeux de sécurité d'une perspective proactive en misant sur la promotion de la sécurité, la formation et la sensibilisation, et la réglementation.





Résultat clé : Amélioration continue du haut niveau de sécurité aérienne au Canada afin de réduire de 25 p. 100 le nombre d'accidents et d'accidents mortels d'ici 2005. Amélioration du taux de confiance du public dans notre programme d'aviation civile de sorte qu'en 2005, 90 p. 100 des répondants à une recherche sur l'opinion publique affirmeront que le transport aérien au Canada est sécuritaire ou très sécuritaire.

Supervision de la sécurité à la suite de la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International

À la suite de la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International (y compris Air BC, Air Ontario, Air Nova et les Lignes aériennes régionales de Canadien International), Transports Canada assurera la surveillance réglementaire nécessaire pour que la transition vers la nouvelle structure se fasse en toute sécurité. Cette mesure viendra renforcer la confiance du public dans l'aviation civile. Le Ministère assurera également la surveillance réglementaire des compagnies existantes, procédera à la certification des compagnies fusionnées et, enfin, effectuera des vérifications post intégration.

Résultat clé : Progression vers l'objectif de Vol 2005, c.-à-d. réduire de 40 p. 100 la moyenne quinquennale du nombre d'accidents d'aviation des compagnies aériennes majeures.

Sécurité aux aéroports canadiens

Transports Canada est à élaborer un cadre réglementaire pour un système canadien de détection d'explosifs (SDE). Ce système permettra de vérifier les passagers et leurs bagages pour tous les vols en provenance du Canada. La mise en œuvre du SDE doit se faire en tenant compte des exigences de sécurité aux aéroports visés et, aussi, des niveaux de trafic. Transports Canada travaille avec l'industrie canadienne de l'aviation à l'élaboration d'un cadre stratégique de mise en œuvre du SDE. Un financement de 10 millions de dollars a été annoncé dans le Budget 2000 pour divers aspects de ce projet.

Le système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC) vise à améliorer la qualité et l'efficacité de la sécurité aéroportuaire en modernisant le processus d'attestation sécuritaire. Dans un effort conjoint avec la GRC, Transports Canada investira environ 5,8 millions de dollars dans la révision et la mise à jour de son processus d'attestation sécuritaire d'ici le printemps 2002, afin de répondre à la demande toujours croissante de vérifications du personnel aux aéroports.

Résultat clé : Plus grande sécurité aérienne pour les vols internationaux, et réduction du nombre d'accidents et d'incidents susceptibles de résulter d'une interférence illicite.

Programme de surveillance et d'inspection des petits navires commerciaux

Ce programme de la Sécurité maritime vise à réduire le nombre d'accidents de petits navires (moins de 15 tonnes et moins de 12 passagers) en veillant à ce que ces navires soient exploités en toute sécurité et conformément aux règlements établis. Un programme de surveillance ponctuelle — par opposition à des inspections annuelles — est considéré comme le moyen le plus efficace de vérifier si l'équipement de sécurité approprié (incendie et sauvetage) se trouve à bord des navires en tout temps et si les exploitants se préoccupent de la sécurité à longueur d'année.

Résultat clé : Réduction du nombre d'accidents et d'incidents mettant en cause des petits navires à passagers.

Certificat de compétence canadien

En réponse aux préoccupations soulevées lors de la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur l'utilisation frauduleuse des certificats, on a ajouté à la Norme de formation, de délivrance des brevets et de veille (STCW) une nouvelle clause internationale exigeant l'enregistrement, la consignation et la production de nouveaux certificats de compétence canadiens numérisés pour les officiers de pont et les officiers mécaniciens. Transports Canada est l'organisme de certification chargé d'approuver auprès de l'OMI la nouvelle norme STCW au nom du Canada. La délivrance des nouveaux certificats coûtera environ 1 million de dollars au cours des deux prochaines années.

Résultat clé : Plus grande sécurité, et réduction du nombre d'accidents et d'incidents maritimes résultant d'une utilisation frauduleuse de certificats ou d'une interférence illicite.

Cadre de gestion des données

Il est essentiel de disposer de données fiables pour pouvoir évaluer l'état du réseau de transport. Ce cadre multimodal permettra au secteur d'activité Sécurité et Sûreté de gérer plus efficacement ses sources de données. La qualité et l'intégrité des données partagées s'en trouveront améliorées, de même que le processus décisionnel puisqu'il se fondera sur de l'information pertinente et fiable. Le cadre de gestion des données permettra l'analyse des tendances, l'évaluation des risques et la mesure du rendement. Le projet fera appel à la participation d'intervenants externes.

Résultat clé : Meilleures décisions de gestion fondées sur de l'information pertinente et fiable.

3.3.2 Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée

Le commerce mondial, alimenté par les accords internationaux comme l'ALE, l'ALENA et l'OMC, connaît une croissance vigoureuse qui dépasse aujourd'hui la croissance du commerce intérieur. En tant que demande dérivée, le transport a connu une évolution similaire, si bien que ce sont les activités internationales des transporteurs (camion, rail, air et marine) qui stimulent leur croissance. L'industrie des transports, qui est intégralement liée à la fonction commerciale, s'oriente résolument vers la mondialisation. Ses intervenants prennent de l'importance : ils tirent une part croissante de leurs recettes de leurs échanges à l'étranger, ils se définissent de plus en plus comme des pions du marché mondial ou nord-américain et ils créent des fusions ou des partenariats avec des transporteurs étrangers. Dans ce contexte de mondialisation, la structure de nos marchés nationaux et de nos régimes réglementaires sont à l'ordre du jour d'un nombre grandissant de débats et de négociations, tant sur la scène internationale que sur la scène régionale. Il est évident que les liens entre les programmes nationaux et internationaux de Transports Canada se resserrent. Le Canada a une certaine influence sur l'orientation mondiale, mais il ne peut la contrôler. Chose certaine, nos réactions nationales à toutes ces pressions dicteront de plus en plus le programme d'action du gouvernement canadien.

Le Canada se doit de livrer une concurrence efficace dans l'économie mondiale. Plusieurs initiatives ministérielles ont d'ailleurs été lancées au cours des dernières années dans le but précis d'accroître la concurrence. Mentionnons, par exemple, la déréglementation de l'industrie du camionnage et de l'industrie aérienne intérieure, l'assouplissement de la réglementation économique de l'industrie ferroviaire, la signature d'ententes de libéralisation



avec des partenaires commerciaux clés, et l'élaboration de politiques internationales sur les services aériens de marchandises et les services d'affrètement. Toutes ces initiatives ont contribué à rendre le réseau canadien de transport plus concurrentiel. Nos politiques de déréglementation et la réduction des subventions ont grandement contribué à améliorer la performance du réseau. D'une perspective annuelle, les changements concernant la productivité dans les transports entre 1981 et 1997 représentent 9,5 milliards de dollars. Étant donné la forte concurrence engendrée par la déréglementation, la plus grande partie de ces gains (8,1 milliards de dollars) ont été transférés aux consommateurs et aux expéditeurs sous forme de réductions de prix.

Transports Canada a pour mandat d'établir des normes techniques en matière de sécurité et d'environnement pour tous les modes relevant de la compétence fédérale. Les normes techniques applicables au transport aérien et maritime international sont régies par des conventions internationales établies par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans le domaine de la réglementation internationale des véhicules automobiles, le Ministère a contribué à l'élaboration de l'accord mondial des Nations Unies sur la réglementation technique de la sécurité et de la performance environnementale des véhicules routiers, à titre de contre-signataire. Transports Canada travaille avec d'autres pays à l'élaboration de normes techniques d'application mondiale, et il a l'intention de les incorporer dans sa propre réglementation par souci d'efficacité et d'harmonisation. Le Ministère est à revoir la *Loi sur les transports routiers*, afin de trouver des façons de mieux harmoniser la réglementation canadienne et internationale sur les véhicules automobiles et, par conséquent, d'accroître la compétitivité des fabricants canadiens. Dans l'arène nationale, le Ministère continue de travailler avec les provinces, les territoires et l'industrie du transport routier, dans le but d'assurer une application plus uniforme du Code national de sécurité.

