



# **Transports Canada**

**Budget des dépenses  
2001-2002**

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

**Canada**

## Les documents budgétaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

No. de catalogue BT31-2/2002-III-48

ISBN 0-660-61479-0



**Transports Canada**  
**Budget des dépenses 2001-2002**  
**Rapport**  
**sur les plans et les priorités**

**Approuvé**

---

**Ministre des Transports**

# Table des matières

<b>Sommaire exécutif</b> .....	<b>4</b>
<b>1.0 Messages</b> .....	<b>5</b>
1.1 Message du ministre .....	5
1.2 Lettre de déclaration .....	6
<b>2.0 Aperçu de Transport Canada</b> .....	<b>7</b>
2.1 Quoi de neuf .....	7
2.2 Vision, mission et mandat .....	7
2.3 Rôles et responsabilités .....	7
2.3.1 <i>Structure ministérielle</i> .....	7
2.3.2 <i>Autres organismes fédéraux et sociétés d'État s'occupant des transports</i> .....	10
2.4 Objectifs stratégiques du Ministère .....	11
2.5 Contexte de planification — Enjeux et priorités .....	11
2.6 Dépenses prévues du Ministère .....	14
<b>3.0 Plans, résultats et ressources</b> .....	<b>15</b>
3.1 Principaux engagements en matière de résultats .....	15
3.2 Résultats, activités et ressources prévus .....	16
3.2.1 <i>Assurer des normes de qualité élevées pour un réseau de transport sûr et sécuritaire</i> .....	16
3.2.2 <i>Contribuer à la prospérité du Canada</i> .....	27
3.2.3 <i>Protéger l'environnement physique</i> .....	37
<b>4.0 Initiatives horizontales</b> .....	<b>39</b>
4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires .....	39
4.2 Stratégie de développement durable .....	44
4.3 Initiatives d'amélioration de la gestion .....	48
4.3.1 <i>Modernisation de la fonction de contrôleur</i> .....	48
4.3.2 <i>Stratégie d'information financière</i> .....	48
4.3.3 <i>Gestion et technologies de l'information</i> .....	48
4.3.4 <i>Ressources humaines</i> .....	49
<b>5.0 Renseignements financiers</b> .....	<b>50</b>
<b>6.0 Autres renseignements</b> .....	<b>63</b>
6.1 Lois administrées .....	63
6.2 Qui contacter .....	65
<b>Index</b> .....	<b>66</b>

# Liste des tableaux

Tableau 1 — Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activité .....	50
Tableau 2 — Précisions sur les principales dépenses en immobilisations .....	51
Tableau 3 — Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activité .....	54
Tableau 4 — Précisions sur les programmes de paiements de transfert .....	55
Tableau 5 — Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor .....	58
Tableau 6 — Coûts nets du programme pour l'année visée par le Budget des dépenses.....	60
Tableau 7 — Prêts, investissements et avances .....	61
Tableau 8 — Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses.....	62

# Sommaire exécutif

On trouvera ci-après une liste de quelques-unes des initiatives prises par le Ministère pour s'acquitter de ses principaux engagements en matière d'objectifs stratégiques et de résultats. Ces initiatives et d'autres plans sont exposés plus en détail dans ce rapport, aux côtés de leurs résultats prévus.

## ASSURER DES NORMES DE QUALITÉ ÉLEVÉES POUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR ET SÉCURITAIRE

- Parachever la réforme de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, introduire de nouveaux règlements en vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, modifier la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et la *Loi sur l'aéronautique*, et présenter un projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada, en plus de prendre d'autres initiatives d'ordre réglementaire (↪ section 4.1 à partir de la p. 39).
- Poursuivre nos efforts au sujet du programme Vision sécurité routière 2001 (↪ p. 20), du programme de sécurité ferroviaire Direction 2006 (↪ p. 21) et du programme de l'Aviation civile Vol 2005 (↪ p. 22)
- Assurer la surveillance réglementaire de la fusion entre Air Canada et Canadien International (↪ p.23)
- Adopter le système de détection d'explosifs dans les aéroports canadiens (↪ p. 24).

## CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA

- Prendre plusieurs initiatives au sujet de la politique aérienne du Canada (↪ p. 27).
- Poursuivre la cession des aéroports (↪ p. 28) et des ports (↪ p. 34).
- Élaborer un plan sur les systèmes intelligents de transport pour le Canada (↪ p. 29).
- Présenter une nouvelle loi sur la responsabilité maritime (↪ section 4.1 à partir de la p. 39).
- Revoir la *Loi sur les transports au Canada* (↪ p. 35).
- Élaborer un plan stratégique répertoriant les services qui seront offerts en ligne dans le cadre de l'initiative du Gouvernement en direct (↪ p. 35).

## PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

- Faire avancer la durabilité des transports au Canada (↪ p. 37).
- Mettre en œuvre la deuxième stratégie de développement durable de Transports Canada et poursuivre les travaux pour respecter les défis et les engagements qui y sont énoncés (↪ section 4.2 à partir de la p. 44).

# 1.0 Messages

## 1.1 Message du ministre

J'ai l'honneur de présenter le *Rapport 2001-2002 sur les plans et les priorités* de Transports Canada, qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des trois prochains exercices. Nos travaux s'appuieront sur nos progrès réalisés jusqu'ici en aidant à créer un réseau de transport en mesure de servir le Canada et les Canadiens au cours de ce nouveau millénaire.

Notre but est de défendre les intérêts du Canada en offrant un réseau de transport intégré au seuil du XXI<sup>e</sup> siècle. Pour ce faire, nous devons créer un climat d'innovation propice à l'implantation d'un réseau sûr et durable, capable de nous relier à de nouveaux marchés et destinations à travers la planète et exploiter le pouvoir des technologies pour en améliorer l'efficacité et la capacité.

Je suis convaincu qu'au cours des années à venir, nous réussirons à atteindre nos buts stratégiques, qui sont d'assurer la sécurité et la sûreté, de contribuer à la prospérité du Canada et de protéger le milieu physique. Les transports sont bien plus que du béton, de l'asphalte et de l'acier. Les transports s'adressent aux gens et visent à leur offrir des choix sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement.

Nous entendons continuer de peaufiner et d'améliorer la façon dont nous utilisons nos ressources et notre influence. Nous continuerons de consulter d'autres gouvernements, le secteur privé, les intervenants et le public, et d'établir des partenariats avec eux, étant donné que le travail d'équipe qui résulte de ces alliances est essentiel à l'atteinte des résultats que nous visons.

Je vous invite à lire ce rapport, et suis convaincu qu'il vous permettra de mieux comprendre la contribution de Transports Canada à l'amélioration du réseau de transport du Canada.

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

## 1.2 Lettre de déclaration

### DÉCLARATION

#### *Rapport sur les plans et les priorités 2001-2002*

J'ai l'honneur de présenter au Parlement le *Rapport sur les plans et les priorités 2000-2001* de

#### TRANSPORTS CANADA

À ma connaissance, les renseignements figurant dans ce rapport :

1. reflètent fidèlement le mandat, les plans, les priorités, les stratégies et les résultats escomptés du Ministère;
2. sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation d'un rapport sur les plans et les priorités (RPP)*;
3. sont complets et exactes;
4. reposent sur la solidité des systèmes d'information et de gestion du Ministère.

Je suis satisfaite des procédés et des procédures d'assurance de la qualité qui ont servi à la production de ce RPP.

Le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) sur lequel repose ce document a été approuvé par les ministres du Conseil du Trésor et sert de base à la responsabilité des résultats atteints avec les ressources et les autorisations fournies.

**Signature :** \_\_\_\_\_

**Nom :** Margaret Bloodworth

**Titre :** Sous-ministre

**Date :** \_\_\_\_\_



## **2.0 Aperçu de Transport Canada**

### **2.1 Quoi de neuf**

**Revitalisation du secteur riverain de Toronto.** L'automne dernier, le gouvernement fédéral a fait part de son intention de participer à la première phase du projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto, à l'appui de l'offre faite par cette ville d'organiser les Jeux olympiques et paralympiques de 2008. Le gouvernement fédéral, la province de l'Ontario et la ville de Toronto seront partenaires à parts égales dans ce projet et ont créé un comité directeur intergouvernemental de hauts fonctionnaires de chaque gouvernement, Transports Canada assumant le rôle de ministère fédéral responsable. Le comité est chargé de coordonner la participation des gouvernements et de recommander des plans d'action pour donner suite à ce projet.

### **2.2 Vision, mission et mandat**

#### *Notre vision*

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

#### *Notre mission*

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

#### *Notre mandat*

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de donner suite à la plupart des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement. Le cadre juridictionnel du Canada est tel que tous les niveaux de gouvernement assument une part des responsabilités du réseau de transport du pays. Transports Canada exécute ses programmes et fournit ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels (☞ section 6.1 pour une liste des lois administrées par le ministre des Transports). Notre objectif est d'élaborer un cadre politique et législatif moderne et pertinent, qui garantisse la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la durabilité du réseau de transport du Canada.

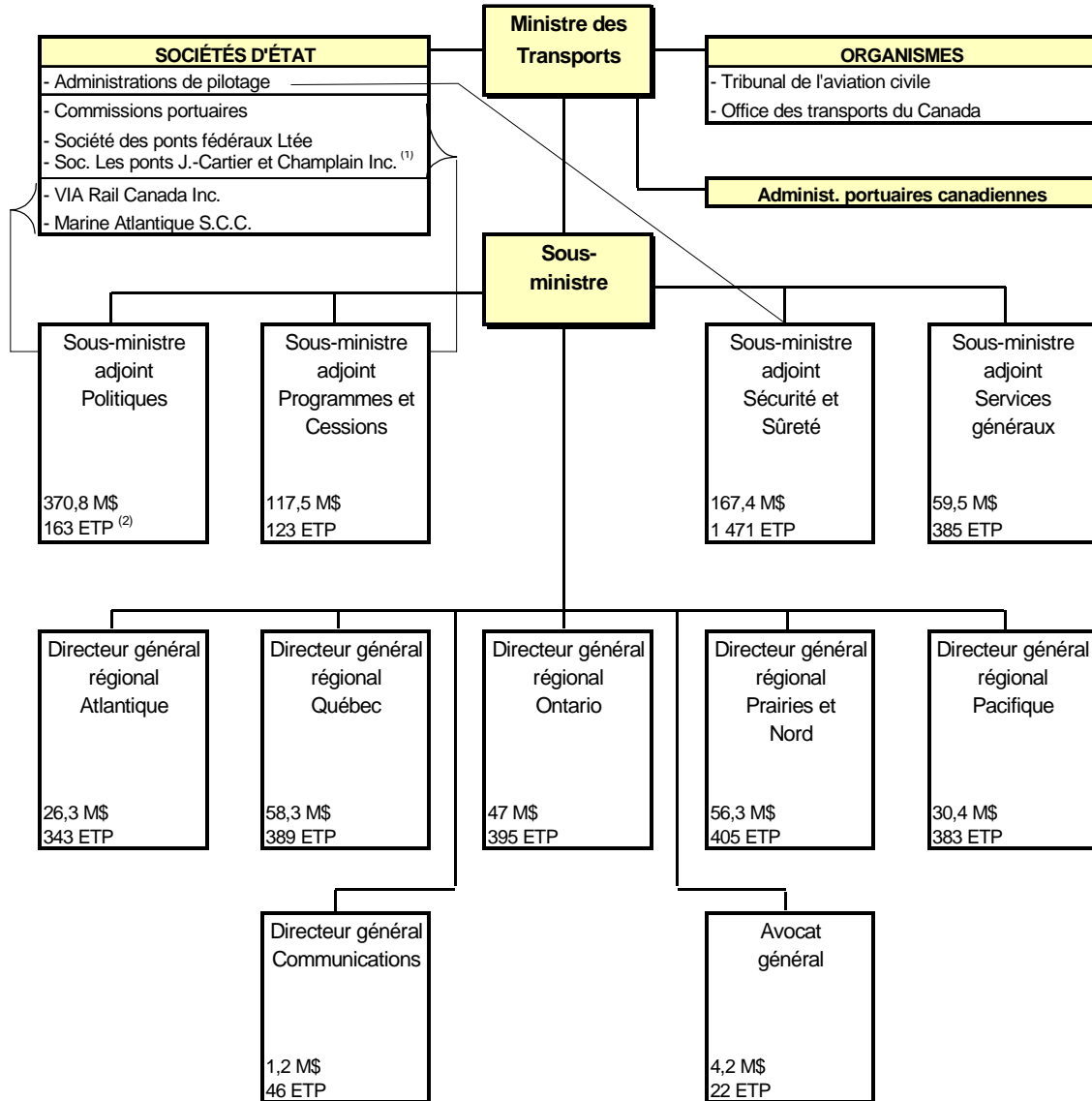
### **2.3 Rôles et responsabilités**

#### **2.3.1 Structure ministérielle**

Transports Canada emploie environ 4 200 personnes à travers tout le pays. À l'Administration centrale, quatre sous-ministres adjoints (Politique, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Services généraux) relèvent directement de la sous-ministre et sont chargés d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux

régionaux. Le Groupe des Communications et l'avocat général du Ministère ont également leurs bureaux à l'Administration centrale. Cinq directeurs généraux régionaux (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord et Pacifique) relèvent également de la sous-ministre et sont chargés des opérations quotidiennes des secteurs d'activité situés dans leur sphère de responsabilité géographique. Ils exploitent également 70 centres de Transports Canada disséminés à travers tout le pays et créés comme point central de coordination dans chaque région pour veiller à ce que les services soient fournis le plus près possible des clients et des intervenants. Un organigramme du Ministère constitue la figure 1.

**Figure 1 — Organigramme de Transports Canada**



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

(2) ETP - équivalents à temps plein

Les activités du Ministère s'articulent autour de quatre secteurs (Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Administration ministérielle), qui sont subdivisés en secteurs de service. Ceux-ci sont décrits à la figure 2.