Bref, le Ministère devra se concentrer sur trois grands défis :

- (1) promouvoir les initiatives collectives qui favoriseront l'harmonisation et les partenariats dans des domaines de transport relevant à la fois des provinces, des territoires et des municipalités (p. ex. application du Code national de sécurité aux autobus et aux camions, chemins de fer d'intérêt local);
- (2) coordonner les efforts d'harmonisation avec les États-Unis et à l'échelle internationale (p. ex. normes internationales), dans le but d'améliorer l'harmonisation sans compromettre nos normes de sécurité rigoureuses;
- (3) suivre de près l'incidence des accords internationaux et canado-américains (p. ex. ALENA, OMC, AOTC) sur la réglementation du transport intérieur.

Négociations commerciales internationales

Le gouvernement du Canada participe actuellement à plusieurs négociations commerciales qui pourraient donner lieu à de nouvelles obligations juridiques, outre celles déjà en place, aux termes de l'Accord de libre-échange nord-américain et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les négociations portent notamment sur les services de l'OMC, la Zone de libre-échange des Amériques, et diverses initiatives commerciales bilatérales (p. ex. Costa Rica, Singapour, Amérique centrale). La participation active du Ministère permet de fournir des conseils sectoriels efficaces, de préserver une certaine souplesse dans les règles commerciales pour permettre au Ministère de réaliser son mandat et ses objectifs sans restriction, et d'élargir les créneaux d'exportation pour l'industrie canadienne des transports.

Résultat clé : Appuyer le Canada dans ses démarches commerciales et contribuer au renforcement de l'économie canadienne.

Étude sur l'intégration des modes de transport en Amérique du Nord

Transports Canada entreprendra une étude détaillée des grands réseaux de transport de marchandises en Amérique du Nord, pour voir comment ils se font concurrence et comment ils se complètent. L'étude portera sur toutes les installations modernes et les services s'y rattachant. On y expliquera les facteurs justifiant l'utilisation de systèmes individuels, ainsi que les changements attribuables à l'évaluation de la chaîne d'approvisionnement mondiale et leur impact prévu sur la compétitivité du réseau canadien de transport.

Résultat clé : Déterminer comment les réseaux de transport de marchandises en Amérique du Nord se font concurrence et se complètent, en relevant les facteurs qui permettraient la mise en place d'un réseau de transport concurrentiel et intégré.

Examen de la Loi sur les transports au Canada

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) oblige le ministre des Transports à procéder à l'examen détaillé de la LTC et de toute autre loi pertinente relevant de sa responsabilité. L'examen servira à déterminer si la LTC et les lois connexes fournissent aux Canadiens un réseau de transport efficace, efficient, flexible, abordable et accessible. Cet examen pourrait donner lieu à des modifications à la politique nationale des transports et à la loi, si des changements s'avèrent nécessaires pour atteindre les objectifs établis. Un comité a été formé par le ministre des Transports pour effectuer l'examen de la LTC entre juillet 2000 et juin 2001. Lorsque le ministre aura reçu le rapport d'examen, il répondra formellement aux recommandations du comité et exposera la position du gouvernement face aux défis qui attendent l'industrie canadienne des transports et aux solutions possibles.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport efficient, efficace, flexible, abordable et accessible, en recommandant des modifications et des initiatives législatives qui s'avèrent nécessaires à la suite de l'examen de la LTC.

Examen de la politique aérienne internationale

Le Ministère est à examiner la politique aérienne internationale du Canada dans le but de favoriser une plus grande libéralisation. Il envisagera des mesures qui rendront le marché des services aériens réguliers internationaux plus ouvert et plus concurrentiel, et qui créeront des occasions d'expansion pour les transporteurs canadiens. Cette politique établit un cadre pour les 70 accords bilatéraux conclus entre le Canada et ses partenaires étrangers, et elle précise comment les droits de service devraient être répartis parmi les transporteurs canadiens.

Résultat clé : Contribuer à la création d'un marché de transport aérien international plus concurrentiel, en modifiant la politique de manière à alléger la réglementation et à offrir des services aériens internationaux plus efficaces aux Canadiens et de nouvelles occasions d'affaires aux transporteurs aériens et administrations aéroportuaires du Canada.

Restructuration et surveillance de l'industrie aérienne

En juillet 2000, une loi a été adoptée pour assurer la restructuration ordonnée de l'industrie aérienne au Canada, de manière à perturber le moins possible les communautés, le public





voyageur et les employés des compagnies aériennes. La loi traite de la sécurité et des aspects linguistiques, et elle repose sur cinq principes de base : protection contre les prix abusifs, protection du service aux petites collectivités, traitement équitable des employés, renforcement de la concurrence, et maintien de la propriété et du contrôle canadiens. La loi prévoit des mesures concernant la fusion et l'acquisition des principaux transporteurs aériens, des dispositions révisées sur les avis de sortie du marché, une surveillance plus large des prix intérieurs, de nouveaux pouvoirs dans le domaine des pratiques anti-concurrentielles des transporteurs aériens, et une définition claire de la responsabilité d'Air Canada de fournir des services au public dans les deux langues officielles. Dans le secteur aérien, les questions d'intérêt national continueront de porter sur le choix et la protection du consommateur, le service aux petites collectivités, et l'accès des nouveaux venus à l'infrastructure aéroportuaire.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'une industrie aérienne concurrentielle qui fournit un niveau de service acceptable et à juste prix partout au Canada et qui livre une concurrence efficace sur le marché mondial, en veillant à ce que les objectifs de la nouvelle loi soient atteints.

Élaboration d'une stratégie pour les Grands Lacs et la voie maritime

En réponse au document de l'industrie maritime intitulé *La voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent : Une vision claire pour l'avenir*, le Ministère élabore actuellement, en consultation avec la Garde côtière canadienne et d'autres intervenants, une stratégie maritime canadienne pour les Grands Lacs et la voie maritime. Il passera en revue la politique maritime canadienne actuelle, tiendra compte des préoccupations des intervenants, et examinera toutes les mesures et options possibles pour renforcer la compétitivité de cette infrastructure majeure du secteur maritime.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'une industrie de transport maritime qui soit à la fois sécuritaire, efficiente, concurrentielle et respectueuse de l'environnement, en évaluant la politique maritime canadienne actuelle et en examinant toutes les mesures et options possibles.

Surveillance de la réforme du transport du grain

En mai 2000, le gouvernement fédéral annonçait des changements majeurs aux politiques de transport et de manutention du grain. Mentionnons, par exemple, l'instauration et l'expansion progressive d'un processus d'appel d'offres pour les envois de la Commission canadienne du blé, le remplacement du barème des taux de transport du grain par un plafond des recettes annuelles des compagnies de chemin de fer, l'amélioration des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* concernant la rationalisation des embranchements et l'arbitrage, le programme de financement provisoire de 175 millions de dollars pour les routes servant au transport du grain dans les Prairies, et la mise en place d'un mécanisme pour suivre de près l'impact des réformes sur la performance globale du système de transport et de manutention du grain. Le Ministère est à créer un programme de surveillance du système, et il entreprendra un suivi indépendant pour faire rapport de la performance du système. Cette information permettra d'analyser l'efficacité, l'efficacité et la responsabilisation du système, de corriger les problèmes et de déterminer les possibilités d'améliorations.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un système de transport et de manutention du grain plus efficient, plus responsable et davantage axé sur les pratiques commerciales,

qui saura mieux répondre aux besoins des producteurs, des expéditeurs et des clients du grain des Prairies canadiennes, en suivant de près la récente réforme et en évaluant son efficacité.

3.3.3 Appuyer le développement des infrastructures

Une infrastructure de transport de haute qualité est essentielle pour maintenir la compétitivité du pays, attirer les investisseurs étrangers, respecter l'environnement et assurer une bonne qualité de vie. La demande sans précédent dans les corridors clés et les portes d'entrée internationales, la congestion dans nos centres urbains, et l'entretien de l'infrastructure dans les régions rurales et éloignées sont autant de facteurs sur lesquels nous devons nous pencher pour bien soutenir la croissance économique et la qualité de vie des Canadiens. Le principal enjeu dans tous ces dossiers de transport terrestre est de trouver une source durable de financement, y compris par partenariat public-privé, tout en assurant des règles du jeu équitables et en favorisant le respect de l'environnement. L'infrastructure de surface est essentielle à la santé économique du pays et à la sécurité des Canadiens, puisque plus de 40 p. 100 de notre produit intérieur brut et un emploi sur trois dépendent du commerce. En février 2000, une contribution de 600 millions de dollars a été annoncée dans le budget fédéral pour le programme d'infrastructures routières stratégiques.

Dans les autres modes de transport, les entités résultant de nos réformes (ports, aéroports, voie maritime du Saint-Laurent, système de navigation aérienne) nécessiteront une supervision et une gérance pour protéger l'intérêt public. Le régime de gouvernance de ces entités et leur responsabilisation face au public constituent des questions fondamentales d'intérêt public. Il sera toujours délicat de trouver le bon équilibre entre le besoin d'autonomie (qui doit être accordée à ces entités pour qu'elles puissent fonctionner comme des entreprises commerciales) et le besoin d'une protection adéquate de l'intérêt public. En deux mots, nous devons constamment polir notre approche afin que les monopoles naturels ou quasi naturels exercent leur activité dans le plus grand respect de l'intérêt public.

Les décisions concernant l'infrastructure, que ce soit dans le cadre d'une politique, d'un programme ou d'un projet, sont de plus en plus examinées à la loupe et mises à rude épreuve à la lumière des principes de développement durable. Il est devenu essentiel d'assurer un sain équilibre entre tout un éventail d'aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Revitalisation du secteur riverain de Toronto

À l'automne 2000, le gouvernement fédéral s'est engagé à consacrer 500 millions de dollars à la première phase du projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto, dans le but d'appuyer la Ville de Toronto dans sa demande d'accueillir chez elle les Jeux olympiques et paralympiques de 2008. Le gouvernement fédéral, la province de l'Ontario et la Ville de Toronto sont partenaires à parts égales dans ce projet, et ils ont établi un comité directeur intergouvernemental formé de cadres supérieurs de chaque palier. Transports Canada assume le rôle de premier ministre fédéral dans ce dossier. Le comité doit entreprendre plusieurs travaux à court terme, par exemple déterminer et coordonner les études et projets nécessaires à l'exécution de la première phase du projet de réaménagement riverain, appuyer la soumission de la Ville de Toronto pour les Jeux olympiques, et établir une société à long terme qui gèrera des projets conjoints.





Résultat clé : Contribuer à la revitalisation du secteur riverain de Toronto et appuyer la demande de la Ville de Toronto d'accueillir chez elle les Jeux olympiques et paralympiques de 2008, en maximisant les efforts des gouvernements participants et en gérant la contribution du gouvernement fédéral.

Cadre stratégique pour les aéroports

La mise en place d'un réseau d'aéroports efficace et efficient au Canada est une des clés de la prospérité du pays. Ces dernières années, le Ministère a examiné le rendement des quatre premières administrations aéroportuaires locales (AAL). À la lumière des résultats de cet examen, on envisage de réviser le cadre stratégique pour les aéroports afin de tenir compte des exigences des intervenants et de clarifier le régime de gouvernance et de transparence des aéroports du Réseau national des aéroports (RNA).

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau d'aéroports nationaux à la fois efficient, efficace, flexible et abordable, et soutenir la compétitivité du secteur aérien par l'élaboration de lois.

Examen des loyers aux aéroports

Des intervenants de l'industrie ont reproché au gouvernement de n'avoir aucune politique sur les loyers de la Couronne aux aéroports du RNA loués à des administrations aéroportuaires. En revanche, le vérificateur général a reproché à Transports Canada de ne pas avoir déterminé la juste valeur marchande d'immobilisations aéroportuaires et d'occasions d'affaires faisant l'objet d'une cession. Le Ministère envisagera la possibilité d'un examen des loyers, y compris le calendrier et les paramètres d'exécution.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport aérien efficient, efficace, flexible et abordable, en évaluant la nécessité de procéder à un examen des loyers.

Administration des baux des aéroports du RNA

Transports Canada continue de renforcer son rôle de propriétaire en ce qui concerne l'administration des baux conclus avec les administrations aéroportuaires (18 à ce jour) pour l'exploitation des aéroports du RNA. Le Ministère est à mettre en œuvre un programme de suivi des baux plus rigoureux et à élaborer des outils qui assureront un traitement uniforme des baux à l'échelle nationale, tout en tenant compte des conditions particulières de chaque bail. L'importance du rôle de propriétaire a été soulignée dans l'examen des baux des AAL et confirmée par le Bureau du vérificateur général.

Résultat clé : Administration efficace des baux des aéroports du RNA.

Ententes de contribution aux projets routiers

Les routes constituent la colonne vertébrale de notre activité commerciale, puisque 75 p. 100 des envois de marchandises (en valeur) se font par camion. Elles servent également à 90 p. 100 des déplacements interurbains. Même si les routes au Canada relèvent de la responsabilité des provinces, le Ministère a néanmoins pour rôle de travailler de près avec ses partenaires pour s'assurer que le déplacement des personnes et des marchandises aux quatre coins du pays continue d'être soutenu comme il se doit et que l'économie soit renforcée par le réseau de transport. Le Ministère participe à une série d'ententes fédérales-provinciales de financement à coûts partagés, qui ont pour but de préserver et d'améliorer l'efficacité et la sécurité du réseau routier existant.

L'initiative exige la négociation et la mise en œuvre de nouvelles ententes de contribution fédérales-provinciales qui s'inscrivent dans le nouveau programme d'infrastructure du gouvernement.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'une infrastructure de transport terrestre sécuritaire, efficiente et efficace fondée sur les principes de développement durable, qui favorise le commerce interprovincial et international, répond aux besoins des Canadiens et dessert le trafic commercial et personnel.

Programmes de traversiers constitutionnels et subventionnés

Le Ministère est chargé d'assurer l'intégrité du service de traversiers constitutionnel qui relie Terre-Neuve au reste du Canada. Dans l'exécution de ce mandat, Transports Canada verse une affectation annuelle d'environ 38 millions de dollars à Marine Atlantique SCC. Les services commercialisés dans d'autres régions maritimes reçoivent pour leur part des subventions d'exploitation, et ils utilisent également les immobilisations fédérales comme les installations terminales et les navires. De plus, suivant la politique voulant que la responsabilité des services de traversiers soit transférée du gouvernement fédéral à la Colombie-Britannique, l'entreprise B.C. Ferries reçoit une subvention annuelle qui augmente à chaque année selon l'indice du coût de la vie à Vancouver.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place de services de traversiers sécuritaires, efficaces et économiques qui sauront répondre à la demande et remplir les obligations prévues par la constitution et par la politique sur les communautés éloignées, grâce à une aide financière directe ou indirecte.

Administrations portuaires canadiennes

Dans le cadre de l'initiative gouvernementale visant à rationaliser le réseau de transport maritime au Canada, Transports Canada continue de travailler à l'établissement et à la supervision des administrations portuaires canadiennes (APC) qui forment le réseau des grands ports sous gestion indépendante. Cette initiative a été créée dans le but d'alléger le fardeau du contribuable canadien et de rendre le réseau de transport maritime plus efficient.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau de ports concurrentiels et efficaces axés sur les pratiques commerciales et les besoins locaux, grâce à l'établissement d'APC financièrement indépendantes qui sont gérées au palier local ou régional en fonction des besoins des communautés et des utilisateurs desservis.

Revitalisation de VIA Rail

Le gouvernement fédéral a annoncé que VIA Rail recevrait un financement accru pour les dépenses en immobilisations de 401,9 millions de dollars sur cinq ans. Ces fonds devront servir à renouveler les immobilisations et à aider VIA à s'ajuster à la nouvelle hausse de trafic. VIA Rail est à élaborer un plan d'immobilisations à long terme dans le cadre de son plan d'entreprise général, qui prévoit le remplacement du matériel roulant dans les plus brefs délais possibles. Transports Canada veillera à ce que ces fonds nouveaux soient utilisés selon les directives du gouvernement.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport ferroviaire des voyageurs qui soit à la fois sécuritaire, efficient et accessible, en s'assurant que VIA utilise à bon escient les fonds versés par le gouvernement.



Liaison air-rail entre la gare centrale de Toronto (Union Station) et l'aéroport international Pearson

Le réaménagement de l'aéroport international Pearson fournit l'occasion unique d'améliorer le transport en commun dans la Région du Grand Toronto. Le ministre des Transports a annoncé que l'établissement d'une liaison de train rapide entre la gare Union Station et l'aéroport international Pearson constituait une grande priorité au chapitre des transports. Ce service devrait offrir un accès facile et sécuritaire aux voyageurs qui se rendent à l'aéroport ou en proviennent. Il devrait aussi compléter les services ferroviaires interurbains et de banlieue déjà en place, en offrant des liaisons intermodales intégrées.