**Figure 2 — Secteurs d'activité de Transports Canada**

	<b>Politique</b>	<b>Programmes et Cessions</b>	<b>Sécurité et Sûreté</b>	<b>Administration ministérielle</b>
<b>Objectif</b>	<i>Élaborer et mettre en œuvre des politiques qui appuient un réseau de transport compétitif, efficace et efficient pour le Canada.</i>	<i>Élaborer et administrer des programmes et stratégies, y compris les cessions et l'intendance après les cessions, qui contribuent le mieux à la sécurité, à l'efficacité et au rendement du réseau de transport, selon des principes de développement durable.</i>	<i>Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.</i>	<i>Fournir des services de soutien efficaces et efficients répondant aux besoins du Ministère.</i>
<b>Activités</b>	Établir le cadre politique et législatif de tous les moyens de transport de compétence fédérale. À l'appui de ce rôle, ce secteur assure également la surveillance et l'analyse du réseau de transport et se livre à des études économiques et à l'évaluation des programmes.	Négocie la cession des aéroports et des ports et joue un rôle appréciable de gérant. Exploite les ports et aéroports jusqu'à leur cession, administre les programmes relatifs au réseau routier et aux ponts, assume les fonctions de propriétaire dans les aéroports, les ports, les ponts et les sites du système de navigation aérienne et gère le portefeuille de biens immobiliers du Ministère. Sur le front de l'environnement, assume un rôle dirigeant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en ce qui concerne la durabilité des transports.	Est avant tout responsable de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport. C'est lui qui élabore les lois, règlements et normes à l'échelle nationale et qui s'occupe des activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, d'éducation et de recherche et développement visant à promouvoir la sécurité et la sûreté de tous les moyens de transport. Ce secteur prépare des plans de mesures d'urgence, il assure la sûreté des personnes qui travaillent dans les secteurs réglementés des aéroports et il fournit des services des aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport.	Épauler les autres secteurs d'activité du Ministère en leur fournissant des services essentiels dans les secteurs des finances, de l'informatique, de l'administration, des ressources humaines, de la direction générale, des affaires juridiques, des vérifications et examens et des communications internes et extérieures.
<b>Secteur de service</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politique des transports</li> <li>• Surveillance et analyse du système des transports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéroports</li> <li>• Ports</li> <li>• Surface</li> <li>• Environnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité multimodale</li> <li>• Sécurité aérienne</li> <li>• Sécurité maritime</li> <li>• Sécurité ferroviaire</li> <li>• Transport des marchandises dangereuses</li> <li>• Sécurité routière</li> <li>• Recherche et développement</li> <li>• Sûreté et préparatifs d'urgence</li> <li>• Services des aéronefs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Services généraux</li> <li>• Gestion ministérielle</li> </ul>
<b>\$/ETP</b>	373 605 M\$ 189 ETP	197 031 M\$ 421 ETP	277 424 M\$ 2 846 ETP	93 045 M\$ 698 ETP

### 2.3.2 Autres organismes fédéraux et sociétés d'État s'occupant des transports

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

**L'Office des transports du Canada** — est responsable de la réglementation économique des transports et de l'examen des plaintes déposées à l'égard des droits fixés par les Administrations portuaires canadiennes et des plaintes relatives aux prix des services aériens intérieurs sur les routes desservies par un seul transporteur, sans oublier les plaintes relatives aux conditions et modalités des tarifs aériens. Au sein du réseau de transport réglementé par le gouvernement fédéral, l'Office est également investi du pouvoir d'éliminer les obstacles excessifs à la mobilité des personnes atteintes d'une déficience.

**Le Tribunal de l'aviation civile** — est un organisme indépendant qui, à la demande du milieu aéronautique, analyse les décisions prises par le ministre des Transports au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Le tribunal a également pour mission de réviser sur demande les sanctions administratives infligées en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Une initiative législative en cours aura pour effet de transformer le tribunal en un Tribunal d'appel des transports du Canada multimodal (TATC), qui entendra également des causes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. (↪ Section 4.1 pour plus de précisions sur le nouveau TATC.)

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

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

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

**La Société des ponts fédéraux Ltée** — est une société d'État qui exploite certains des éléments d'actif des ponts de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent

**Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.** — est une société d'État filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée qui assure l'exploitation et l'entretien du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain, de l'estacade du pont Champlain, du pont Mercier, du tunnel Melocheville et de l'autoroute Bonaventure à Montréal.

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

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

## 2.4 Objectifs stratégiques du Ministère

Comme en témoigne la partie II du *Budget des dépenses 2001-2002*, les objectifs stratégiques visés par Transports Canada sont :

- *d'assurer des normes de qualité élevées pour un réseau de transport sûr et sécuritaire;*
- *de contribuer à la prospérité du Canada;*
- *de protéger l'environnement physique;*
- *de travailler avec nos partenaires et nos clients;*
- *de renforcer nos services;*
- *de fournir un milieu de travail stimulant et valorisant.*

Les trois premiers objectifs sont mis au premier plan par rapport à nos priorités et à nos principaux engagements en matière de résultats. (Voir tableau sur les principaux engagements en matière de résultats à la p. 15.)

## 2.5 Contexte de planification — Enjeux et priorités

Les transports sont un élément crucial du bien-être du Canada et Transports Canada s'évertue à offrir un réseau de transport national encore supérieur qui réponde aux besoins sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui. Au seuil d'un siècle nouveau, Transports Canada se trouve aux prises avec un certain nombre de défis fondamentaux : une économie mondialisée éminemment compétitive, l'importance accrue que l'on attache au savoir et à l'innovation, les pressions sans relâche qui s'exercent sur l'environnement, la situation propre aux collectivités urbaines et rurales, et l'intégration des économies nord-américaines.

Pour s'attaquer à ces défis, le Ministère s'est fixé des priorités et des plans qui devraient lui permettre d'atteindre ses objectifs stratégiques. Les priorités analysées ci-après orienteront nos travaux au cours des deux à trois prochaines années tandis que nous nous évertuons à exécuter des programmes et à fournir des services financièrement responsables, innovants, équilibrés et justes.

**Maintenir et relever le régime de sécurité et de sûreté.** Le public continue d'exiger un réseau de transport parmi les plus sûrs du monde. La sécurité dépendra de facteurs comme la croissance du secteur des transports, la rapidité des progrès technologiques dans l'industrie et les tendances démographiques. On continuera de faire pression sur nous pour que nous gérons les risques de sécurité, réels ou perçus, d'une manière plus intégrée et systématique. De plus, la mondialisation nous oblige à nous préparer à collaborer de manière plus efficace avec le milieu international afin de mieux harmoniser les règles, les normes et les règlements régissant les transports entre les pays, sans compromettre la rigueur de nos normes de sécurité. L'un des grands défis qui se posera au cours des années à venir sera l'évolution de notre rôle de garant de la sécurité, en vertu duquel le Ministère n'est plus propriétaire de vastes segments du réseau de transport pas plus qu'il ne les exploite. L'élaboration et l'administration constantes des politiques, règlements et services nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité et de sûreté élevé ne

concernent pas uniquement Transports Canada, mais également les entités que nous réglementons et le public voyageur.

**Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée.** Le commerce mondial poursuit sa croissance dynamique, qui dépasse largement la croissance des échanges intérieurs. Les activités dans le domaine des transports suivent une courbe analogue, et ce sont les activités internationales des compagnies de camionnage, de chemin de fer, d'aviation et de transport maritime qui décident de leur croissance. Les entreprises mondiales estiment qu'il faut uniformiser les cadres stratégiques entre les États pour faciliter le mouvement sans entraves des marchandises et des capitaux. Il s'ensuit que les cadres de notre marché national et les régimes de réglementation sont l'objet de négociations et de débats plus nombreux, autant à l'échelle internationale que régionale. Il est évident que les programmes nationaux et internationaux du Ministère sont de plus en plus entrelacés. Pour réussir dans une économie ainsi mondialisée, le Canada doit être concurrentiel à l'échelle mondiale et plusieurs initiatives prises par le Ministère depuis quelques années visent précisément à rehausser le niveau de compétitivité. Par exemple, la déréglementation de l'industrie du camionnage et de l'industrie des transporteurs aériens nationaux, l'assouplissement des règlements économiques dans l'industrie ferroviaire, la signature d'accords de « ciel ouvert » avec nos principaux partenaires commerciaux et la récente libéralisation des politiques régissant les vols internationaux tout-cargo et d'affrètement ont incontestablement contribué à rendre le réseau de transport du Canada plus concurrentiel. Nos politiques de déréglementation et de réduction des subventions ont abouti à une amélioration des performances du réseau et, en raison de l'intense concurrence résultant de la déréglementation, les gains enregistrés au chapitre de la productivité ont été répercutés sur les consommateurs et les expéditeurs sous forme d'une baisse des prix.

**Parachever les programmes de cessions.** En vertu de la Politique nationale des aéroports (PNA) de 1994, tous les aéroports de Transports Canada, à l'exception des aéroports désignés comme éloignés, sont cédés à des exploitants locaux. De même, la Politique maritime nationale de 1995 a révélé que Transports Canada se dessaisirait des titres de propriété et cesserait l'exploitation de jusqu'à 549 ports régionaux, locaux et éloignés. L'objectif de ces deux politiques est de céder la propriété des actifs à ceux qui sont le mieux placés pour faire concorder les besoins locaux avec les réalités économiques locales et d'assurer que les usagers règlent leur juste part des coûts. Le programme de cessions aéroportuaires approche de son terme tandis que les cessions portuaires vont de bon train. Il n'en reste pas moins que les deux programmes sont en butte à des difficultés extérieures, notamment aux revendications territoriales des Autochtones et aux préoccupations exprimées par les provinces.

**Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir.** Dans la nouvelle économie, le gouvernement se doit d'utiliser les nouvelles technologies de l'information et des communications pour mieux servir les Canadiens. C'est à cette fin que le gouvernement a adopté une vision de prestation électronique des services qui permettra d'offrir aux Canadiens des services en temps et lieu et d'une manière à la fois sûre, pratique et accessible. Cela se traduit par un changement de cap culturel et met le gouvernement au défi de fournir des services à guichet unique. Nous devons veiller à ce que les technologies ne fassent pas double emploi avec les méthodes existantes mais à ce qu'une méthode donnée évolue pour tenir compte des technologies. En même temps, nous devons continuer de respecter la vie privée des citoyens et reconnaître qu'il existe encore des gens qui n'ont pas accès à ces technologies. Transports Canada doit tenir compte de deux des paramètres de cette transition : la façon dont il interagit avec le public dans cette nouvelle économie; et la façon dont le secteur des transports y répond. Le Ministère a besoin d'autres données sur la façon dont le secteur canadien des transports s'adapte à la transition à l'économie du savoir. Actuellement, notre rôle dans ce secteur consiste à autoriser de nouvelles technologies de transport sur le plan de la sécurité, à innover par le biais d'activités de recherche et développement et, plus récemment, à favoriser l'implantation des SIT et les innovations.

**Appuyer le développement des infrastructures.** Le volet transports du plan d'infrastructures annoncé dans le discours du Trône de 2000 n'est que la dernière expression des préoccupations suscitées par l'état actuel des infrastructures de transport. À court terme, le discours du Trône incite à croire que les ministères doivent collaborer à un plan détaillé d'infrastructures qui ne se limite pas aux différents portefeuilles pris individuellement. Il recommande également que le gouvernement fédéral collabore avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé et que tous les partenaires s'engagent à financer l'amélioration des infrastructures. À long terme, il existe un certain nombre de questions plus vastes, comme le rôle que doit jouer le gouvernement fédéral dans le financement des routes, la promotion du financement par les usagers, l'impact des préoccupations environnementales sur l'utilisation des routes, le financement, les politiques qui touchent les déplacements modaux et l'optimisation de l'utilisation globale des infrastructures. Par ailleurs, le Ministère, au cours des prochaines années, devra formuler des propositions à l'appui des systèmes de transport urbain. Enfin, les entités issues de nos réformes (ports, aéroports, Voie maritime du Saint-Laurent, système de navigation aérienne) exigeront toujours des activités de surveillance et de gérance pour protéger l'intérêt public.

**Promouvoir la durabilité des transports.** Le développement durable et les changements climatiques demeureront des questions d'intérêt public dans un avenir prévisible et sont deux des grands défis que doit affronter le secteur des transports à l'échelle mondiale. Le taux de croissance prévu au cours des 40 prochaines années devrait ajouter au parc automobile 800 millions de nouveaux véhicules. Si l'on se fie aux technologies actuelles et aux habitudes des usagers, cela mettra à très rude épreuve l'environnement de notre planète. Le secteur des transports est responsable de 25 % à 50 % des principaux polluants atmosphériques qui contribuent à la formation de smog dans les centres urbains. En 1997, le secteur des transports a concentré près de 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada, qui sont responsables des changements observés dans le climat de la planète. En l'absence de nouvelles politiques ou de changements dans la fixation des prix, on prévoit d'ores et déjà que les émissions de GES du secteur des transports dépasseront le niveau de 1990 de 32 % en 2010 et de 53 % en 2020. Même si les voitures de tourisme et les camions concentrent près de la moitié des émissions de GES, ce qui reflète la courbe de croissance économique prévue, les trois grandes sources d'émissions qui devraient connaître la croissance la plus rapide entre 1990 et 2020 sont les transporteurs aériens, les entreprises de camionnage et les véhicules de transport tout-terrain du Canada.

## 2.6 Dépenses prévues du Ministère

<b>Aperçu ministériel</b>				
<i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 2000-2001 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2001-2002</b>	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004
Politiques	378 297	<b>371 955</b>	284 742	277 760
Programmes et Cessions	393 271	<b>450 177</b>	398 288	382 600
Sécurité et Sûreté	349 442	<b>328 802</b>	326 892	325 297
Administration ministérielle	109 427	<b>94 089</b>	89 259	89 287
<b>Total du Budget principal des dépenses (brutes)</b>	1 230 437	<b>1 245 023</b>	1 099 181	1 074 944
<i>Moins</i> : recettes à valoir sur le crédit <sup>2</sup>	312 297	<b>310 218</b>	334 343	348 758
<b>Total du Budget principal des dépenses (nettes)</b>	918 141	<b>934 805</b>	764 838	726 186
Ajustements des dépenses <sup>3</sup>	-	<b>6 300</b>	(15 500)	(17 300)
<b>Dépenses prévues nettes</b>	918 141	<b>941 105</b>	749 338	708 886
<i>Moins</i> : recettes à valoir sur le Trésor <sup>2</sup>	23 130	<b>24 546</b>	25 009	25 548
<i>Plus</i> : coût estimatif des services fournis gratuitement	53 949	<b>53 366</b>	53 906	54 206
<b>Coût net du Ministère</b>	948 961	<b>969 925</b>	778 235	737 544
<b>Équivalents temps plein</b>	4 434	<b>4 154</b>	4 046	4 027

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

1. Reflète les meilleures prévisions du total des dépenses nettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice.
2. Pour d'autres précisions par secteur d'activité, voir le tableau 5 à la section sur les renseignements financiers.
3. Les ajustements reflètent les approbations obtenues après le dépôt du Budget principal des dépenses et comprennent les ressources au titre des mesures d'assainissement de l'environnement dans les propriétés de NAV CANADA et de la revitalisation du secteur riverain de Toronto.