Le Ministère se prépare à solliciter des déclarations d'intérêt de soumissionnaires intéressés au financement, à la construction et à l'exploitation d'un service ferroviaire exclusif entre la gare Union Station et l'aéroport international Pearson. La suite de ce dossier dépendra du succès du processus de déclaration d'intérêt, qui devrait être lancé à l'été 2001.

Résultat clé : Amélioration des déplacements, réduction de la congestion et amélioration de la durabilité de l'environnement dans la Région du Grand Toronto, en sondant l'intérêt du secteur privé par rapport à l'établissement d'une liaison intermodale.

Stratégie de transport urbain

Le phénomène de l'urbanisation au Canada a nécessairement un impact important sur le transport urbain, notamment sur le plan de l'économie, de l'environnement et de la sécurité. Les véhicules automobiles sont de plus en plus nombreux, et les distances de déplacement de plus en plus grandes. Le réseau routier ne répond plus à la demande, le système de transport en commun dessert moins de gens, les émissions de gaz à effet de serre augmentent, et les avertissements de mauvaise qualité de l'air sont maintenant chose courante en période estivale dans les villes canadiennes. Voilà autant de tendances à long terme qui compromettent la santé des Canadiens et qui coûtent cher. Dans son discours du Trône de 2001, le gouvernement fédéral a déclaré qu'il allait coopérer avec ses partenaires provinciaux et municipaux pour améliorer l'infrastructure du transport en commun au Canada. Le Ministère s'engage donc à explorer les diverses options qui pourraient permettre de réduire la congestion dans les centres urbains.

Résultat clé : Contribuer à l'amélioration du transport urbain et à la réalisation de l'objectif du gouvernement de créer des communautés plus vigoureuses et plus sûres, en explorant diverses options qui régleront les problèmes de congestion dans les centres urbains.

Études et projets sur les points de passage frontaliers

Chaque jour, plus de 250 000 voyageurs et des marchandises d'une valeur de un milliard de dollars franchissent la frontière Canada/États-Unis. Le Canada a exporté par route l'équivalent de 136 milliards de dollars de marchandises en 1996, soit presque la totalité des marchandises destinées aux marchés américains et mexicains. Le plus gros de ces échanges ont transité par un nombre relativement limité de points de passage frontaliers. Pour planifier efficacement en fonction de l'augmentation soutenue du trafic international, le gouvernement fédéral participera à plusieurs projets et études sur les points de passage frontaliers qui auront pour but de déterminer la demande future. Par exemple, en ce moment, le Ministère travaille avec la province de l'Ontario et les États-Unis pour examiner les problèmes de capacité au point de passage Detroit-Windsor.

Résultat clé : Mise en place de points de passage frontaliers internationaux sécuritaires et efficaces aux principaux ports d'entrée du Canada, qui sauront assurer le traitement efficace du trafic commercial et personnel qui ne cesse d'augmenter.

Association mondiale de la route

En septembre 1999, le ministre annonçait la formation du Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR). L'AIPCR est une association de plus de 97 gouvernements qui compte à son actif 2 000 membres provenant de plus de 113 pays. C'est le plus important forum international où les membres peuvent discuter de l'éventail complet des enjeux du transport routier. Le Comité national canadien permet à Transports Canada et aux gouvernements provinciaux et territoriaux de faire connaître l'expertise canadienne en matière de route. Il permet également aux entrepreneurs canadiens d'être très actifs dans l'organisation et, par conséquent, de mieux se faire connaître sur le marché mondial.

Résultat clé : Échange d'information technique qui contribue à la mise en place d'une infrastructure de transport terrestre à la fois sécuritaire, efficace et efficace, et qui favorise la coopération internationale, une plus grande visibilité pour les entreprises canadiennes, et le développement économique.

Gestion des immobilisations

Le Ministère joue un rôle direct dans le suivi de l'entente de gestion des immobilisations conclue avec la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette entente est essentielle à l'exploitation courante et à la planification à long terme de la voie maritime, corridor commercial vital tant pour le Canada que pour les États-Unis. Une initiative clé est sans aucun doute la cession de 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime à la Société immobilière du Canada. La gestion des immobilisations comprend aussi l'administration des ententes concernant la voie maritime, le pont de la Confédération et le pont Victoria. Le Ministère assume également un rôle de supervision auprès des ponts suivants : Jacques-Cartier, Champlain, Mille-Îles, Sault Ste. Marie, Blue Water, Peace et pont international de la voie maritime.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'une infrastructure de transport terrestre à la fois sécuritaire, efficace et efficace, fondée sur les principes de développement durable, qui favorise le commerce interprovincial et international, répond aux besoins des Canadiens et dessert le trafic commercial et personnel.

3.3.4 Promouvoir la durabilité des transports

Le transport durable et le changement climatique demeureront des enjeux publics majeurs dans un avenir prévisible, et ils représentent deux des grands défis pour l'industrie mondiale des transports. Compte tenu des taux de croissance prévus pour les 40 prochaines années, on estime que le nombre de propriétaires de voiture augmentera de 800 millions. Si l'on s'en tient à la technologie et aux usages d'aujourd'hui, il est évident que l'environnement subira un coup énorme partout sur la planète. Les transports sont responsables de 25 à 50 p. 100 des principaux polluants atmosphériques qui contribuent à la formation du smog dans les centres urbains.





Stratégie de développement durable

La Stratégie de développement durable (SDD) est notre outil principal pour promouvoir le transport durable au Ministère et dans le secteur des transports. Au sein du Ministère, il est possible d'intégrer les principes de développement durable en incorporant des facteurs environnementaux, sociaux et économiques dans nos politiques et programmes, en tenant compte de l'environnement dans l'exécution de notre mandat de sécurité et de sûreté (p. ex. la réglementation) et dans nos projets de recherche et développement, et en communiquant efficacement le concept du développement durable à tous les employés. Dans le secteur des transports, l'intégration des principes de développement durable peut se faire grâce à des activités diverses : éducation, promotion, sensibilisation, renforcement des capacités, réglementation, conformité volontaire, incitatifs et reconnaissance des pratiques exemplaires. Toutes ces initiatives permettront au secteur des transports de mieux comprendre les enjeux liés au transport durable.

En février 2001, Transports Canada déposait sa deuxième Stratégie de développement durable, qui comprenait 7 défis stratégiques et 29 engagements précis en matière de transport. Les travaux qu'effectue le Ministère dans ce domaine, que ce soit seul ou en partenariat avec d'autres ministères fédéraux, d'autres paliers de gouvernement ou des intervenants, contribueront à la mise en place d'un réseau de transport durable — un réseau à la fois sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement pour les générations d'aujourd'hui et de demain. Au cours des trois prochaines années, le Ministère mettra en œuvre sa SDD, et améliorera son système de gestion du développement durable qui se fonde sur le modèle ISO 14001. Le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* (voir ci-dessous) constitue un élément majeur de la stratégie. Un groupe consultatif national surveillera de près la mise en œuvre du SDD, et des engagements précis seront pris en coopération avec les provinces, les territoires, les municipalités et d'autres intervenants clés du secteur des transports.

Résultat clé : Mise en place d'un réseau de transport respectueux de l'environnement.

Qualité de l'air et changement climatique

Les transports constituent la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, représentant environ 25 p. 100 des émissions totales. En l'absence de nouvelles politiques ou de changements dans les prix, tout indique que les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports dépasseront les niveaux de 1990 de 32 p. 100 en 2010, et de 53 p. 100 en 2020. En ce moment, les automobiles et les camions sont à eux seuls responsables de la moitié des émissions. Mais, d'après les prévisions de croissance économique, tout indique que les trois sources d'émissions qui prendront le plus d'expansion entre 1990 et 2020 sont les avions, les camions et les véhicules tous terrains. Mentionnons également que les transports sont une importante source de smog, particulièrement dans les centres urbains.

Le protocole de Kyoto, s'il est ratifié, obligera le Canada à réduire ses émissions de 6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990 entre 2008 et 2012. En octobre 2000, le gouvernement du Canada a annoncé son *Plan d'action 2000 sur le changement climatique*, qui énonce une série de mesures coordonnées, soutenues et informées que prendront les gouvernements, l'industrie, les groupes d'intérêt et les Canadiens dans tous les secteurs de l'économie. En coopération avec Ressources naturelles Canada, Transports

Canada guidera l'élaboration et la mise en œuvre du volet « transport » de ce plan. Ce volet traite de cinq grandes questions : le transport urbain, l'efficacité énergétique des nouveaux véhicules, la production de l'éthanol-carburant, l'infrastructure de ravitaillement des véhicules à pile à combustible, et le transport des marchandises.