## 3.0 Plans, résultats et ressources

### 3.1 Principaux engagements en matière de résultats

Objectifs	Priorités du Ministère	Principaux résultats	Principal secteur d'activité <sup>1</sup>
ASSURER DES NORMES DE QUALITÉ ÉLEVÉES POUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR ET SÉCURITAIRE.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté.</li> </ul>	✓ Baisse du nombre d'accidents et de décès dans les transports aérien, maritime, ferroviaire et routier, notamment le transport des marchandises dangereuses	S et S
		✓ Sensibilisation de l'industrie des transports aux règlements et aux normes et respect de ces derniers	S et S
		✓ Confiance inébranlable du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport	S et S
		✓ Sensibilisation du public à la sécurité	S et S
CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée.</li> <li>Parachever les programmes de cessions.</li> <li>Faciliter la transition vers un économie axée sur le savoir.</li> <li>Appuyer le développement des infrastructures.</li> </ul>	✓ Un réseau de transport efficace, rentable, abordable et accessible	Politiques
		✓ Rentabilité commerciale et financière des ports et des aéroports du Canada	Politiques, P et C
		✓ Saine gérance des propriétés et des opérations de Transports Canada	P et C
PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir la durabilité des transports.</li> </ul>	✓ Un réseau de transport plus durable sur le plan de l'environnement pour les Canadiens	P et C
		✓ Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport	P et C
		✓ Baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution causée par le secteur des transports	P et C
		✓ Baisse de la consommation de carburant et des gaz d'échappement/émissions des véhicules automobiles neufs	S et S

1. P et C désigne le Groupe des Programmes et Cessions, alors que S et S désigne le Groupe de la Sécurité et de la Sûreté.

## 3.2 Résultats, activités et ressources prévus

### 3.2.1 Assurer des normes de qualité élevées pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

Le Canada a le privilège de posséder l'un des réseaux de transport les plus sûrs du monde. On constate dans les transports maritime, aérien, ferroviaire et routier une baisse à long terme du nombre d'accidents et de décès. La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada continuent de constituer l'un des engagements principaux du gouvernement, lequel est omniprésent et fondamental au sein du Ministère. L'élément moteur du Ministère est l'élaboration de programmes de sécurité pratiques, de règlements et de normes efficaces, et la garantie que ces derniers sont bel et bien respectés. Pour s'acquitter de ses responsabilités dans le domaine de la sécurité, le Ministère prend sans cesse des initiatives de planification stratégique axées sur des résultats par la mise en œuvre du plan du cadre stratégique de sécurité et de sûreté, par exemple Vision 2001/2010, Vol 2005 et Direction 2006. Ces initiatives stratégiques ont pour objectif d'instaurer une solide culture de sécurité, où la sécurité est reconnue par nos intervenants comme une responsabilité partagée. L'adoption d'une approche systématique de l'évaluation et de la gestion des risques pour la sécurité est également au cœur de nos stratégies.



## 1. Réforme de la réglementation

Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada est l'un des organes de réglementation les plus actifs; le Ministère assume la responsabilité primaire ou partagée de 53 lois. On dénombre plus de 600 règlements connexes qui comportent des milliers d'articles et de nombreux documents incorporés par renvoi. La majeure partie de ces instruments sont administrés par le secteur d'activité Sécurité et Sûreté, qui s'évertue à « réglementer de manière plus intelligente » en modernisant, rationalisant et améliorant le processus de réglementation. Ce secteur s'acquitte également de son mandat en évaluant et en sélectionnant les meilleurs instruments de réglementation et de conformité, en harmonisant les règlements et, à long terme, en concevant et en se faisant le champion d'une solide culture de la sécurité (voir l'encadré marginal pour une définition). (↪ Section 4.1 pour d'autres précisions sur des initiatives précises en matière de législation et de réglementation.)

### Nos plans et activités...

Poursuivre la modernisation de nos lois sur les transports pour en simplifier la structure et la langue et concevoir des instruments d'application d'ordre administratif et des mécanismes proactifs de gestion et de résolution des conflits (comme le projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada).

Généraliser les consultations lors de l'élaboration de règlements.

Établir d'autres règlements moins prescriptifs pour offrir une plus grande souplesse aux entités dont nous assurons la réglementation.

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

- ⇒ l'adoption par l'industrie et d'autres parties intéressées de systèmes et de programmes préconisant l'adoption et le renforcement de pratiques sans danger;
- ⇒ l'adoption de mesures communes de rendement en matière de sécurité;
- ⇒ le recours à des consultations et des rétroactions systématiques et constructives.

☞ Le Plan stratégique de sécurité et de sûreté contient d'autres précisions sur la culture de sécurité et peut être consulté sur notre site Web ([www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)).

Harmoniser les règlements, politiques et normes, surtout à l'échelle internationale, pour promouvoir l'uniformité et la rigueur des normes.

Assurer des interventions réglementaires uniformes, opportunes et rentables lorsque des mesures sont justifiées.

#### **Ce qui mènera...**

- à une plus grande sensibilisation des intervenants, à une participation accrue et une acceptation plus facile des mesures de réglementation par le biais de consultations et de communications nombreuses;
- à l'adoption par l'industrie d'une solide culture de la sécurité;
- à la possibilité accrue pour l'industrie de s'adapter à l'évolution des technologies de sécurité.

#### **Et les principaux résultats sont !**

- Des normes de sécurité et de sûreté uniformes et rigoureuses.
- Une plus grande compétitivité internationale par l'harmonisation des règlements, politiques et normes de sécurité et de sûreté.

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

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) mettent en valeur une culture de la sécurité au sein de l'industrie en lui fournissant un moyen d'intégrer la sécurité dans ses activités quotidiennes. Grâce aux SGS, les entreprises arrivent à gérer la sécurité de manière proactive, en veillant à ce qu'elle bénéficie du temps et des ressources corporatives et à ce qu'elle fasse l'objet d'une évaluation et d'une surveillance du rendement. Nous prévoyons que le regain d'attention attaché par les gestionnaires à la sécurité, associé à une culture de la sécurité accrue au sein de l'industrie, contribuera à réduire le nombre de décès et de blessés parmi le public et les employés et à atténuer les dégâts matériels causés par les accidents et l'impact des accidents sur l'environnement. Les SGS permettront également à l'industrie de prouver de manière concrète et visible son engagement à l'égard de la sécurité des employés, des clients et du public, en plus d'aider l'industrie à se conformer aux prescriptions de la réglementation. Les SGS permettront au Ministère d'offrir de meilleures garanties au public sur l'état de la sécurité au Canada.

#### **Nos plans et activités...**

Lancer dans les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et du transport ferroviaire, des programmes nationaux de formation sur les SGS et les exigences du programme et sur les méthodes de gestion des risques.

Adopter un cadre et des règlements officiels sur les SGS dans le transport ferroviaire portant sur : les buts en matière de sécurité; les indicateurs de rendement; l'évaluation des risques; les responsabilités et pouvoirs; les méthodes de surveillance, d'évaluation et de vérification; les programmes d'éducation et de sensibilisation; et un programme de conformité.

Adopter officiellement dans le secteur du transport aérien un SGS (par l'entremise du programme Vol 2005 décrit plus en détail à la p. 22 à la rubrique Aviation civile) qui consiste à établir un cadre de concert avec les intervenants, à établir des règlements, des normes et des documents d'orientation connexes sur les SGS et à élaborer des protocoles de vérification et d'examen.

### Ce qui mènera...

- au partage et à l'utilisation de données sur la sécurité pour les décisions des gestionnaires en matière de sécurité;
- à la polarisation des décisions des gestionnaires en matière de sécurité sur les secteurs à risque et sur l'amélioration du rendement;
- à une sensibilisation accrue à la sécurité et à l'aveu que la sécurité est une responsabilité que se partagent Transports Canada et l'industrie;
- à l'adoption par les intervenants de systèmes de gestion de la sécurité permettant d'améliorer les pratiques de sécurité et de mettre en valeur une solide culture de la sécurité.

### Et les principaux résultats sont !

- Diminution des risques d'accidents et d'accidents mortels.
- Confiance accrue du public dans la sécurité du réseau de transport.

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

On dénombre environ 1 400 inspecteurs dans le secteur d'activité de la sécurité et de la sûreté, ce qui représente près de 50 % de son effectif. Le Ministère continue d'étudier et de favoriser les modes d'intervention les plus appropriés pour assurer la conformité. Par exemple, à la place d'une méthode de conformité et d'application des règlements exclusivement pratique et axée sur les transactions, le Ministère a opté pour une méthode axée sur la surveillance, la vérification et les consultations. Cela permettra aux inspecteurs d'aider le secteur des transports à trouver de meilleurs moyens de se conformer aux règlements et d'édifier une solide culture de la sécurité.

### Nos plans et activités...

Surveiller les méthodes d'autocertification des constructeurs de véhicules et d'équipements automobiles.

Enquêter sur les déficiences des véhicules et des équipements ayant un rapport avec la sécurité qui risquent d'aboutir à d'éventuels rappels.

Ajuster la surveillance de la conformité en matière de sûreté pour se concentrer davantage sur les menaces et les risques, et articuler les campagnes de conformité autour des examens cycliques en plus d'attacher de l'importance à la collaboration et aux partenariats.

Adopter une méthode de gestion des risques en vertu de laquelle les inspections se concentrent sur les secteurs prioritaires à haut risque (comme les opérations de surveillance de l'aviation civile; la campagne de vérifications aléatoires de la sécurité maritime en remplacement des inspections annuelles jusque-là obligatoires) et faire un meilleur usage des moyens de sécurité et de sûreté.

Négocier et signer des ententes entre le gouvernement fédéral et les provinces pour assurer le partage des responsabilités de l'inspection et de l'application du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

#### PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ plus de 30 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et 200 000 locomotives, wagons de marchandises et de voyageurs et unités de matériel au Canada;
- ⇒ 3 500 constructeurs et importateurs de véhicules;
- ⇒ 40 000 postes d'inspection ayant trait au transport des marchandises dangereuses;
- ⇒ 47 000 navires enregistrés;
- ⇒ 7 000 installations aéroportuaires et 1 000 constructeurs de produits aéronautiques;
- ⇒ 2 000 transporteurs aériens commerciaux et d'entreprise (nationaux et étrangers).

### **Ce qui mènera...**

- à la volonté des constructeurs de véhicules de concevoir et de construire des véhicules et des matériels automobiles plus sûrs pour minimiser les risques se rattachant à leur conduite;
- à la sensibilisation de l'industrie et à son acceptation des règlements, des normes, des politiques et des procédures de sécurité;
- à la maximisation des ressources d'inspection existantes dans d'autres juridictions;
- au respect par l'industrie des instruments de réglementation;
- à l'application uniforme des règlements à l'échelle nationale.

### **Et les principaux résultats sont !**

- Efficacité accrue du programme d'inspection et de conformité et satisfaction des clients.
- Réduction des risques et diminution parallèle du nombre d'accidents et de décès.
- Confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

## **4. Programme de recherche et développement**

Le programme de recherche et développement (R-D) de Transports Canada contribue plusieurs objectifs du Ministère et du gouvernement fédéral; il apporte également une contribution au secteur des transports du Canada grâce à la conception et à l'adoption de nouvelles technologies et d'innovations opérationnelles. Le programme oriente les décisions prises et favorise les améliorations dans des domaines comme les systèmes de gestion de la sécurité, la durabilité des transports et les changements climatiques, et l'accessibilité des transports aux personnes âgées et handicapées. Les activités de R-D portent sur tous les moyens de transport et traitent de questions stratégiques, telles que la réglementation et la sécurité, la conception des technologies, les opérations et le transfert de technologies. Par le biais de son Centre de développement des transports, le Ministère gère un fonds de R-D de 7 millions \$, qui, par ses activités, attire de nombreux partenaires nationaux et internationaux (comme d'autres ministères gouvernementaux, les provinces, des organismes internationaux et le milieu universitaire).

### **Nos plans et activités...**

Élaborer un plan stratégique sur la R-D du Ministère davantage axé sur les activités de R-D, visant le point optimal entre les risques et les rétributions, la stabilité et la croissance, et contribuant à la prise de décisions et au financement des projets prioritaires.

Mener des projets de R-D modaux et intermodaux en vue : de concevoir de meilleurs liquides et procédures antidégivrage; de perfectionner la surveillance des données de vol pour la sécurité aérienne; d'améliorer la sûreté aux aéroports; d'étudier la fatigue et d'autres facteurs humains dans tous les moyens de transport; d'améliorer la sécurité aux passages à niveau rail-route; de développer des systèmes d'évacuation des plates-formes de forage en mer; d'accroître l'efficacité des ports et de rendre les transports plus accessibles aux personnes âgées et handicapées.

Recueillir des renseignements et des conseils sur les incidences de la technologie sur les problèmes de transport cruciaux, comme les systèmes intelligents de transport, afin d'évaluer un système de gestion de la circulation sur les autoroutes et de prendre des initiatives dans le domaine de la mobilité urbaine.

### **Ce qui mènera...**

- à la volonté des partenaires de collaborer aux innovations dans le domaine des transports (actualisation des tableaux d'efficacité des liquides antidégivrage; amélioration des systèmes de détection d'explosifs dans les bagages à main et les bagages enregistrés; pratiques


recommandées pour les programmes de gestion de la fatigue; technologies et méthodes novatrices pour les passages à niveau rail-route; normes de conception des systèmes d'évacuation des plates-formes de forage en mer; système d'échange électronique de données sur le Web pour faciliter le repérage des conteneurs au port de Montréal; et sécurité et caractère abordable des modifications des véhicules pour les personnes handicapées);

- à l'adoption par les participants du secteur de nouvelles technologies, pratiques et méthodes pour trouver des approches novatrices dans le réseau de transport et réduire les embouteillages urbains.

### **Et les principaux résultats sont !**

- Une diminution des blessures et des décès dans le secteur des transports.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel offrant un accès amélioré et assurant le mouvement efficace des gens et des marchandises.
- Une diminution des polluants et des gaz à effet de serre émis par le secteur des transports.

### **D'autres précisions ?**

 [www.tc.gc.ca/tdc/index\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/tdc/index_f.htm)

## **5. Sécurité routière**

(↪ Section 4.1 au sujet des modifications apportées à la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* et à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.)

Le programme Vision sécurité routière 2001 est un programme national dont l'objectif est de faire du réseau routier du Canada le réseau le plus sûr du monde. Étant donné que les collisions routières représentent toujours plus de 90 % de tous les accidents mortels dans le secteur des transports, cette initiative et ses objectifs seront prolongés jusqu'en 2010. Vision sécurité routière 2010, tout comme Vision 2001 adopté en 1996, bénéficie de l'appui de tous les paliers de gouvernement et des principaux intervenants des secteurs public et privé. Nous possédons le savoir-faire voulu pour considérablement réduire les décès sur la route, mais nous devons en faire plus si nous ne voulons pas nous laisser distancer par les progrès enregistrés par d'autres pays développés dans le domaine de la sécurité routière. En 1998 (dernières données disponibles), le Canada s'est classé au neuvième rang parmi les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Les travaux du secteur de service de la sécurité routière (qui englobe le programme Vision 2001) seront réalisés par environ 103 employés, au coût estimatif de 17 millions \$ par an au cours de la période de planification.

### **Nos plans et activités...**

Améliorer les communications et la collaboration avec les associations professionnelles, les associations nationales et internationales de recherche et d'amélioration de la sécurité routière, divers ministères gouvernementaux et le grand public.

Axer les stratégies du programme sur un nombre accru de secteurs cibles, notamment l'alcool au volant et le non-port de la ceinture de sécurité.

Recueillir des données sur les collisions et les incidents nationaux et sur les incidences des véhicules, des automobilistes et de l'état des routes sur les problèmes de sécurité routière.

Mener des recherches et élaborer de nouvelles normes sur les véhicules automobiles, notamment sur les véhicules technologiquement évolués (VTE).

## Ce qui mènera...

- à des véhicules automobiles neufs plus sûrs;
- à une sensibilisation accrue du public à la sécurité routière;
- à un plus grand respect des règlements, notamment au port généralisé de la ceinture de sécurité et à une diminution de nombre de conducteurs n'ayant pas toutes leurs facultés;
- à l'adoption de pratiques sûres par le secteur et les usagers des transports;
- à une collaboration entre tous les paliers de gouvernement et l'industrie;
- à des recherches concertées afin d'améliorer les technologies de sécurité des véhicules automobiles.

## Et le principal résultat est !

- Une baisse de 30% des collisions routières et des accidents mortels sur la route.

## D'autres précisions ?

- 🌐 [www.tc.gc.ca/roadsafety](http://www.tc.gc.ca/roadsafety) ou envoyer un courriel à [RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca](mailto:RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca).
- ☎ Appeler notre numéro gratuit : 1 800 333-0371.

## 6. Sécurité ferroviaire

Les accidents qui surviennent aux passages à niveau et les cas d'intrusion continuent de faire planer de sérieux risques sur le public et les compagnies de chemin de fer. Grâce à des programmes subventionnés et des partenariats, Transports Canada s'emploie à rehausser la sécurité du public aux passages à niveau et dans les limites des propriétés ferroviaires. Par le biais de l'initiative Direction 2006 de la Sécurité ferroviaire, Transports Canada entend réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau et de cas d'intrusion d'ici 2006 (par rapport à l'année de référence 1995). L'initiative est axée sur sept grands secteurs (l'éducation, l'application, le génie, la recherche, le cadre législatif, les ressources et les communications), sur des publics précis (les jeunes, les Autochtones, les agriculteurs, les automobilistes à haut risque) et sur l'établissement d'un partenariat entre tous les paliers de gouvernement, les compagnies de chemin de fer, les organismes de sécurité publique, les services de police, les syndicats et les groupes communautaires. Le Ministère fournit également des incitatifs financiers aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières par le biais du Programme d'amélioration des passages à niveau et de l'« Opération Gareautrain ». Les travaux du secteur de service de la sécurité ferroviaire seront exécutés par environ 146 employés au coût estimatif de 19 millions \$ par an au cours de la période de planification.

### PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ 15,500 passages à niveau publics
- ⇒ 7,200 passages à niveau publics automatisés
- ⇒ 28,500 passages à niveau privés et agricoles

## Nos plans et activités...

Assurer l'éducation des parties responsables de l'entretien des passages à niveau et des propriétés ferroviaires.

Trouver de nouveaux partenaires dans des secteurs non traditionnels et les inciter à participer à Direction 2006.

Verser au moins 7,5 millions \$ au Programme d'amélioration des passages à niveau pour en rehausser la sécurité, notamment en installant des feux et des barrières, en réaménageant les abords routiers des passages à niveau, redoubler d'efforts pour en fermer certains, et préparer et distribuer des matériels d'éducation et de sensibilisation répertoriés par plus de 30 intervenants, en plus de mener des campagnes de sensibilisation auprès du public.

Verser une contribution (continue) de 200 000 \$ à l'« Opération Gareautrain » pour sensibiliser les gens aux problèmes de la sécurité ferroviaire en produisant et en commercialisant des documents d'éducation et de sensibilisation et en se livrant à des activités d'application et de génie.


#### **Ce qui mènera...**

- à une meilleure compréhension des prescriptions par les compagnies de chemin de fer et les administrations routières;
- à une hausse du niveau de participation des intervenants et de nouveaux partenaires à Direction 2006;
- à une amélioration de l'efficacité des auto-inspections des compagnies de chemin de fer et des municipalités;
- à une plus grande sensibilisation du public et à une plus grande conformité aux passages à niveau et sur les propriétés ferroviaires.

#### **Et le principal résultat est !**

- Contribuer à réduire de 50 % comme prévu le nombre de collisions aux passages à niveau rail-route et de cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires d'ici 2006.

#### **D'autres précisions ?**

 [www.direction2006.com](http://www.direction2006.com)

## **7. Aviation civile**

(↪ Section 4.1 sur les modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique*.)

En 1999, Transports Canada a mis en place son cadre de sécurité pour l'aviation civile, Vol 2005, qui établit des cibles de sécurité qui amèneront le secteur aéronautique canadien à un nouveau palier de sécurité et qui garantiront le maintien de la confiance du public dans l'aviation civile au Canada. Le cadre en question décrit les directives de sécurité des cinq prochaines années, et plusieurs projets découlant de ce cadre feront l'objet d'un suivi par le biais d'un plan de mise en œuvre complémentaire. Deux des secteurs auxquels on prêtera le plus d'attention sont l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies aériennes et l'atténuation des éléments comportementaux et organisationnels qui contribuent aux erreurs humaines dans le secteur de l'aéronautique. Moyennant la collaboration et l'acceptation des intervenants de l'industrie, le Ministère a décidé d'affronter ces questions et d'autres problèmes de sécurité de manière proactive en combinant la promotion de la sécurité, la sensibilisation et les activités de réglementation. Les travaux du secteur de service de la sécurité aérienne seront réalisés par environ 1 433 employés au coût estimatif de 120 millions \$ par an durant la période de planification.

#### **Nos plans et activités...**

Renforcer le potentiel du programme de l'aviation civile en recueillant, analysant, évaluant et utilisant des données sur la sécurité.



Déployer des ressources en recourant à une approche axée sur les risques dans les domaines qui posent le plus de risques au chapitre des activités de réglementation.

Resserrer la collaboration nécessaire pour promouvoir une culture de la sécurité viable et généralisée, en insistant sur les consultations avec le milieu aéronautique.

Communiquer de manière proactive avec les publics ciblés au sujet de la sécurité aérienne et du mandat et du rôle du programme de l'aviation civile.

L'immensité du territoire canadien signifie que l'espace aérien et le milieu aéronautique sont parmi les plus importants du monde. Le nombre de pilotes titulaires d'une licence et d'aéronefs immatriculés se classe au deuxième rang et l'industrie aérospatiale au cinquième, puisqu'elle concentre :

- ⇒ 50 % du marché des hélicoptères commerciaux à turbines;
- ⇒ 35 % du marché des jets d'affaires;
- ⇒ 33 % du marché des petites turbines;
- ⇒ entre 60 % et 75 % du marché des systèmes de ventilation/refrigération des aéronefs, des trains d'atterrissage pour les gros avions et des simulateurs commerciaux.

Concevoir des moyens pratiques et valables d'intégrer l'évaluation des facteurs humains et organisationnels dans le processus décisionnel.


#### **Ce qui mènera...**

- à l'utilisation des données et des renseignements sur la sécurité pour les décisions de gestion de la sécurité;
- à l'aveu que la sécurité aérienne est une responsabilité partagée entre Transports Canada et l'industrie;
- à l'évaluation constante par le milieu aéronautique des performances humaines et des facteurs organisationnels;
- à des intervenants bien informés sur la sécurité aérienne.

#### **Et les principaux résultats sont !**

- Amélioration constante du haut niveau de sécurité au Canada, pour parvenir à la cible d'une baisse de 25 % dans la moyenne quinquennale du nombre moyen d'accidents d'aviation et d'accidents mortels d'ici 2005.
- Niveau élevé de confiance du public dans le programme de l'aviation civile, pour atteindre la cible fixée par Vol 2005 en vertu de laquelle 90 % des répondants aux sondages d'opinion publique devront déclarer que les voyages en avion sont sûrs ou très sûrs.

#### **D'autres précisions ?**

 [www.tc.gc.ca/aviation](http://www.tc.gc.ca/aviation)

## **8. Surveillance sur le plan de la sécurité de la fusion entre Air Canada et Canadien International**

Suite à la fusion d'Air Canada et de Canadien International (qui comprend Air BC, Air Ontario, Air Nova et les lignes aériennes régionales de Canadien International), Transports Canada assure la surveillance nécessaire en matière de réglementation pour permettre la transition en douceur vers la nouvelle entité.

#### **Nos plans et activités...**

Assurer la surveillance réglementaire des compagnies existantes tandis que les certificats d'exploitation aérienne actuels restent en vigueur et consulter de près les compagnies aériennes sur la façon d'intégrer les opérations de chacune.

Certifier les compagnies fusionnées en suivant les mêmes étapes que celles qui sont prescrites pour la certification des nouveaux venus et leur délivrer des certificats d'exploitation aérienne.

Procéder à des vérifications postérieures à l'intégration.

#### **Ce qui mènera...**

- au respect constant par les compagnies aériennes des règlements, des procédures et des normes de sécurité.

#### **Et le principal résultat est !**

- Atteindre la cible de sécurité de Vol 2005 qui prévoit une baisse de 40 % dans la moyenne quinquennale du nombre d'accidents d'aviation des compagnies aériennes majeures.

## **9. La sûreté aux aéroports canadiens**

Transports Canada s'occupe d'élaborer le cadre de réglementation d'un système de détection d'explosifs (SDE) canadien, qui consiste à contrôler les passagers et leurs effets personnels pour y détecter la présence d'explosifs à bord des vols au départ du Canada. La mise en œuvre du SDE doit répondre aux besoins du Canada en matière de sûreté dans certains aéroports et en tenant compte de la densité du trafic. Transports Canada collabore avec le secteur aéronautique canadien à l'élaboration d'un cadre stratégique qui régira la mise en œuvre de ce système dans toute l'industrie. Le financement de 10 millions \$ qui concerne plusieurs paramètres de ce projet a été annoncé dans le budget fédéral de 2000. Les travaux du secteur de service de la sûreté et des préparatifs d'urgence seront réalisés par environ 130 employés au coût estimatif de 9 millions \$ par an au cours de la période de planification.

Le Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC) vise à rehausser la qualité, l'efficacité et l'efficience de la sûreté aéroportuaire en modernisant la façon dont sont traitées les autorisations d'accès. Dans un effort conjoint avec la GRC, Transports Canada investira près de 6 millions \$ sur trois ans pour moderniser d'ici le printemps 2002 son système d'interrogation des casiers judiciaires afin de satisfaire à la demande des demandes d'autorisation d'accès aux aéroports.

#### **Nos plans et activités...**

Produire dans le cadre d'un groupe de travail conjoint entre le Ministère et l'industrie les données nécessaires à la détermination des technologies appropriées et des procédures opérationnelles connexes qui ont le plus de chances de répondre aux besoins du gouvernement et de l'industrie au sujet du SDE.

Présenter au ministre d'ici le printemps 2002 un cadre de réglementation pour la mise en œuvre des SDE, notamment une recommandation pour la mise en œuvre de la phase II par l'industrie.

Acquérir et mettre en service un système informatisé de dactyloscopie qui garantira l'intégrité des renseignements sur le personnel, et revoir les mesures de sûreté qui commandent la présence d'un accompagnateur dans certains aéroports.

#### **Ce qui mènera...**

- à une sensibilisation accrue de l'industrie au projet de SDE et à sa collaboration en vue de trouver une solution à sa mise en œuvre;

- à une plus grande harmonisation avec les normes de sûreté internationales en pleine évolution, ce qui nous permettra de conserver notre position concurrentielle dans l'économie mondialisée;
- à une meilleure protection des renseignements sur le personnel grâce à un processus automatisé qui élimine le besoin de manipuler physiquement des dossiers (ce qui aura également un effet positif sur l'environnement vu que nous aspirons à un processus d'autorisations d'accès sans papier);
- à une amélioration de la conformité des exploitants d'aéroport et des titulaires d'un laissez-passer dans les zones des aéroports à accès réglementé.

**Et les principaux résultats sont !**

- Renforcement de la sûreté aérienne pour les vols internationaux.
- Diminution des accidents et incidents qui pourraient autrement donner lieu à des ingérences illicites.
- Renforcement de la confiance du public dans la sécurité et la sûreté du système de transport aérien.

**10. Sécurité maritime**

(☞ Section 4.1 sur les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada*.)

Le Programme d'inspection et de surveillance des petits bâtiments vise à réduire les accidents des petits navires à passagers (navires moins de 15 tonnes transportant moins de 12 passagers) en s'assurant que ces navires sont exploités en toute sécurité et conformément aux règlements qui s'appliquent. Un programme de surveillance par « vérifications ponctuelles » (par opposition aux inspections annuelles) est la meilleure stratégie qui permet de vérifier que les équipements de sécurité nécessaires (comme les équipements de lutte contre les incendies et de sauvetage) se trouvent à bord en permanence et que les exploitants veillent aux mesures de sécurité tout au long de l'année. Il ressort clairement des statistiques que, dans l'ensemble, ce sont les petits navires commerciaux, y compris les bateaux de pêche, qui subissent les plus grosses pertes. Or, le nombre de ces petits bâtiments ne cesse d'augmenter et, si rien n'est fait et que le taux d'accidents reste constant, le nombre de ces pertes augmentera.

Suite aux préoccupations soulevées à la Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les faux certificats et leur usage frauduleux, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) stipule désormais qu'il faut enregistrer, consigner et produire un nouveau certificat de compétence canadien numérique pour les officiers de pont et les officiers mécaniciens de navire. Transports Canada est l'organe certificateur responsable de l'approbation par le Canada de la nouvelle convention STCW par l'entremise de l'OMI. La délivrance des nouveaux certificats coûtera environ 1 million \$ au cours des deux prochaines années. Les travaux du secteur de service de la sécurité maritime seront réalisés par environ 406 employés au coût estimatif de 26 millions \$ par an au cours de la période de planification.

**Nos plans et activités...**

Élaborer un cadre stratégique qui garantisse l'établissement contrôlé du Règlement sur les petits bâtiments et la modification des prescriptions connexes (p. ex. le Règlement sur les bateaux de pêche) et adopter le règlement d'ici 2003 conformément à la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Faire connaître le Programme d'inspection et de surveillance des petits bâtiments et donner une plus large diffusion aux politiques et aux formulaires qui s'y rattachent.

Éduquer les intervenants sur les principales causes des accidents, sur les raisons pour lesquelles ils se produisent et sur ce que l'on peut faire pour en réduire le nombre.

Former les centres régionaux d'examen au sujet des prescriptions qui se rattachent aux nouveaux certificats et délivrer de nouveaux certificats de compétence comportant une photo à tous les gens de mer certifiés d'ici février 2002.

**Ce qui mènera...**

- à une plus grande sensibilisation et à une meilleure compréhension des programmes de sécurité par les groupes cibles;
- à l'élimination des certificats contrefaits et de l'usage frauduleux des certificats;
- à une plus grande sensibilisation et une plus grande conformité de l'industrie aux règlements et aux normes.

**Et le principal résultat est !**

- Une diminution du nombre d'accidents et d'incidents maritimes.