Résultat clé : Réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres émissions atmosphériques provenant du secteur des transports à l'appui de l'objectif national du Canada, et réduction de l'impact des émissions atmosphériques provenant du secteur des transports.

Assainissement de l'environnement

Transports Canada travaille fort afin d'atténuer et de prévenir le plus possible les dommages à l'environnement causés par les transports. Une activité importante est l'évaluation environnementale des propriétés appartenant ou ayant déjà appartenu à Transports Canada. Une mauvaise gestion des lieux contaminés peut compromettre la santé et la sécurité du public et entraîner des responsabilités légales. Transports Canada participe à des groupes de travail interministériels pour assurer une gestion uniforme des lieux contaminés à l'échelle du gouvernement fédéral. C'est d'ailleurs dans cette optique qu'il élaborera un cadre de gestion des lieux contaminés d'ici 2001–2002.

Résultat clé : Prévention et atténuation des dommages causés à l'environnement par les activités de Transports Canada.

Système de gestion de l'environnement

Afin de respecter ses engagements en matière de gestion environnementale de ses aéroports, ses entrepôts et ses immeubles à bureaux, Transports Canada s'affaire à mettre en œuvre un système de gestion de l'environnement (SGE) et à faire valoir les avantages d'adopter de bonnes pratiques environnementales et des normes rigoureuses dans le secteur des transports. En 1999, le Ministère a élargi la portée de son SGE pour y ajouter de nouvelles activités et opérations. Un programme sera mis sur pied en 2001–2002 pour informer les employés de la politique ministérielle d'évaluation environnementale et pour améliorer la capacité du Ministère à effectuer ces évaluations. À compter de 2000–2001, le Ministère atteindra également six objectifs révisés du SGE qui portent principalement sur ses responsabilités opérationnelles actuelles. Le Canada mettra en œuvre un programme de surveillance environnementale pour toutes ses propriétés, dans le but d'assurer la conformité aux règlements établis et de relever les meilleures pratiques et les responsabilités éventuelles.

Résultat clé : Prévention et atténuation des dommages causés à l'environnement par des activités liées au transport.

3.3.5 Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir

La transition vers une économie axée sur le savoir est un grand défi au Canada. Les gouvernements et les entreprises se focalisent sur les nouvelles technologies — commerce électronique, Internet, systèmes de transport intelligents (STI) — pour rationaliser et même remplacer les systèmes-papier. Les citoyens et les entreprises utiliseront de plus en plus ces technologies pour avoir facilement accès aux services et à l'information du gouvernement.



Transports Canada doit porter son attention sur deux éléments particuliers : l'interaction avec le public dans cette nouvelle économie, et la réaction du secteur des transports. Le Ministère a besoin de plus d'information pour savoir comment le secteur canadien des transports s'adapte à cette transition vers une économie axée sur le savoir. En ce moment, notre rôle consiste à réglementer la sécurité des technologies de transport, à innover en matière de transport par la recherche et le développement et, plus récemment, à promouvoir les STI et les innovations.

Systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont essentiels pour relier les transports à l'économie axée sur le savoir et aux outils essentiels destinés à améliorer la sécurité, l'efficacité opérationnelle, la productivité et l'environnement. Les STI aideront à optimiser la capacité existante et à faciliter l'intégration multimodale et multijuridictionnelle des activités de transport. Le Ministère a établi le Plan STI du Canada et en dirige la mise en œuvre. Ce plan vise à promouvoir l'élaboration et le déploiement des STI pour tous les modes dans les régions urbaines et rurales du pays. Dans ce dossier, Transports Canada travaille avec la Société de systèmes de transport intelligents du Canada, les provinces, les territoires et municipalités, d'autres ministères fédéraux, le milieu universitaire, le secteur privé et les États-Unis.

Résultat clé : Amélioration du flux de la circulation dans les corridors congestionnés, réduction de la congestion aux points de passage frontaliers, et augmentation de la productivité grâce à diverses initiatives entreprises avec des partenaires des secteurs public et privé.

Gouvernement en direct et prestation électronique des services

La pression se fait de plus en plus forte pour que le gouvernement soit plus accessible, réceptif et abordable en offrant de l'information et des services par voie électronique. Dans son discours du Trône de 1999, le gouvernement annonçait son intention d'être reconnu à l'échelle mondiale comme l'État le plus branché offrant au peuple canadien l'accès électronique à tous les renseignements et tous les services gouvernementaux. Les progrès technologiques, les nouveaux modes de prestation, et le nombre croissant de Canadiens branchés ont permis au gouvernement de faciliter l'accès à son information et ses services. Aujourd'hui, plus de 60 p. 100 des Canadiens qui cherchent de l'information gouvernementale le font par Internet. L'initiative Gouvernement en direct (GED) a pour but la prestation électronique des services. Elle cherche à offrir aux Canadiens les services dont ils ont besoin au bon moment, au bon endroit et de manière sûre, pratique et accessible.

Pour donner suite à l'engagement GED du gouvernement vis-à-vis des intervenants et du public, Transports Canada doit augmenter sa capacité de fournir de l'information et des services par voie électronique. Il doit également s'assurer que la prestation de ces services répond effectivement aux besoins des intervenants et du public. Au printemps 2001, un plan stratégique GED sera établi pour définir et prioriser les services qui seront offerts en direct. En 2004, Transports Canada pourrait offrir 85 services différents par voie électronique.

Résultat clé : Prestation rapide et efficiente des services et de l'information de Transports Canada, selon la demande des intervenants et du public.

Programme de recherche et développement

Grâce au développement et à l'application de nouvelles technologies et d'innovations opérationnelles, le programme de recherche et développement (R.-D.) de Transports Canada contribue non seulement à la réalisation de nombreux objectifs stratégiques ministériels et fédéraux, mais aussi à l'avancement du secteur des transports à l'échelle du pays. Le programme sert à orienter les décisions de fond et à favoriser l'amélioration dans des secteurs d'activité comme les systèmes modernes de gestion de la sécurité, le transport durable, le changement climatique et l'accessibilité pour les personnes âgées ou handicapées. Le programme est géré par le Centre de développement des transports et attire de nombreux partenaires nationaux et internationaux.

Le gouvernement fédéral est fermement résolu à faire du Canada une des économies les plus novatrices au monde. Pour y arriver, il faut absolument que nos efforts en R.-D. se classent parmi les cinq premiers pays au monde. Cet objectif, le gouvernement compte l'atteindre en poursuivant un plan en cinq volets qui prévoit notamment que l'investissement fédéral actuel en R.-D. sera doublé d'ici 2010. Dans ce contexte, Transports Canada doit réévaluer les besoins en R.-D. dans le secteur des transports.

Résultat clé : Base de connaissances améliorée, nouvelles technologies et meilleure information pour les décisions, ce qui entraînera une réduction du nombre de blessures et de décès liés aux transports, une réduction des polluants et émissions de gaz à effet de serre attribuables aux transports, et la mise en place d'un réseau de transport concurrentiel, efficient, efficace et accessible.

3.3.6 Parachever les programmes de cession

Conformément à la Politique nationale des aéroports (PNA) de 1994, tous les aéroports de Transports Canada, sauf les aéroports éloignés, doivent être cédés à des exploitants locaux. En 1995, Transports Canada annonçait dans sa Politique maritime nationale qu'il ne serait plus propriétaire/exploitant de 549 ports à la fin de l'exercice 2001–2002. L'objectif de ces deux politiques était de transférer la propriété des ports et des aéroports aux entités les mieux placées pour répondre aux besoins locaux, compte tenu des réalités économiques locales, et de voir à ce que les utilisateurs paient leur juste part des coûts. Le programme de cession des aéroports tire à sa fin, et celui de la cession des ports va bon train. Cependant, pour les deux programmes, des facteurs externes sont en jeu, notamment les revendications territoriales des Premières nations et les préoccupations des provinces.

Cession des aéroports

Conformément à la PNA, les aéroports les plus gros et les plus achalandés — c.-à-d. ceux qui font partie du Réseau national des aéroports (RNA) — sont cédés à bail à des administrations aéroportuaires canadiennes. Les petits aéroports (qui ne font pas partie du RNA) sont offerts à des communautés locales. Quant aux aéroports éloignés, ils continueront d'être exploités par Transports Canada dans un avenir prévisible. Le Ministère a accompli des progrès énormes dans le dossier des cessions d'aéroport : il ne reste plus que 19 aéroports à céder d'ici le 31 mars 2002. Ce programme de cession favorisera une gestion des aéroports davantage axée sur les pratiques commerciales et mieux adaptée aux besoins locaux, ce qui viendra renforcer la viabilité des installations aéroportuaires.

Résultat clé : Un réseau aéroportuaire adapté aux besoins des Canadiens, plus particulièrement les passagers et les communautés locales.



Cession des ports

Un an avant la fin du programme de cession des ports établi aux termes de la Politique maritime nationale, il reste à céder 133 ports régionaux/locaux (ou 24 p. 100) des 549 ports initialement prévus. C'est donc dire que Transports Canada demeurera propriétaire de 34 ports éloignés (6 p. 100 des 549 ports initiaux), à moins que d'autres arrangements ne soient pris. Le processus de cession des ports permettra au Canada de s'offrir le meilleur réseau portuaire national qui soit et, par le fait même, de réduire le fardeau du contribuable canadien.

Résultat clé : Mise en place d'un réseau portuaire adapté aux besoins des Canadiens, plus précisément les expéditeurs commerciaux, les passagers et les communautés locales.

4.0 Le programme de gestion

Notre programme de gestion vise à acquérir et maintenir la capacité nécessaire pour atteindre les objectifs du Ministère et pour répondre aux besoins et priorités du Parlement, du public et des organismes centraux. Le programme comporte des éléments clés qui influent sur la capacité des secteurs d'activité à fournir leurs services essentiels. Aussi doit-il tenir compte à la fois de l'étendue des activités ministérielles, de la disponibilité restreinte des ressources, des contraintes de l'heure et de l'environnement.

De nombreux facteurs, que l'on retrouve à l'échelle de l'administration fédérale, ont eux aussi un impact sur notre capacité d'atteindre les résultats voulus : ressources limitées, salaires non concurrentiels des fonctionnaires, vieillissement de l'effectif, utilisation de plus en plus répandue de la technologie pour desservir les clients et les intervenants.

Faisant fond sur les résultats de l'examen des programmes et sur une économie axée sur la mondialisation et le savoir, notre programme de gestion reflète la nécessité de changer notre façon de gérer les ressources humaines, les ressources financières, l'information et la technologie en fonction des valeurs et des pratiques d'un milieu de travail moderne.

Au cours des prochaines années, le Ministère focalisera ses efforts dans les secteurs suivants :

- Renouvellement de l'effectif
- Stratégie de gestion financière
- Stratégie de gestion de l'information et de technologie de l'information (GI/TI)
- Responsabilité envers le public pour l'administration des programmes
- Priorités en matière de communications

4.1 Renouvellement de l'effectif

Un des plus grands dossiers à l'ordre du jour du programme gouvernemental est le renouvellement de la fonction publique fédérale. De nombreux défis devront être relevés au cours des prochaines années pour assurer la vitalité d'une fonction publique performante. Un nombre sans précédent d'employés prendront leur retraite, ce qui obligera le Ministère à recruter à tous les niveaux et à transférer les connaissances ministérielles à ses nouveaux employés, gestionnaires et hauts dirigeants. De plus en plus, le gouvernement fédéral doit concurrencer le secteur privé pour attirer les gens chez lui, et l'habileté du Ministère à recruter des candidats possédant les compétences et les connaissances requises affectera directement l'exécution de son mandat.

PRINCIPAUX DÉFIS :

- Recruter des spécialistes du savoir dans des domaines techniques et professionnels
- Assurer le transfert des connaissances ministérielles aux nouveaux employés et gestionnaires
- Conserver l'effectif malgré la forte concurrence sur le marché du travail
- Offrir aux employés des occasions d'acquérir et d'utiliser des connaissances et compétences nouvelles

Conscient de la concurrence de plus en plus forte dans la recherche de professionnels, Transports Canada est bien déterminé à devenir un employeur de choix. Pour ce faire, il créera un environnement d'apprentissage où les employés pourront acquérir l'expérience et la formation nécessaires pour élargir leurs compétences et réaliser leurs objectifs de carrière. En outre, le Ministère abordera d'une perspective stratégique la gestion des ressources humaines et les outils et procédures de remaniement de l'effectif, afin d'améliorer les délais d'exécution et de réduire la charge de travail.



Transports Canada tient à ce que son effectif reflète la disponibilité des groupes désignés d'équité en matière d'emploi sur le marché du travail. Aussi élaborera-t-il des programmes et des initiatives en tenant compte du profil démographique diversifié du Canada (jeunes, personnes handicapées, peuples autochtones, membres de minorités visibles). Le Ministère se fera un devoir d'inculquer une culture organisationnelle qui reconnaît et valorise les avantages de la diversité et de la globalité. L'effectif sera fondé sur les principes du mérite et du traitement équitable de l'individu.

Résultat clé : Environnement de travail stimulant, encourageant et intégré, dépourvu de tout obstacle systémique. Transports Canada reconnu comme employeur de choix. Effectif hautement qualifié, professionnel et représentatif, reconnu et respecté par l'industrie des transports. Confiance du public et satisfaction des intervenants par rapport aux services et à la sécurité.

4.2 Stratégie de gestion financière

Une composante clé du programme de gestion du Ministère dans la poursuite de ses objectifs stratégiques est l'adoption d'une saine stratégie de gestion financière. Conformément au cadre de gestion du gouvernement (*Des résultats pour les Canadiennes et les Canadiens — Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*), et étant donné la nature limitée des fonds publics, Transports Canada doit dépenser de manière responsable. Le coût des initiatives ministérielles doit être étroitement lié aux résultats pour offrir au contribuable le meilleur rapport qualité-prix. Il est essentiel d'évaluer systématiquement les programmes et les initiatives en place et, aussi, de concevoir des cadres qui assureront la saine gestion des fonds publics avec toute la diligence raisonnable voulue.

Pour exécuter son programme efficacement, le Ministère doit pouvoir s'appuyer sur une stratégie de gestion financière qui lui permet de maximiser l'acquisition des ressources financières, tout en assurant leur meilleure affectation et utilisation possible. Toute stratégie de gestion financière efficace repose nécessairement sur des processus intégrés : planification des activités, mesure du rendement, planification financière, analyse et rapports, affectations budgétaires, et production de documents budgétaires à l'intention du Parlement et d'autres rapports pour les organismes centraux.

Bien que le Ministère ait réussi à obtenir des fonds additionnels pour assumer la charge de travail croissante dans le domaine de la sécurité, il semble peu probable à ce moment que ses coffres augmenteront davantage. Les discussions en cours concernant le système de gestion des dépenses gouvernementales lancent aux ministères le message très clair de réaffecter leurs ressources existantes pour répondre à leurs nouveaux besoins. Les organismes centraux ont eux aussi manifesté le désir de procéder dans un proche avenir à une révision des services votés de Transports Canada. Dans ce contexte, le Ministère doit suivre deux grandes orientations pour favoriser l'élaboration d'une saine stratégie de gestion financière pour les années 2001–2002 et suivantes :

1. Transports Canada doit mener à terme certaines activités et se préparer pour l'avenir sur les plans suivants :
 - efforts futurs à déployer concernant des cessions;
 - recettes futures provenant des baux aéroportuaires;
 - aspects non financés de la charge de travail en sécurité;
 - besoins associés au rôle en évolution de TC (propriétaire et responsable de la réglementation);
 - nouveau mandat en matière d'environnement;
 - élaboration d'un cadre politique mieux intégrée pour les transports au Canada.

De toute évidence, ce sont ces éléments clés qui dicteront la stratégie de gestion financière du Ministère à court et à long terme.

2. Le Ministère doit continuer à concevoir des outils qui lui permettront d'évaluer et de définir une base de ressources appropriée lorsque les organismes centraux l'exigeront. Les travaux préparatoires dans des domaines comme la mesure du rendement, la gestion du risque et d'autres mesures de contrôle modernes doivent se poursuivre, et même s'accélérer. En particulier, nos travaux sur la mesure du rendement doivent absolument aboutir à des mesures concrètes applicables en ce qui a trait aux secteurs de service, si nous voulons respecter les engagements liés au cadre de gestion du gouvernement.

Résultat clé : Acquisition et utilisation optimales des ressources ministérielles. Décisions efficaces et efficaces fondées sur de l'information utile et pertinente.