### 3.2.2 Contribuer à la prospérité du Canada

Les politiques du Canada en matière de transport ont pour but de répondre aux besoins des Canadiens d'un océan à l'autre. Les multiples réformes mises de l'avant par Transports Canada ont permis d'améliorer la prospérité du pays. Depuis 20 ans, les coûts du secteur des transports n'ont pas augmenté aussi rapidement que ceux de l'économie dans son ensemble; Si tel avait été le cas, ils dépasseraient d'environ 10 milliards \$ leur niveau actuel. En raison de la concurrence farouche résultant de la déréglementation, la majeure partie de ces gains (environ 8 milliards \$) ont été répercutés sur les consommateurs et les expéditeurs sous forme d'une baisse des prix. Et, étant donné que les transports entrent en ligne de compte dans l'établissement des prix de tout ce que nous achetons, qu'il s'agisse de produits importés ou exportés, ces gains ont contribué à rendre l'économie canadienne plus compétitive et à améliorer le niveau de vie de tous les Canadiens. Si le pays a réussi à juguler le taux d'inflation, c'est en partie grâce au fait que le secteur des transports a permis de traduire les hausses de productivité en économies et en baisses des prix.



#### 1. Politique aérienne

En juillet 2000, une loi a été adoptée pour assurer la restructuration judicieuse de l'industrie des compagnies aériennes du Canada, en dérangeant le moins possible les collectivités, le public voyageur et les employés des compagnies aériennes. Outre le principe de la sécurité, cette loi repose sur cinq principes fondamentaux : protection contre les hausses de prix, protection de la desserte des petites communautés, juste traitement des employés, promotion de la concurrence, et maintien de la paternité et du contrôle du Canada. La loi comporte des mesures au sujet des fusions et des acquisitions des principales compagnies aériennes, des dispositions remaniées sur les avis de sortie, une surveillance élargie des prix intérieurs, de nouveaux pouvoirs dans le domaine du comportement anticoncurrentiel des compagnies aériennes et l'élargissement des responsabilités qui incombent à Air Canada de fournir des services au public dans les deux langues officielles. Dans l'industrie des compagnies aériennes, les enjeux nationaux continueront d'être axés sur le choix et la protection des consommateurs, sur la desserte des petites communautés et sur l'accès des nouveaux venus aux infrastructures aéroportuaires.

D'autres initiatives porteront sur les politiques aériennes internationales et les accords bilatéraux de transport aérien. Par exemple, depuis qu'Air Canada s'est porté acquéreur de Canadien International, le Ministère réexamine la politique aérienne internationale du Canada dans le but de la libéraliser encore davantage. Le Ministère entend évaluer les mesures stratégiques qu'il peut prendre pour rendre les vols aériens réguliers internationaux plus ouverts aux pressions de la concurrence et créer des possibilités d'élargissement du marché pour les transporteurs qui ont leur siège au Canada. Alors qu'il existe déjà près de 70 accords bilatéraux de transport aérien, les négociations se poursuivent au sujet d'accords nouveaux ou modifiés qui prévoient qu'une compagnie aérienne pourra offrir des vols réguliers entre un pays et le territoire d'un autre pays.

Un réseau ultra-efficace d'aéroports au Canada est essentiel à la prospérité du pays. Entre 1997 et 1999, le Ministère a analysé l'efficacité des quatre premières Administrations aéroportuaires locales. D'après les résultats de cet examen, le Ministère songe à réviser le cadre stratégique des aéroports pour répondre aux demandes des intervenants et clarifier le régime de gouvernance et de transparence des aéroports du réseau national d'aéroports (RNA). Les intervenants de l'industrie reprochent au gouvernement l'absence de fondement politique pour les loyers perçus par l'État aux aéroports du RNA loués à des administrations aéroportuaires. En revanche, le vérificateur général

a reproché à Transports Canada de n'avoir pas calculé la juste valeur marchande des actifs aéroportuaires et des possibilités commerciales cédés à ces administrations.

### **Nos plans et activités...**

Surveiller les services de l'industrie des compagnies aériennes, la concurrence et l'impact sur les consommateurs.

Revoir et réviser la politique aérienne internationale.

Élaborer une politique et un cadre législatif pour les aéroports.

### **Ce qui mènera...**

- au respect par Air Canada de sa promesse de continuer à desservir les localités qui étaient jusque-là desservies par Air Canada, Canadien International et leurs filiales à part entière et à l'absence dans le cadre de la fusion de congédiements involontaires ou de réinstallations d'employés syndiqués;
- au droit de parole des utilisateurs sur les principales décisions concernant les aéroports;
- à l'amélioration de la divulgation de données par les administrations aéroportuaires;
- à l'acceptation par les intervenants, les voyageurs et les citoyens de la politique de l'État sur les loyers aéroportuaires.

### **Et les principaux résultats sont !**

- Une industrie des compagnies aériennes qui offre un niveau de service acceptable à destination de toutes les villes du Canada selon un barème des prix juste.
- Une industrie des compagnies aériennes concurrentielle à l'échelle mondiale appartenant à des Canadiens et contrôlée par des Canadiens.
- Un réseau de transport aérien efficace, flexible et abordable.

## **2. Aéroports du Canada**

Les programmes relatifs aux aéroports, notamment la cession de tous les aéroports à l'exception des aéroports éloignés, sont conçus et mis en œuvre pour garantir au Canada le meilleur réseau d'aéroports qui soit. En plus de favoriser une gestion des aéroports plus commerciale et plus responsable à l'échelle locale, ces programmes cherchent à accroître la rentabilité des aéroports et à mieux faire concorder les installations aéroportuaires avec les besoins des usagers et des collectivités. Transports Canada assume quantité de rôles à l'égard des aéroports du pays, puisqu'il est à la fois propriétaire des aéroports les plus grands et les plus affairés, qu'il continue d'exploiter les aéroports éloignés et ceux qui n'ont pas encore été cédés, qu'il assure le financement des aéroports admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), qu'il négocie les accords de cession des aéroports et qu'il continue d'assurer la surveillance du réseau d'aéroports.

### **Nos plans et activités...**

Poursuivre la cession des aéroports. Tous les aéroports du réseau national d'aéroports (RNA) doivent avoir été cédés d'ici le 31 mars 2001. Advenant qu'une entente de cession ne puisse être négociée, le Ministère s'évertuera à assurer l'autonomie financière des aéroports du RNA qui ne peuvent être cédés. Tous les aéroports hors RNA doivent être cédés d'ici le 31 mars 2002. Des plans de situation sont en cours d'établissement pour remédier aux difficultés de cession. Advenant

qu'une entente de cession ne puisse être négociée, il faudra alors élaborer des plans d'action au sujet des aéroports hors RNA qui ne sont pas cédés.

En tant que propriétaire des aéroports du RNA, améliorer les activités de gestion des baux pour assurer l'uniformité et la rigueur de leur surveillance.

Poursuivre l'administration du PAIA afin d'aider les aéroports admissibles à financer les projets d'immobilisations ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation. Le fonds du PAIA a été établi à 190 millions \$ sur cinq ans. Le rendement sera surveillé et mesuré d'après un cadre conçu par Transports Canada conformément à la nouvelle politique du Secrétariat du Conseil du Trésor sur les paiements de transfert. Le programme sera soumis à une évaluation exhaustive en 2004.

Améliorer et renforcer les systèmes de surveillance aux aéroports afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour que le Canada optimise ses infrastructures aéroportuaires et sa politique de prestation de services.


#### **Ce qui mènera...**

- à l'acceptation par les intérêts locaux des responsabilités d'exploitation des aéroports;
- à de bonnes relations entre le propriétaire et les locataires;
- à l'exploitation sûre et efficace des aéroports admissibles au PAIA;
- à l'adoption par les administrations aéroportuaires des « pratiques optimales » de l'industrie dans le domaine de gouvernance.

#### **Et le principal résultat est !**

- La rentabilité commerciale et financière et l'efficacité du réseau d'aéroports du Canada.

#### **D'autres précisions ?**

 [www.tc.gc.ca/airports/nap/airNapMSR\\_fr.htm](http://www.tc.gc.ca/airports/nap/airNapMSR_fr.htm)

### **3. Systèmes intelligents de transport**

Les systèmes intelligents de transport (SIT) tissent un lien essentiel entre les transports et l'économie du savoir et sont des instruments cruciaux qui permettent de rehausser la sécurité, les économies opérationnelles, la productivité et les performances environnementales. Les SIT contribueront à maximiser la capacité existante et à intégrer les transports intermodaux et interjuridictionnels. C'est Transports Canada qui a élaboré le plan SIT du Canada et qui dirige sa mise en œuvre, plan qui vise à stimuler le développement et le déploiement des SIT dans tous les moyens de transport, aussi bien dans le Canada urbain que dans le Canada rural. Nous collaborons à cette initiative avec l'Association des systèmes intelligents de transport du Canada, les provinces, les territoires et les municipalités, d'autres ministères fédéraux, le milieu universitaire, le secteur privé et les États-Unis.

### **Nos plans et activités...**

Sceller des partenariats avec tous les paliers de gouvernement, le secteur privé, SIT Canada, le milieu universitaire et les consommateurs pour mettre à exécution le plan SIT du Canada et appuyer le développement et le déploiement des SIT.

Participer à l'élaboration des normes internationales.

Élaborer un plan quinquennal de R-D pour les projets SIT industriels, ce qui consiste à étudier les facteurs de sécurité et les facteurs humains qui se rattachent aux fonctions des SIT, à leurs modes de fonctionnement, aux niveaux de rendement ou aux caractéristiques des produits.

Jouer le rôle de leader mondial pour faire avancer l'application et la compatibilité des technologies SIT.

### **Ce qui mènera...**

- à l'établissement de partenariats entre tous les paliers de gouvernement, le secteur privé, SIT Canada, le milieu universitaire et les consommateurs pour cofinancer et mettre à exécution le plan des SIT du Canada;
- à l'utilisation par le public des systèmes de transport intégrés;
- à la conception de systèmes et de technologies intégrés par les fournisseurs.

### **Et les principaux résultats sont !**

- Améliorer le débit de la circulation dans les couloirs embouteillés et réduire les encombrements aux postes frontaliers.
- Rehausser la productivité en améliorant l'efficacité et la fiabilité des transports.
- Réduire les risques de sécurité connexes.

## **4. Infrastructures des transports de surface**

Les infrastructures de surface (les routes et les ponts) sont conçues et construites de manière à ce que le Canada dispose des meilleures infrastructures possibles pour répondre à ses besoins en matière de mobilité. Les infrastructures de surface sont essentielles à la santé de l'économie canadienne et à la sécurité de tous les Canadiens. Plus de 40 % de notre produit intérieur brut et un emploi sur trois dépendent des échanges commerciaux. Les routes supportent le gros de ces échanges commerciaux, puisque 75 % de toutes les marchandises sont acheminées par camion. Les routes accueillent également 90 % de tous les déplacements interurbains. Même si les questions routières au Canada relèvent des responsabilités des provinces, le rôle de Transports Canada consiste à collaborer de près avec les provinces, les territoires et certaines municipalités pour garantir la mobilité des personnes et des marchandises à travers tout le Canada et assurer que le réseau de transport contribue à la prospérité économique. Transports Canada est partie prenante à une série d'ententes à frais partagés entre le fédéral et les provinces dont le but est de préserver et d'améliorer la sécurité du réseau routier existant. Ces efforts n'épaulent pas seulement le réseau de transport à l'échelle nationale et internationale, mais favorisent le développement économique, le tourisme, les télécommunications, la culture et l'environnement.

Dans son budget de février 2000, le gouvernement a affecté 2,65 milliards \$ à un programme d'infrastructures, notamment 2 milliards \$ pour les infrastructures municipales et jusqu'à 600 millions \$ pour les infrastructures routières stratégiques. Transports Canada s'occupe actuellement de la conception et de l'approbation d'un programme d'infrastructures routières stratégiques. Les négociations officielles se rapportant à ce programme d'infrastructures routières



devraient commencer dès que possible et être suivies de la signature d'ententes entre le fédéral et les provinces.

Le gouvernement fédéral entend continuer à collaborer avec les provinces et les territoires à la détermination des segments du réseau routier national qui, en raison de l'augmentation de la circulation et des échanges commerciaux, réclament une attention immédiate. Ce volet routier stimulera les techniques novatrices et les partenariats multiples qui auront pour effet d'encore accroître l'efficacité et la sécurité du réseau national de transport pour tous les Canadiens et d'en renforcer la durabilité et la fiabilité.

### **Nos plans et activités...**

Vendre 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent à la Société immobilière du Canada Ltée, qui, à son tour, revendra ces propriétés aux parties qu'elles intéressent. Ces propriétés sont situées le long de la Voie maritime entre Longueuil (Québec) et Port Colborne (Ontario).

Administrer les ententes existantes et négocier de nouvelles ententes de financement des routes entre le fédéral et les provinces et adopter un nouveau système de gestion des contributions au réseau routier dans toutes les provinces où existent déjà des programmes.

Contribuer plus de 100 millions \$ au cours des deux prochaines années pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier à Montréal. Cela vient s'ajouter aux subventions versées aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Prendre part aux travaux de la World Road Association pour échanger de bonnes pratiques de gestion du réseau routier et accroître l'exposition des entreprises canadiennes aux marchés internationaux et aux technologies nouvelles.

Participer à diverses études sur le franchissement des frontières : Étude sur la capacité Detroit–Windsor; Étude sur les postes frontaliers avec l'État de New York; Étude de faisabilité sur l'installation conjointe du poste frontalier entre Andover (N.-B.) et Fort Fairfield; et Étude sur le poste frontalier de Calais/région de St. Stephen.

### **Ce qui mènera...**

- au respect intégral des ententes de financement;
- à l'utilisation judicieuse des contributions du gouvernement fédéral au réseau routier;
- à la possibilité pour les entreprises canadiennes d'avoir accès aux marchés internationaux et d'être exposées aux technologies nouvelles;
- à la libre circulation des marchandises et des gens (grâce à une réduction des temps d'attente aux postes frontaliers).

### **Et le principal résultat est !**

- Des infrastructures de transport de surface sûres et efficaces reposant sur les principes du développement durable.

## 5. Système de manutention et de transport du grain

En mai 2000, le gouvernement fédéral a annoncé des réformes en profondeur des politiques régissant la manutention et le transport du grain, notamment : l'adoption et la généralisation progressive du processus d'adjudication par appel d'offres pour les expéditions de la Commission canadienne du blé jusqu'aux ports; le remplacement du barème des taux maximaux par un plafonnement des recettes annuelles que les compagnies de chemin de fer tirent du grain; la rationalisation plus judicieuse des embranchements et les dispositions relatives à l'arbitrage de la *Loi sur les transports au Canada*; un programme de financement provisoire de 175 millions \$ échelonné sur cinq ans pour les routes à grain des Prairies; et un programme de surveillance continue de l'incidence des réformes sur l'efficacité globale du système de manutention et de transport du grain.

### Nos plans et activités...

Concevoir un programme visant la surveillance du système de manutention et de transport du grain.

Recruter un surveillant indépendant pour rendre compte de l'efficacité du système.