4.3 Stratégie GI/TI

La gestion stratégique de l'information et de la technologie de l'information (GI/TI) constitue un élément essentiel de l'exécution efficace du programme. L'information et la technologie sont en train de changer notre façon de travailler et, aussi, les interactions entre collègues et avec les intervenants et le public. Transports Canada a la ferme intention de donner suite efficacement à l'objectif que s'est fixé le gouvernement d'offrir les services clés en direct d'ici l'an 2004 (Gouvernement en direct).

Nos priorités sont nécessairement dictées par les besoins fonctionnels du Ministère. Au cours de la période visée, nous chercherons à améliorer l'exécution des services à l'échelle du Ministère, à trouver de nouvelles façons de répondre aux besoins des citoyens en matière d'accès à l'information publique, à protéger les renseignements personnels, à répondre plus rapidement aux lettres et questions reçues, et à faire participer les intervenants au processus d'élaboration des politiques. Notre principale priorité sera de déterminer comment la technologie de l'information peut nous aider à mieux assurer la sécurité du public voyageur et à faciliter les relations d'affaires avec nos clients.

Au cours de la prochaine année, nos objectifs seront les suivants :

- mettre à jour les systèmes de bureautique clés;
- renouveler l'infrastructure ministérielle pour pouvoir atteindre les objectifs de l'initiative Gouvernement en direct;
- mettre en œuvre des outils pour organiser et stocker l'information électronique efficacement;
- améliorer l'accessibilité à des renseignements intégrés pour les employés et le public;
- cerner les principaux besoins technologiques pour pouvoir offrir des services en direct, et y répondre en consultation avec les partenaires et intervenants.

Nous continuerons également à chercher des outils qui permettront d'améliorer l'efficacité et l'accessibilité des services internes offerts aux employés.

Sur le plan des processus internes, nous veillerons à ce que nos investissements en GI/TI soient bien coordonnés et que les initiatives de mise en œuvre soient gérées efficacement conformément aux principes du Secrétariat du Conseil du Trésor énoncés dans Le cadre amélioré pour la gestion. Un cadre GI/TI a été établi pour guider l'élaboration des normes et politiques sur la GI/TI et pour définir l'architecture de nos systèmes TI. Des décisions clés en matière d'investissement seront prises dans le contexte de la planification des activités ministérielles.

Résultat clé : Exécution plus efficace et plus efficiente du programme grâce à l'utilisation stratégique de l'information et de la technologie de l'information. Productivité accrue grâce à l'utilisation à l'interne d'outils modernes de technologie et d'information.



4.4 Responsabilité envers le public pour l'administration des programmes

Le gouvernement du Canada accorde une place de plus en plus grande aux bonnes pratiques de gestion et de responsabilisation, d'où la naissance d'initiatives comme la modernisation de la fonction de contrôleur et la mise en œuvre de la Stratégie d'information financière (SIF). Le public exige de plus en plus que l'État rende compte de ses activités, et c'est pourquoi le Conseil du Trésor a instauré de nouvelles politiques sur la vérification interne et les paiements de transfert. Ces politiques ont pour but de fournir des mesures de contrôle appropriées pour la gestion des programmes ministériels.

Afin d'aider Transports Canada à assumer pleinement sa responsabilité envers le public, un Comité de vérification et d'examen (CVE) a été mis sur pied, et ce comité a notamment pour fonction de fournir une certitude à la haute direction. La Direction des services de vérification et de consultation de Transports Canada élabore justement un plan de vérification qui sera soumis à l'approbation du CVE au printemps 2001. Des critères d'évaluation du risque seront utilisés pour déterminer les vérifications précises à effectuer dans chacun des domaines suivants :

- SIF;
- paiements de transfert;
- entités ayant fait l'objet d'une cession;
- outils ministériels (ressources humaines, GI/TI, finances);
- cadres de gestion pour la réglementation et les politiques;
- examens spéciaux et vérifications de suivi.

Grâce à des vérifications et à des examens, on pourra suivre de près l'exécution du programme et fournir ainsi une certitude quant à l'information financière et non financière, à la gestion du risque et à la mesure du rendement. Pour assurer une telle certitude, chacune des vérifications doit être accompagnée d'un plan d'action de gestion, d'une décision par le CVE concernant le plan et les recommandations, de vérifications de suivi, et de la publication des résultats sur le site Web du Ministère.

L'accès du public à l'information ministérielle constitue également un élément important de ce volet du programme de gestion. Selon la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP) le gouvernement a trente jours pour répondre à une demande d'information. Transports Canada a l'intention d'améliorer sa ponctualité en rationalisant les procédures en place. Par exemple, il compte mieux faire connaître les lois, les règlements et les processus en offrant des ateliers de formation et des séances d'information. Il ajoutera également un module AIPRP au programme d'orientation des nouveaux employés, mettra à jour les logiciels dans le but d'automatiser partiellement le processus et réduire les délais, et offrira un accès informel à certaines catégories d'information ministérielle.

Résultat clé : Amélioration du rendement ministériel et des résultats. Politiques et programmes ministériels rentables. Transports Canada reconnu comme chef de file dans la mesure axée sur le rendement.

4.5 Priorités en matière de communications

Plan stratégique des communications du Ministère

Le Plan stratégique des communications du Ministère se veut un document de consensus qui fournit un cadre pour les communications à Transports Canada, à l'appui de la mission ministérielle. Ce plan tient compte de la nécessité de relier nos messages de communication aux priorités fédérales, et il réconcilie les perspectives régionales/communautaires et nationales. Il tient compte également des nouvelles technologies de l'information et de la participation accrue des citoyens dans les activités du gouvernement.

Objectifs du plan stratégique des communications :

- maintenir la confiance du public dans le réseau de transport en matière de sécurité et de sûreté, d'efficacité économique et de protection de l'environnement;
- mieux faire comprendre la contribution des transports et de Transports Canada à la qualité de vie de tous les Canadiens;
- aider à amener les intervenants et les partenaires à adopter des comportements et des mesures souhaitables.

Pour atteindre ces objectifs de communication, Transports Canada devra investir des efforts sur plusieurs plans :

1. *Favoriser le dialogue* — Nos efforts en communications doivent s'inscrire de plus en plus dans un contexte bidirectionnel interactif. Les citoyens doivent être informés pour pouvoir s'impliquer pleinement. Il faut donc faire participer les Canadiens tôt dans le processus — leur expliquer les enjeux, les consulter pour connaître leurs opinions, exposer clairement les compromis et les options possibles, leur montrer comment nos programmes et initiatives permettront d'atteindre les objectifs établis, et leur fournir des moyens pour évaluer nos réussites.
2. *Ouvrir les communications* — Nous devons faire passer notre message auprès de tous les Canadiens, et pas seulement auprès des intervenants traditionnels. Il faudra donc trouver de meilleures façons d'atteindre les principaux groupes cibles, recourir à un plus vaste éventail d'activités et d'outils novateurs, et créer plus de partenariats.
3. *Relier les messages aux priorités fédérales* — Il sera important d'expliquer comment notre travail contribue à la réalisation des grandes priorités du gouvernement du Canada (p. ex. bâtir une des meilleures économies au monde, ou encore assurer un environnement propre et sain). Il sera tout aussi important de faire comprendre aux Canadiens les liens entre les enjeux de transport local, national et international, étant donné qu'il faudra la coopération de tous les paliers pour régler les problèmes comme le smog et renforcer la compétitivité de notre réseau de transport.
4. *Adopter une culture de communications Internet* — Internet fournit une importante infrastructure pour favoriser l'engagement du citoyen. Nos communications par Internet devront faire preuve de transparence et de responsabilisation, tout en répondant à la demande croissante de participation du citoyen. Par contre, l'accès à la nouvelle technologie de l'information est loin d'être un phénomène universel. Pour l'instant du moins, nous devons utiliser en parallèle deux méthodes de diffusion de l'information : la méthode traditionnelle du papier et la méthode électronique d'Internet.

Résultat clé : Communications interactives et novatrices de vaste portée avec le grand public et les intervenants ministériels.



Plan de communications internes du Ministère

Le plan de communications internes vient appuyer Transports Canada dans sa mission en fournissant un cadre pour les communications au sein du Ministère. Il favorise l'étendue nationale de l'organisation tout en respectant les particularités et les réalités géographiques régionales, ainsi que le caractère unique des groupes et des employés.