### Ce qui mènera...

- à la disponibilité de données permettant d'analyser l'efficacité et la responsabilisation du système;
- à la détermination des problèmes ou des possibilités d'améliorer encore davantage le système.

### Et le principal résultat est !

- Un système plus efficace et responsable qui répondra mieux aux besoins des céréaliculteurs, des expéditeurs et des clients du grain des Prairies du Canada.

## 6. Revitalisation de VIA Rail

Le gouvernement fédéral a annoncé que VIA Rail recevrait 401,9 millions \$ de fonds d'immobilisations supplémentaires sur cinq ans. Ces fonds doivent servir à renouveler l'assise financière de la compagnie dans le cadre de son plan d'entreprise général. L'urgence consiste à remplacer le matériel roulant le plus vite possible. Transports Canada devra veiller à ce que ces nouveaux crédits soient dépensés conformément aux directives du gouvernement.

### Nos plans et activités...

Surveiller les progrès et les dépenses de VIA Rail.

### Ce qui mènera...

- à la modernisation du parc de VIA Rail;
- à l'amélioration de la fiabilité du réseau de VIA Rail;
- à la réduction des temps de parcours afin d'accroître la demande;
- à une amélioration du ratio d'exploitation.

### Et le principal résultat est !

- Un réseau national de services ferroviaires voyageurs sûr, efficace et accessible.

## 7. Politique maritime

Dans le cadre de l'initiative prise par le gouvernement fédéral de rationaliser le système de transport maritime du Canada, Transports Canada continue d'œuvrer à la création et à la surveillance des Administrations portuaires canadiennes (APC), le réseau de ports d'importance majeure gérés de manière autonome.

Le Canada est tenu par la Constitution d'assurer l'accès ininterrompu tout au long de l'année à Terre-Neuve, obligation dont le gouvernement s'acquitte en offrant des services de traversier. Le rôle de Transports Canada consiste à négocier des ententes de subvention avec les exploitants de traversier pour qu'ils assurent ces services, à surveiller les opérations des exploitants privés et à tenir lieu de gardien des biens immobiliers et des navires.

L'exploitation des écluses canadiennes dans le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent a été commercialisée en 1998, même si le gouvernement continue d'être le propriétaire des immobilisations et qu'il a pris l'engagement d'assurer leur intégrité à long terme. Et le gouvernement et l'industrie se préoccupent de la compétitivité de la Voie maritime. En réplique au document publié par l'industrie maritime et intitulé *Le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent : une vision 20/20 pour l'avenir*, le Ministère s'occupe d'élaborer une stratégie maritime intérieure axée sur le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Cette stratégie comportera une évaluation de la politique maritime nationale en vigueur et des préoccupations de tous les intervenants et un examen de toutes les mesures et options qui existent pour raffermir la situation concurrentielle de cette importante infrastructure maritime.

### Nos plans et activités...

Conférer le statut d'APC aux ports de Hamilton et Oshawa en 2001 et étudier les demandes d'autres ports qui réclament le statut d'APC.

Surveiller le respect par les APC des règlements et des *lettres patentes* et la rentabilité globale du réseau national de ports.

Revoir d'ici juin 2003 la *Loi maritime du Canada* pour s'assurer du respect de ses objectifs.

Surveiller l'exploitation des services de traversier en vue de réduire la dépendance des exploitants à l'égard des subventions du gouvernement fédéral en veillant à la rentabilité commerciale des services pour qu'ils répondent effectivement à la demande et des taux pour qu'ils reflètent la conjoncture du marché.

De concert avec l'industrie et d'autres ministères gouvernementaux, élaborer une stratégie maritime nationale au sujet du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.

Représenter le gouvernement fédéral au sein du Comité directeur intergouvernemental afin de coordonner et de peaufiner l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto.

### Ce qui mènera...

- à des ports autonomes disposant de la flexibilité voulue pour être exploités selon des principes commerciaux et prendre des décisions d'investissement servant leurs intérêts;
- à une représentation accrue des intervenants dans les ports;
- à des services de traversier fondés sur une approche commerciale axée sur les besoins des clients;
- à l'exploitation plus efficace et plus rentable des expéditeurs nationaux;

- à l'augmentation des investissements engagés par les armateurs pour prolonger la durée de vie de la flotte nationale vieillissante.

**Et les principaux résultats sont !**

- Un allègement du fardeau des contribuables canadiens se rattachant à l'exploitation des ports du Canada et à la prestation de services de traversier.
- Un trafic maritime intérieur efficace et rentable.
- La rentabilité à long terme et la compétitivité accrue du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.

## 8. Ports du Canada

Les programmes relatifs aux ports, notamment la cession des ports régionaux et locaux, sont conçus et mis en œuvre pour doter le Canada du meilleur réseau portuaire national qui soit. En stimulant une gestion plus commerciale et plus responsable des ports locaux, en favorisant des ports régionaux et locaux autonomes et des Administrations portuaires canadiennes (APC) à vocation plus commerciale, ces activités finiront par alléger le fardeau des contribuables canadiens. Transports Canada assume plusieurs rôles au sujet des ports du pays puisque c'est lui qui négocie les ententes de cession avec les provinces, les municipalités et les entités locales désireuses de devenir propriétaires des ports et de les exploiter, qui surveille les APC et qui continue d'exploiter les ports éloignés et ceux qui n'ont pas encore été cédés.

**Nos plans et activités...**

Céder tous les ports locaux et régionaux d'ici mars 2002.

Continuer à exploiter et à entretenir les ports et installations portuaires publics restants pour répondre aux besoins du trafic commercial existant et assurer une surveillance suffisante; le coût de la prestation de ce service sera partiellement recouvert.

Évaluer et surveiller les projets de transactions immobilières des APC qui réclament l'approbation du ministre et préparer des *lettres patentes* supplémentaires connexes.

Surveiller les APC, délivrer des certificats de conformité avec les *lettres patentes* de chaque APC en règle et élaborer des procédures au sujet des examens spéciaux prescrits par la *Loi maritime du Canada*.

**Ce qui mènera...**

- à l'autonomie des ports exploités localement qui répondent à la demande des usagers;
- à la gestion efficace des biens immobiliers fédéraux dans les sites portuaires;
- au respect par les APC des prescriptions législatives et des *lettres patentes*.

**Et les principaux résultats sont !**

- La rentabilité financière et commerciale du réseau portuaire du Canada.
- L'allègement du fardeau des contribuables canadiens dans le cadre de l'exploitation des ports du Canada.

**D'autres précisions ?**

 [www.tc.gc.ca/portprograms/fr/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/portprograms/fr/menu.htm).

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

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) stipule que le ministre des Transports doit procéder à un examen détaillé de la loi et de toute autre législation qui s'y rattache relevant de ses responsabilités. L'objectif de cet examen est d'évaluer si la législation procure aux Canadiens un réseau de transport efficace, flexible et abordable et de recommander des modifications à la politique nationale des transports et, au besoin, à la législation pour garantir la réalisation de ces objectifs. Un comité a été nommé par le ministre des Transports pour réaliser cet examen entre juillet 2000 et juin 2001.

### **Nos plans et activités...**

Le comité consultera les intervenants de tout le Canada d'ici mars 2001 pour déterminer ce qu'ils pensent du fonctionnement de la loi.

Les recommandations du comité feront partie d'un rapport qui doit être soumis au ministre des Transports avant le 30 juin 2001. Le rapport sera présenté au Parlement à l'automne 2001.

Le Ministère devra donner suite aux conclusions et aux recommandations du rapport en 2001-2002 et, au besoin, proposer des changements à la politique nationale des transports et à la *Loi sur les transports au Canada*.

### **Ce qui mènera...**

- à une sensibilisation accrue et à une meilleure compréhension et acceptation des changements par les intervenants.

### **Et le principal résultat est !**

- Un réseau de transport efficace, flexible, abordable et accessible grâce à la LTC.

## **10. Gouvernement en direct**

Les progrès des technologies et des modes de prestation, associés au nombre croissant de Canadiens branchés, permettent au gouvernement du Canada d'offrir un accès plus pratique à ses services et aux renseignements le concernant. Plus de 60 % des Canadiens qui sont à la recherche de renseignements sur le gouvernement font leurs recherches via l'Internet. L'initiative de Gouvernement en direct (GED) souscrit à une vision de prestation électronique des services qui permet d'offrir aux Canadiens les services dont ils ont besoin au bon moment, au bon endroit et de manière sûre, pratique et accessible.

Pour répondre à l'engagement pris par le gouvernement dans le domaine du GED à l'égard des intervenants et du public, Transports Canada doit être encore mieux en mesure de fournir des renseignements et des services par voie électronique et d'assurer que la prestation de ces services répond aux besoins des Canadiens. Le Ministère entend consacrer les experts et les ressources qu'il faut à cette initiative, qui sera prise sous la houlette d'un comité directeur et d'une équipe de projet GED, ce qui garantira que le Ministère a son mot à dire dans les développements pangouvernementaux, qu'il respecte les jalons fixés par le gouvernement et qu'il consulte ses clients de l'extérieur sur les priorités et les modes de prestation électronique des services.

### **Nos plans et activités...**

Élaborer un plan stratégique d'ici le printemps 2001 pour déterminer et établir l'ordre de priorité des services qui seront offerts en direct.

Se doter de la capacité d'offrir en direct les services recensés et, d'ici 2004, fournir 85 services différents en direct. Au nombre de ces services, mentionnons : l'enregistrement et la délivrance de permis aux navires; les consultations avec les intervenants et l'industrie; des séances de formation et d'information; certaines demandes et approbations; le paiement électronique des factures et l'achat d'ordinateurs de bureau.

**Ce qui mènera...**

- à des rapports plus fructueux entre les clients et Transports Canada grâce aux services offerts en direct.

**Et le principal résultat est !**

- La fourniture rapide et efficace de renseignements et de services par Transports Canada pour répondre aux demandes des intervenants et du public.

### 3.2.3 Protéger l'environnement physique

**L**e développement durable et les changements climatiques continueront d'être des questions d'intérêt public dans un avenir prévisible et sont deux des principaux défis que doit affronter le secteur des transports à l'échelle mondiale. Si l'on se fie aux taux de croissance actuels, il y aura 800 millions de propriétaires de véhicules en plus au cours des 40 prochaines années. Les transports durables sont une responsabilité partagée par les gouvernements, l'industrie et le public canadien. Les Canadiens sont de plus en plus conscients des défis que doit affronter le secteur des transports et ils comptent sur le leadership du gouvernement fédéral. Transports Canada a pris l'engagement d'assurer la durabilité du réseau des transports pour les Canadiens en intégrant des paramètres environnementaux dans ses politiques, programmes et activités. Cette section analyse plusieurs des principales activités menées par le Ministère à l'appui de la durabilité des transports (changements climatiques, assainissement de l'environnement et gestion de l'environnement) qui, à leur tour, permettront de tenir les engagements pris par Transports Canada dans le cadre de sa stratégie de développement durable. Les travaux du secteur de service des affaires environnementales seront exécutés par environ 68 employés au coût estimatif de 7 millions \$ par an au cours de la période de planification.



#### Nos plans et activités...

La deuxième **Stratégie de développement durable** (SDD) de Transports Canada contient 7 défis environnementaux stratégiques et 29 engagements appelés à façonner le secteur des transports. Les travaux menés par le Ministère dans ces secteurs, seul et en collaboration avec d'autres ministères fédéraux, d'autres paliers de gouvernement et les intervenants, contribueront à façonner un réseau de transport plus durable, qui soit à la fois sûr, efficace et respectueux de l'environnement pour les générations actuelles et futures de Canadiens. Au cours des trois prochaines années, le Ministère mettra en œuvre sa SDD et renforcera son système de gestion du développement durable, qui repose sur le modèle ISO 14001. La mise en œuvre de la SDD sera surveillée par un groupe consultatif national et chaque engagement pris nécessitera la collaboration des provinces, des territoires, des municipalités et des autres principaux intervenants du secteur des transports. (≈ Section 4.2 à la p. 44 pour les engagements de notre SDD. La deuxième SDD de Transports Canada a été déposée devant la Chambre des communes le 14 février 2001. Le plan d'action détaillé de la SDD comportant les cibles et les mesures du rendement est affiché sur notre site Web.)

Le secteur des transports est le principal responsable des **émissions de gaz à effet de serre** au Canada puisqu'il concentre environ 25 % du total de ces émissions. Selon les prévisions, et si l'on se base sur les politiques en vigueur, les émissions du secteur des transports dépasseront de 32 % le niveau de 1990 en 2010. S'il est ratifié, le Protocole de Kyoto obligera le Canada à réduire ses émissions de 6 % par rapport à 1990 entre 2008 et 2012. En octobre 2000, le ministre de l'Environnement David Anderson et le ministre des Ressources naturelles Ralph Goodale ont annoncé le *Plan d'action national 2000 concernant les changements climatiques* qui fait état des actions coordonnées, soutenues et éclairées engagées par les gouvernements, l'industrie, les groupes d'intérêts et les citoyens du Canada dans tous les secteurs de l'économie. De concert avec Ressources naturelles Canada, Transports Canada dirigera l'élaboration et la mise en œuvre du volet du plan consacré aux transports, lequel porte sur cinq éléments : le transport urbain, la consommation d'essence des véhicules neufs, la production d'éthanol/carburant, les infrastructures de ravitaillement des véhicules à hydrogène et le transport des marchandises. Pour d'autres précisions, nous renvoyons le lecteur au Défi n° 5 de notre SDD.

Transports Canada s'évertue à atténuer et, dans la mesure du possible, à prévenir les dégâts causés par les activités de transport à l'environnement. Une activité importante réside dans les **évaluations environnementales** et la détermination et la gestion de la contamination des propriétés qui appartiennent ou qui ont appartenu à Transports Canada. S'ils sont mal gérés, les sites contaminés risquent de se solder par des problèmes de santé et de sécurité et par des responsabilités juridiques. Le Ministère collabore avec des groupes interministériels à l'élaboration d'une méthode fédérale uniforme de gestion des sites contaminés. À cette fin, le Ministère entend élaborer d'ici 2001-2002 un cadre de gestion des sites contaminés.

Pour nous acquitter de la responsabilité qui nous incombe en matière de gestion de l'environnement des sites, notamment dans les aéroports, les zones d'entreposage et les édifices, nous cherchons à promouvoir l'utilisation des **systèmes de gestion de l'environnement** (SGE) et le recours à des pratiques optimales dans le secteur des transports. Les SGE du Ministère ont été élargis en 1999 et portent désormais sur un plus grand nombre d'activités et d'opérations du Ministère. Un programme de sensibilisation interne sera conçu d'ici 2001-2002 afin de familiariser les employés avec la Politique stratégique d'évaluation environnementale du Ministère et de permettre à ce dernier de mieux s'acquitter de ces évaluations. À compter de 2000-2001, le Ministère s'efforcera également de respecter six cibles révisées des SGE portant sur les responsabilités opérationnelles qu'il continue d'assumer. Pour d'autres précisions, nous renvoyons le lecteur au Défi n° 2 et au Défi n° 4 de la SDD.

#### **Nos programmes environnementaux mèneront...**

- à un plus grand engagement et à une sensibilisation accrue des intervenants aux problèmes des changements climatiques et aux possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports;
- à une sensibilisation accrue du public aux émissions des véhicules et à leurs effets sur l'environnement, de même qu'à l'importance du bon entretien des véhicules;
- à une meilleure compréhension et à une application généralisée des normes SME ISO 14001 aux installations de transport.

#### **Et les principaux résultats sont !**

- Une diminution des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, à l'appui de la cible nationale que s'est fixée le Canada.
- Une diminution de l'impact des émissions dans l'atmosphère du secteur des transports.
- La prévention et l'atténuation des dégâts causés par les activités de transport à l'environnement.
- Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens.



## 4.0 Initiatives horizontales

### 4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires

Initiative	Nos plans et activités...	Ce qui mènera...	Et le principal résultat est !
<p>Parachever la réforme de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déléguer les activités d'inspection à des organismes indépendants (sociétés de classification) investis de responsabilités au niveau de l'assurance de qualité de la sécurité maritime.</li> <li>• Moderniser la législation et délimiter clairement les responsabilités ministérielles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• à un projet d'application renforcé visant à accroître le niveau et le taux de conformité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système national de transport maritime sûr, sécuritaire et économiquement rentable.</li> </ul>
<p>En vertu de la <i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i> :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. introduire des projets de règlement sur la protection par les sacs gonflables évolués, la protection contre les impacts latéraux et l'abaissement des ancrages pour les dispositifs de retenue pour enfants;</li> <li>2. mettre la dernière main aux règlements sur les véhicules à faible vitesse et les bicyclettes électriques, aux prescriptions relatives aux véhicules incomplets et aux normes sur les carburants de remplacement.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener des recherches sur les accidents pour établir les priorités réglementaires.</li> <li>• Mener des recherches techniques pour élaborer des méthodes d'essai et des critères nouveaux et améliorés sur l'efficacité des règlements relatifs à la sécurité des véhicules automobiles.</li> <li>• Élaborer des normes de sécurité nouvelles et améliorées en collaborant avec d'autres gouvernements nationaux.</li> <li>• Mener des essais de conformité et des activités d'application des règlements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• à une amélioration par les constructeurs de la conception et de la construction des véhicules automobiles dotés d'un plus fort potentiel de résistance aux collisions et d'une plus grande protection des occupants en cas d'accident.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des blessés et des accidents mortels résultant de la conduite de véhicules automobiles, pour que le Canada ait le réseau routier le plus sûr du monde.</li> </ul>

## Principales initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Nos plans et activités...	Ce qui mènera...	Et le principal résultat est !
<p>Modifier la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> afin d’offrir un cadre national pour la réglementation provinciale des compagnies extraprovinciales de transport routier (par camion et autobus), axé sur la sécurité des transporteurs. Les modifications renverront aux normes sur le rendement des transporteurs élaborées par les gouvernements fédéral et provinciaux et l’industrie en vertu d’un processus de consultation placé sous l’égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un cadre national axé sur la sécurité des transporteurs, et comportant des normes établies en collaboration.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• à une application uniforme et complète par les provinces de la norme 14 du Code canadien de sécurité – Cotes de sécurité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du nombre des blessés et de décès résultant d’accidents mettant en cause des transporteurs extraprovinciaux.</li> <li>• Le réseau routier canadien devient le plus sûr du monde.</li> </ul>
<p>Introduire le projet de <b>Loi sur le tribunal d’appel des transports du Canada</b>, qui perpétuera le Tribunal de l’aviation civile comme tribunal des transports multimodaux chargés d’analyser les mesures prises dans le cadre de plusieurs textes législatifs sur les transports.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir le champ de compétence du tribunal et recenser les mesures soumises à l’examen du tribunal.</li> <li>• Modifier la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, la <i>Loi sur l’aéronautique</i>, la <i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i> et la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• à une plus grande uniformité dans le traitement de ceux que nous réglementons.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau de transport national sûr et sécuritaire.</li> </ul>

## Principales initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Nos plans et activités...	Ce qui mènera...	Et le principal résultat est !
<p>Introduire une nouvelle <b>Loi sur la responsabilité en matière maritime</b> afin de regrouper les régimes de responsabilité maritime en vigueur en une seule loi et de valider rétroactivement certains règlements établis en vertu de la <i>Loi sur la Société canadienne des ports</i> et les règlements établis en vertu de la <i>Loi sur le pilotage</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer une loi fédérale concernant la responsabilité des armateurs à l'égard des passagers en cas de blessure ou de décès.</li> <li>• Uniformiser les règles visant le partage des responsabilités.</li> <li>• S'assurer que la loi reflète les récentes décisions de la Cour fédérale.</li> <li>• Élaborer une approche détaillée à l'égard de la législation et de la réglementation de la responsabilité en matière maritime.</li> <li>• Moderniser la langue de la loi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• à une sensibilisation accrue et meilleure compréhension des risques potentiels et de l'assurabilité des intervenants.</li> <li>• au respect par les armateurs et les assureurs de leurs obligations à l'égard des victimes d'accidents maritimes.</li> <li>• au respect de la loi par les expéditeurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Système de transport maritime efficace et économiquement rentable grâce à un régime de dédommagement rapide et suffisant en cas d'accident.</li> <li>• Un trafic maritime plus sûr et plus responsable dans les eaux canadiennes.</li> </ul>
<p>Modifier la <i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i> afin de rationaliser son administration et de créer un climat d'exploitation plus concurrentiel dans les armements réguliers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire à la fois la paperasserie et le fardeau de réglementation pour l'industrie.</li> <li>• Maintenir l'exemption de la <i>Loi sur la concurrence</i> et injecter des dispositions proconcurrentielles supplémentaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• à une plus grande flexibilité dans les options de sous-traitance entre les transporteurs et les expéditeurs.</li> <li>• à une harmonisation de la législation canadienne avec celle de ses principaux partenaires commerciaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système national de transport maritime efficace et plus concurrentiel.</li> <li>• Des services de grande qualité fournis par les compagnies conférentielles à des prix concurrentiels.</li> </ul>

## Principales initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Nos plans et activités...	Ce qui mènera...	Et le principal résultat est !
<p>Modifier la <i>Loi sur l'aéronautique</i> afin d'actualiser la principale loi qui régit le secteur aéronautique pour qu'elle reflète les besoins actuels du milieu aéronautique et les orientations du gouvernement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consulter le milieu aéronautique sous l'égide du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne au sujet des principales questions suivantes :               <ul style="list-style-type: none"> <li>– création d'un service de rapports confidentiels assurant l'immunité de ceux et celles qui signalent des infractions;</li> <li>– limitations du temps de vol et de la période de service de vol pour le personnel hors équipage;</li> <li>– utilisation d'enregistrements de données de vol et restriction de l'utilisation des données;</li> <li>– sanctions d'application des règlements;</li> <li>– adoption de systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies aériennes;</li> <li>– responsabilité des personnes morales et assurance-responsabilité.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• au resserrement des partenariats et de la collaboration entre les intervenants.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une législation canadienne modernisée et améliorée.</li> <li>• Un système national de transport aérien sûr et sécuritaire.</li> </ul>


## Principales initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Nos plans et activités...	Ce qui mènera...	Et le principal résultat est !
<p>En vertu des récentes modifications apportées à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, introduire un <b>Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité</b>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publier les modifications dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> et prendre les mesures pour qu'elles entrent en vigueur d'ici l'été 2001.</li> <li>• Adopter un cadre officiel permettant d'intégrer la sécurité dans les opérations quotidiennes des compagnies de chemin de fer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• à l'existence de données sur le rendement de sécurité reposant sur le nouveau règlement.</li> <li>• à l'adoption de pratiques sûres par la mise en œuvre de plusieurs éléments du règlement.</li> <li>• à la reconnaissance du partage des rôles et des responsabilités de ceux que nous réglementons.</li> <li>• à l'observance volontaire accrue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau ferroviaire national sûr et sécuritaire</li> </ul>
<p>Poursuivre la modification du <b>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</b> en « langage simple ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un règlement clair, précis et facile à comprendre dont les informations sont plus facilement accessibles au lecteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• au respect, à la sensibilisation et à la compréhension accrues du règlement à la fois pour les gens que nous réglementons et pour ceux qui sont chargés de le faire appliquer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protection de la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses au Canada.</li> </ul>

## 4.2 Stratégie de développement durable

La deuxième Stratégie de développement durable de Transports Canada contient 7 défis stratégiques et 29 engagements qui façonneront le secteur des transports. Le plan d'action détaillé de la SDD, assorti de cibles et de mesures du rendement, est affiché sur notre site Web.

### D'autres précisions?

 [www.tc.gc.ca/envaffaires/french/devdur.htm](http://www.tc.gc.ca/envaffaires/french/devdur.htm)

#### **Défi n° 1 — Améliorer l'éducation et la sensibilisation aux transports durables**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Niveau de sensibilisation des Canadiens aux impacts sur l'environnement des activités de transport.

##### **Engagements**

**1.1** Transports Canada prolongera le programme **Sur la route du transport durable** (SRTD) de deux ans jusqu'en 2003-2004 et ajoutera des ressources au programme sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor. Le Ministère mènera également une campagne de marketing ciblée d'ici 2001-2002 pour sensibiliser les gens à ce programme.

**1.2** De concert avec Santé Canada et Environnement Canada, Transports Canada élaborera des instruments pour fournir aux Canadiens des renseignements sur les options de transport actif d'ici 2002-2003. À titre d'exemples, mentionnons la préparation de brochures, d'un site Web et d'un kiosque pour les tribunes sur le développement durable.

**1.3** Transports Canada étendra son programme d'éconavette à ses bureaux régionaux et incitera d'autres ministères fédéraux à l'adopter à travers tout le Canada. Les régions du Québec, de l'Ontario et du Pacifique du Ministère feront la promotion du programme auprès des principaux employeurs de Toronto, Vancouver et Montréal d'ici 2003-2004.

**1.4** Transports Canada collaborera avec le secteur des transports au Canada et à l'étranger à la promotion des pratiques optimales de gestion de l'environnement en organisant un atelier en 2001 et en travaillant avec ses partenaires internationaux à la promotion des pratiques optimales de gestion de l'environnement d'ici 2003-2004.

#### **Défi n° 2 — Concevoir des outils permettant de prendre de meilleures décisions**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Nous recourrons à des indicateurs des programmes pour rendre compte de ce défi.

##### **Engagements**

**2.1** Transports Canada précisera les données dont il a besoin dans le domaine du développement durable et élaborera une stratégie et un plan de mise en œuvre pour combler les lacunes statistiques existantes d'ici 2001-2002.

**2.2** Transports Canada évaluera l'impact de l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux des divers moyens de transport et établira la position du Ministère sur l'internalisation des coûts d'ici 2003-2004. Le Ministère mettra également au point des modèles analytiques pour déterminer et attribuer les coûts complets (notamment les coûts des infrastructures, de la sécurité et de l'environnement) au sujet du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien et de leurs usagers d'ici 2002-2003.

**2.3** Transports Canada collaborera de près avec le Centre pour un transport durable, Environnement Canada, d'autres ministères fédéraux et d'autres organisations (comme la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie et l'Association des transports du Canada) à l'établissement d'un ensemble d'indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés par le Canada Sur la route du transport durable d'ici 2003-2004.

**2.4** Transports Canada approuvera une politique au sujet du déroulement des évaluations environnementales stratégiques (EES) et créera un programme interne de sensibilisation pour permettre aux employés de se familiariser avec la politique d'ici 2001-2002. Le Ministère entreprendra également un projet de recherche pour concevoir des outils propres aux EES afin de mieux évaluer les impacts sur l'environnement de ses politiques et programmes de transport de surface d'ici 2001-2002.

**Défi n° 3 — Promouvoir l'adoption de technologies de transport durables**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Montant et pourcentage des fonds ministériels de recherche et développement (R-D) consacrés à l'énergie et à l'environnement.

**Engagements**

**3.1** Transports Canada préparera et mettra à exécution un plan quinquennal de R-D sur les systèmes intelligents de transport multimodaux (SIT) pour appuyer les innovations et le développement technologique du secteur privé d'ici 2000-2001. Des projets de recherche bien précis seront réalisés en partenariat avec le milieu universitaire et des entreprises privées, notamment des partenaires de l'industrie, comme SIT Canada et l'Équipe de la technologie de l'ALÉNA.

**3.2** Le Centre de développement des transports (CDT) de Transport Canada entreprendra, avec le concours du Programme de recherche et de développement énergétiques (PRDE) du gouvernement fédéral, des travaux de R-D sur les nouvelles technologies de l'information et des communications en vue d'améliorer les systèmes de transport d'ici 2003-2004. Ces technologies (capteurs, communications, contrôle, détermination de l'emplacement, véhicules ou navires, navigation, stockage, traitement et affichage des données) seront appliquées au transport urbain, aux marchandises intermodales et à l'efficacité du transport aérien.

**3.3** Le CDT de Transports Canada entreprendra, de concert avec le PRDE, des travaux de R-D pour aider à la conception de véhicules légers et peu polluants alimentés à l'hydrogène, à l'électricité ou selon un système hybride et des infrastructures qui leur sont nécessaires, d'ici 2003-2004.

**3.4** Transports Canada s'évertuera à sensibiliser le public aux véhicules technologiquement évolués (VTE), qui ont une consommation de carburant extrêmement basse et des émissions ultra-faibles ou nulles, au moyen :

- d'essais, d'inspections, d'évaluations et de rapports sur 10 à 15 véhicules technologiquement évolués, afin de déterminer dans quelle mesure ils sont conformes aux règlements en vigueur sur les véhicules automobiles (annuellement à compter de 2001-2002);
- de la création d'un programme de « véhicules écologiques » précisant les principaux véhicules « écologiques » en vente au Canada (d'ici 2002-2003);
- d'un site Web faisant état des véhicules « écologiques » en vente au Canada d'ici 2002-2003;
- d'une évaluation de la pénétration sur le marché et du potentiel des VTE et des obstacles qui empêchent leur diffusion d'ici 2002-2003.

**Défi n° 4 — Améliorer la gestion environnementale des opérations et des terrains de Transports Canada**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Nombre d'entités occupant des terrains de Transports Canada qui ont adopté des normes environnementales.

**Engagements**

**4.1** Transports Canada fixera six nouvelles cibles pour son Système de gestion de l'environnement (SGE) axées sur les secteurs prioritaires des opérations du Ministère d'ici 2003-2004. Les six secteurs cibles sont : les émissions dans l'atmosphère, les terrains contaminés, les déchets non dangereux, les réservoirs de stockage, les urgences environnementales et la sensibilisation à l'environnement.