Objectifs du plan de communications internes :

- assurer la transmission de messages clairs et cohérents à tous les employés de Transports Canada en temps voulu;
- fournir aux employés des outils et des méthodes de communications bidirectionnelles à la fois accessibles et faciles à utiliser;
- soutenir la haute direction dans son engagement d'assurer des communications efficaces;
- améliorer l'environnement de travail en assurant l'établissement, l'amélioration et le maintien de communications bidirectionnelles efficaces au sein du Ministère.

Pour atteindre ces objectifs, le Ministère doit continuer à favoriser les communications face à face entre les employés, à faciliter les communications bidirectionnelles à tous les niveaux et dans tous les sens, à fournir aux employés des outils de communications bidirectionnelles (p. ex. courrier électronique, Intranet), et à vérifier régulièrement l'efficacité des outils, méthodes et pratiques de communications internes utilisés au Ministère.

Résultat clé : Communications bidirectionnelles régulières, cohérentes, rapides et efficaces parmi les employés de Transports Canada.

Annexe A — Priorités et initiatives

Mission

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport à la fois sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement

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>
------------------------	--	---	--

PRIORITÉS	MAINTENIR ET REHAUSSER LE RÉGIME DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ	ENCOURAGER LA COMPÉTITIVITÉ DANS UNE ÉCONOMIE MONDIALISÉE	APPUYER LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES	PROMOUVOIR LA DURABILITÉ DES TRANSPORTS	FACILITER LA TRANSITION VERS UNE ÉCONOMIE AXÉE SUR LE SAVOIR	PARACHEVER LES PROGRAMMES DE CESSIIONS
PLAN D'ACTION POUR LES INITIATIVES CLÉS	Réforme de la réglementation	Négociations commerciales internationales	Revitalisation du secteur riverain de Toronto	Stratégie de développement durable	Systèmes de transport intelligents	Cessions d'aéroports
	Systèmes de gestion de la sécurité	Étude sur l'intégration des modes de transport en Amérique du Nord	Cadre stratégique pour les aéroports	Changement climatique	Gouvernement en direct	Cessions de ports
	Intervention efficace — programme d'inspection et de surveillance	Examen de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>	Examen des loyers aux aéroports	Assainissement de l'environnement	Programme de recherche et développement	
	Vision sécurité routière — 2001–2010	Examen de la politique aérienne internationale	Administration des baux des aéroports du RNA	Système de gestion de l'environnement		
	Direction 2006 — Sécurité ferroviaire	Restructuration et surveillance de l'industrie aérienne	Ententes de contribution aux projets routiers			
	Vol 2005 — Aviation civile	Stratégie pour les Grands Lacs et la voie maritime	Programmes de traversiers			
	Supervision de la sécurité auprès des compagnies aériennes fusionnées	Surveillance de la réforme du transport du grain	Administrations portuaires canadiennes			
	Sécurité aux aéroports canadiens		Revitalisation de VIA Rail			
	Programme de surveillance et inspection des petits navires commerciaux		Liaison air-rail (Toronto)			
	Certificat de compétence		Stratégie de transport urbain			
	Cadre de gestion des données		Études sur les points de passage frontaliers			
			Association mondiale de la route			
			Gestion des immobilisations			

Programme de gestion

- Renouvellement de l'effectif
- Gestion financière
- GI/TI
- Responsabilité vis-à-vis du public
- Communications

Note du rédacteur : Les initiatives sont présentées en fonction de leur contribution **principale** à la réalisation d'une priorité ministérielle.

Annexe B — Références et contacts

INITIATIVE	SITE WEB	CONTACT MINISTÉRIEL ¹
Réforme de la réglementation	http://info/Actsregs/a-r_f.htm	Gaétan Boucher, 990-3797
Systèmes de gestion de la sécurité	http://info/railway/SMSGuide/Guide_f.htm http://info/aviation/2005/Imppage4f.htm http://info/marinesafety/FR/Assurance_de_la_qualité/IntraDev_f/AQ/MSQA_f.htm	Gaétan Boucher, 990-3797
Intervention efficace	http://leadership.gc.ca/static/ri_community/	Gaétan Boucher, 990-3797
Vision 2001–2010 (sécurité routière)	http://info/roadsafety/vision/vis_ind_f.htm	Derek Sweet, 998-1990
Direction 2006 (sécurité ferroviaire)	http://info/railway/Dir2006_f.htm http://www.direction2006.com/	Terry Burtch, 998-2984
Vol 2005 (aviation civile)	http://info/aviation/2005/imptoc_f.htm	Art LaFlamme, 990-1322
Supervision de la sécurité auprès des compagnies aériennes fusionnées		Art LaFlamme, 990-1322
Sécurité aux aéroports canadiens		Hal Whiteman, 990-3651
Surveillance et inspection des petits navires (marine)	http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/french/controle.htm	Bud Streeter, 998-0610
Certificat de compétence		Bud Streeter, 998-0610
Cadre de la gestion des données		Gaétan Boucher, 990-3797
Négociations commerciales internationales		Ted Cherrett, 990-6500
Étude sur l'intégration des modes de transport en Amérique du Nord		Guylaine Roy, 998-2689
Examen de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>	http://206.191.61.189/	Guylaine Roy, 998-2689
Examen de la politique aérienne internationale	http://www.tc.gc.ca/POL/FR/politiqueaerienne/Page_menu_des_politiques_du_transport_aerien.htm	Valérie Dufour, 991-6435
Restructuration et suivi de l'industrie aérienne	http://www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts_f/transport_aerien/Restructuration_des_transporteurs_aeriens.htm	Valérie Dufour, 991-6435
Stratégie pour les Grands Lacs et la voie maritime	http://www.shipowners.ca/ http://www.greatlakes-seaway.com/	André Pageot, 998-1843
Suivi de la réforme du transport du grain	http://tcinfo/railpolicy/default_f.htm	Guylaine Roy, 998-2689
Revitalisation du secteur riverain de Toronto	http://www.tc.gc.ca/fr/riverain.htm	Mike Baker, 991-3536
Cadre stratégique pour les aéroports		Valérie Dufour, 991-6435
Examen des loyers aux aéroports		Valérie Dufour, 991-6435
Administration des baux des aéroports du RNA		David Bell, 993-4465
Ententes de contribution aux projets routiers	http://info/im%5Fit%5Fframework/surface_f.htm	Brenda Baird, 990-0624
Programmes de traversiers		André Pageot, 998-1843
Administrations portuaires canadiennes	http://info/PortPrograms/French/CPA.htm	Randy Morriss, 990-3014
Revitalisation de VIA Rail	www.viarail.ca	Guylaine Roy, 998-2689
Liaison air-rail (Toronto)		Guylaine Roy, 998-2689
Stratégie de transport urbain		Guylaine Roy, 998-2689 John Forster, 991-5995
Études sur les points de passages frontaliers		Brenda Baird, 990-0624 Guylaine Roy, 998-2689
Association mondiale de la route		Brenda Baird, 990-0624
Gestion des immobilisations		Brenda Baird, 990-0624
Stratégie de développement durable	http://www.tc.gc.ca/envaffairs/french/devdur.htm	John Forster, 991-5995
Changement climatique	http://info/envaffairs/francais/climat.htm	John Forster, 991-5995

Références et contacts (suite)

INITIATIVE	SITE WEB	CONTACT MINISTÉRIEL ¹
Assainissement de l'environnement	http://info/envaffaires/francais/index.htm	John Forster, 991-5995
Système de gestion environnementale	http://info/envaffaires/francais/sge.htm	John Forster, 991-5995
Systèmes de transport intelligents	http://www.its-sti.gc.ca/	Brian Plant, 998-9834
Gouvernement en direct	http://tcinfo/ged/carte_site.stm	Gerard McDonald, 990-8376
Programme de recherche et développement	http://www.tc.gc.ca/TDC/index_f.htm	Gaétan Boucher, 990-3797
Cession des aéroports	http://tcinfo/PD-PC/airportpd_f.htm	David Bell, 993-4465
Cession des ports	http://info/PortPrograms/French/Index_f.htm	Randy Morriss, 990-3014
Renouvellement de l'effectif		Yvonne Latta, 991-6317
Stratégie de gestion financière		Pierre Faucher, 998-5032
Stratégie GI/TI	http://tcinfo/Framework/French/visionf.html	Chris Molinski, 998-6465
Administration responsable du programme vis-à-vis du public		Duncan Jamieson, 998-6469
Plan de communications	http://tcinfo/Communications/corporate_strategic_communicatio_F.HTM	Phil Hurcomb, 990-6138

1. Code régional 613 pour tous les numéros de téléphone figurant sur la liste.