**4.2** Transports Canada adoptera un programme de surveillance de l'environnement sur toutes ses propriétés, notamment celles qui sont exploitées par des tiers, d'ici 2003-2004. Cela garantira le respect des règlements et permettra de cerner les pratiques optimales et les responsabilités existantes/potentielles.

**4.3** Transports Canada collaborera avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) pour combler les lacunes qui existent dans le Règlement sur l'évaluation environnementale des Administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) et pour permettre à d'autres entités qui gèrent des terrains fédéraux, comme les Administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA), de se placer sous la Loi d'ici 2001-2002.

**4.4** Transports Canada dressera un Inventaire des ressources naturelles (IRN) à l'aéroport de Churchill conformément au projet de loi sur les espèces en voie de disparition d'ici 2001-2002. D'après ces travaux, Transports Canada établira un guide générique d'ici 2003-2004 qui sera utilisé dans d'autres aéroports appartenant au Ministère et exploités par lui.

**Défi n° 5 — Réduire les émissions dans l'atmosphère**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Total des polluants atmosphériques par mode et total des émissions de gaz à effet de serre par mode.

**Engagements**

**5.1** Transports Canada continuera de diriger le volet des transports du plan d'action national sur les changements climatiques. En particulier, le Ministère lancera, avec le concours de Ressources naturelles Canada et d'autres ministères et intervenants, les cinq mesures de transport que contient le *Plan d'action 2000* du gouvernement du Canada :

- *Consommation de carburant des véhicules neufs* — apporter d'importantes améliorations par des accords volontaires conclus avec l'industrie automobile, qu'il faudra harmoniser avec ceux des États-Unis. Cela englobe une campagne d'éducation des consommateurs afin de promouvoir de manière agressive l'achat de véhicules moins polluants et plus sobres.
- *Projets pilotes communautaires sur les transports* — concevoir avec les municipalités, les provinces et les territoires et d'autres partenaires quatre à cinq vitrines démontrant et évaluant un éventail de stratégies urbaines visant à réduire les émissions.
- *Efficacité des marchandises et technologies* — sceller des partenariats et conclure des accords volontaires avec le secteur des marchandises pour promouvoir les pratiques et les technologies rentables et reconnaître les possibilités d'une intégration efficace des moyens de transport des marchandises.
- *Soutien de l'éthanol* — promouvoir la construction de nouvelles usines d'éthanol au Canada en vue de tripler l'offre et d'utiliser de l'essence mélangée à de l'éthanol d'ici 2010.
- *Partenariat sur les piles à combustible* — collaborer avec les fournisseurs de piles à combustible, les fournisseurs d'hydrogène, l'industrie automobile et les gouvernements pour démontrer et mettre en place les infrastructures d'avitaillement en hydrogène et en d'autres produits, et encourager l'achat de véhicules à hydrogène au Canada.

**5.2** Transports Canada collaborera avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'élaboration de nouvelles normes sur les émissions des aéronefs et de pratiques opérationnelles qui répondent aux préoccupations suscitées par la qualité de l'air local et les changements climatiques à l'échelle planétaire.

**5.3** Transports Canada collaborera avec Environnement Canada à la création d'un groupe de travail interministériel chargé d'analyser les normes sur les émissions du transport ferroviaire et les émissions actuelles dans l'atmosphère des moteurs de locomotive, d'évaluer le protocole d'entente existant entre Environnement Canada et l'Association des chemin de fer du Canada, d'évaluer les règlements en vigueur aux États-Unis et d'élaborer une stratégie visant à réduire les émissions dans l'atmosphère des matériels ferroviaires, d'ici 2001-2002.

**5.4** Transports Canada révisera la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (LSVA) afin de déterminer s'il y a lieu d'y incorporer le pouvoir de réglementer les données sur la consommation de carburant et les prescriptions relatives à la présentation des données.



**Défi n° 6 — Réduire la pollution des eaux**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Selon la quantité de carburants ou de substances dangereuses rejetées par chaque moyen de transport et par chaque incident/accident des transports. Nombre d'oiseaux souillés par les hydrocarbures dans le sud-est de Terre-Neuve.

**Engagements**

**6.1** Transports Canada déterminera les rejets d'effluents et de déchets par des tierces parties dans les ports canadiens d'ici 2001-2002.

**6.2** Transports Canada facilitera l'élaboration de normes sur la manutention des déchets dans les ports canadiens d'ici 2002-2003.

**6.3** Transports Canada, avec le concours de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada, s'emploiera à rehausser l'efficacité de ses régimes de surveillance et d'inspection des rejets dans les océans en analysant les activités actuelles de surveillance aérienne dans les eaux de l'Atlantique et, au besoin, en multipliant ces activités d'ici 2002-2003.

**6.4** Transports Canada collaborera avec l'industrie du transport maritime, d'autres ministères gouvernementaux et les intervenants intéressés, par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la Commission mixte internationale (CMI) à l'élaboration de nouveaux règlements et de nouvelles normes sur la gestion des eaux de ballast et d'autres questions ayant trait à la nuisance causée aux espèces aquatiques d'ici 2002-2003.

**6.5** Transports Canada élaborera des programmes de réglementation visant à incorporer les règlements internationaux sur la pollution maritime et les émissions dans l'atmosphère des navires par le biais de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) – annexe III (qui interdit le rejet des marchandises dangereuses emballées), annexe V (qui limite le rejet des ordures) et annexe VI (qui établit les normes sur les SO<sub>x</sub>, les NO<sub>x</sub> et les substances qui appauvrissent la couche d'ozone) – d'ici 2001-2002.

**6.6** Avec le concours de Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne), Transports Canada déterminera si l'adoption d'un programme de normes de rendement pour les opérations maritimes écologiquement rationnelles et d'incitatifs pour les opérations maritimes écologiques aura des effets positifs sur la réduction de la pollution des eaux et de l'atmosphère d'ici 2002-2003.

**Défi n° 7 — Promouvoir l'efficacité des transports**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** *Efficacité économique* : productivité et coûts unitaires des entreprises de transport (pourcentage annuel d'augmentation). *Consommation de carburant* : passagers-km/énergie (passagers); tonnes-km/énergie (marchandises).

**Engagements**

**7.1** Transports Canada parachèvera une étude détaillée sur l'intégration des moyens de transport à l'appui de la situation concurrentielle du Canada sur le marché mondial d'ici 2001-2002. Cette étude se penchera sur les méthodes possibles que peuvent utiliser les secteurs public et privé pour faciliter l'intégration modale et portera sur des questions comme l'efficacité de la logistique d'approvisionnement, le transbordement continu des marchandises, un seul connaissance du point d'origine au point de destination, les paramètres relatifs aux SIT et aux TI, le développement durable et d'autres paramètres environnementaux.

**7.2** Transports Canada établira et incorporera des critères sur le développement durable dans ses accords et programmes sur le financement des infrastructures, notamment le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les projets routiers cofinancés par le fédéral et l'appui des trains de voyageurs, d'ici 2002-2003.

**7.3** Transports Canada collaborera avec les provinces, les municipalités et d'autres entités pour sensibiliser les gens aux pratiques optimales du transport urbain durable, notamment :

- création d'un site Web sur les pratiques optimales en 2002-2003;
- lancement d'un programme national de primes pour reconnaître les leaders en 2002-2003;
- parrainage d'une conférence nationale sur les problèmes de transport urbain en 2003-2004.

## **4.3 Initiatives d'amélioration de la gestion**

### **4.3.1 Modernisation de la fonction de contrôleur**

En 1999, Transports Canada s'est joint à plusieurs autres ministères fédéraux participant à titre expérimental à l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur du Conseil du Trésor. L'initiative a pour but d'améliorer les pratiques de gestion dans sept secteurs clés : le leadership, le perfectionnement des ressources humaines, les valeurs et l'éthique, les données sur le rendement, la gestion des risques, la gerance et la responsabilisation (pour d'autres précisions, nous vous invitons à visiter le site Web du SCT à [www.tbs-sct.gc.ca/subsites\\_f.html](http://www.tbs-sct.gc.ca/subsites_f.html)).

Transports Canada a implanté un bureau de projet qui est chargé de déployer les efforts nécessaires à la promotion de cette initiative et de stimuler les progrès dans certains domaines bien précis. Ce sont les gestionnaires de tout le Ministère qui sont responsables de la modernisation de la fonction de contrôleur. Les politiques, les procédures et les systèmes de gestion et d'administration du Ministère doivent permettre aux gestionnaires d'atteindre les résultats qu'ils se sont fixés de manière sûre. Comme exemples d'initiatives de gestion qui appuient la modernisation de la fonction de contrôleur, mentionnons la mise en place de cadres de mesure du rendement dans plusieurs secteurs, comme dans l'Aviation civile avec Vol 2005, sans oublier un programme pilote dans le domaine de la Sécurité ferroviaire qui continue de promouvoir les pratiques systématiques de gestion des risques. Environ 395 000 \$ seront consacrés durant la période de planification à l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur.

### **4.3.2 Stratégie d'information financière**

La Stratégie d'information financière (SIF) est une initiative pangouvernementale obligatoire qui sera prise à compter du 1<sup>er</sup> avril 2001. L'objectif de la SIF est d'améliorer les décisions financières, la responsabilisation et le rendement organisationnel, et elle est l'un des principaux éléments de l'objectif global du gouvernement qui consiste à moderniser la fonction de contrôleur.

La SIF prévoit des changements systémiques, l'adoption des principes comptables généralement reconnus (y compris la comptabilité d'exercice) et la décentralisation des responsabilités comptables du Receveur général au profit des ministères. De concert avec d'autres ministères qui utilisent les mêmes systèmes financiers tournant sous Oracle, Transports Canada s'emploie à élaborer et à mettre en œuvre des interfaces, des politiques et des procédures ministérielles, sans oublier la formation des employés. Le Ministère siège également au sein de nombreux comités interministériels créés pour aider à la mise en œuvre de cette stratégie.

### **4.3.3 Gestion et technologies de l'information**

Pour tenir l'engagement pris par le gouvernement à l'égard des intervenants et du public de leur fournir des services et des renseignements en direct, notamment par le biais du Gouvernement en direct (GED), et réagir à d'autres facteurs opérationnels extérieurs et internes, Transports Canada a décidé d'aborder la planification et les investissements dans la gestion et les technologies de l'information (GI/TI) d'une manière intégrée et stratégique. À défaut d'adopter une approche stratégique, le Ministère risque de porter atteinte à son potentiel technologique et de ne pas pouvoir fournir à ses clients l'accès en direct à ses principaux services, sans oublier l'échange fructueux d'informations. Pour optimiser ses infrastructures de GI/TI et améliorer la gestion des coûts du cycle de vie de la GI/TI, le Ministère entend se doter au cours du prochain exercice d'un cadre de gestion des applications, d'un processus de planification de la GI/TI, d'un plan d'investissement et d'un plan stratégique GI/TI à l'appui de la prestation électronique de ses services qui seront offerts en direct d'ici 2004.

Le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté a décidé de se doter d'un cadre de gestion des données multimodal et pluridisciplinaire, en créant notamment un dépôt de données qui permettra d'améliorer la qualité et l'intégrité des données et de prendre de meilleures décisions grâce à un potentiel analytique élargi (analyse des tendances, évaluation des risques, données sur le rendement).

#### **4.3.4 Ressources humaines**

**Recrutement, rétention et formation.** Après des années de compressions financières associées à un effectif vieillissant, la fonction publique se retrouve aux prises avec de sérieuses lacunes au chapitre des ressources humaines, ce qui fait du recrutement et de la rétention une priorité absolue pour le gouvernement. Pour Transports Canada, le recrutement et la rétention d'inspecteurs et d'autres professionnels constituent un défi de taille, surtout si l'on tient compte de la concurrence farouche livrée par le secteur privé pour recruter des employés qualifiés. Pour tenter de remédier à ce problème, Transports Canada a décidé de recruter et d'aiguiser les compétences des inspecteurs techniques, des ingénieurs, des inspecteurs de l'Aviation civile et d'autres experts. Le Ministère collabore avec la Commission de la fonction publique pour pourvoir ces postes et avec le Conseil du Trésor pour offrir des indemnités provisoires à certains de ses employés dans le but de les retenir. Les programmes de formation sont axés sur le transfert de compétences essentielles, la surveillance de la réglementation et les nouvelles prescriptions réglementaires et les ensembles de compétences.

**Recensement sur l'équité en matière d'emploi.** Transports Canada s'est engagé à avoir un effectif qui reflète la disponibilité sur le marché du travail des groupes visés par l'équité en matière d'emploi et à élaborer des plans d'équité en matière d'emploi conçus pour remédier aux problèmes qui se rattachent aux groupes désignés. À ce titre, le Ministère procédera à un recensement de la représentativité des groupes visés par l'équité en matière d'emploi au printemps 2001 pour recueillir des données sur son effectif à partir desquelles il pourra concevoir des programmes et prendre des initiatives en vue de diversifier son effectif, tout en respectant les obligations juridiques qui lui échoient en vertu de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Les coûts préliminaires de cette campagne de recensement sont évalués à entre 25 000 \$ et 45 000 \$.

## 5.0 Renseignements financiers

**Tableau 1 — Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activité**

<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 2000-2001 <sup>1</sup>	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses Prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004
<b>Politiques</b>				
Politique sur les transports	450	<b>450</b>	450	450
Surveillance et analyse du réseau	-	-	-	-
	450	<b>450</b>	450	450
<b>Programmes et Cessions</b>				
Aéroports	36 660	<b>58 125</b>	63 473	108 297
Ports	4 037	<b>13 114</b>	740	740
Surface	-	<b>22</b>	22	22
Environnement	31	<b>60</b>	60	60
	40 728	<b>71 321</b>	64 295	109 119
<b>Sécurité et sûreté</b>				
Sécurité multimodale	31	<b>16</b>	16	16
Sécurité aérienne	524	<b>2 718</b>	336	336
Sécurité maritime	491	<b>485</b>	207	207
Sécurité routière	1 204	<b>1 204</b>	1 204	1 204
sécurité ferroviaire	121	<b>86</b>	86	86
Transport des marchandises dangereuses	67	-	-	-
Recherche et développement	-	-	-	-
Sûreté et préparatifs d'urgence	404	<b>182</b>	77	77
Services des aéronefs	12 090	<b>7 774</b>	8 654	7 062
	14 932	<b>12 465</b>	10 580	8 988
<b>Administration ministérielle</b>				
Services généraux	7 106	<b>12 855</b>	7 647	7 647
Gestion ministérielle	398	<b>358</b>	358	358
	7 504	<b>13 213</b>	8 005	8 005
<b>Total des dépenses en immobilisations</b>				
	63 614	<b>97 449</b>	83 330	126 562

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

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

## Tableau 2 — Précisions sur les principales dépenses en immobilisations

Tous les projets d'immobilisations dont le coût estimatif total (CET) excède 2 millions \$ sont énumérés ci-dessous.

Secteur d'activité (en milliers \$)	Prévision du coût total estimatif	Prévision des dépenses au 31 mars 2001	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03	Dépenses prévues 2003-04	Dépenses des années futures
<b>Politiques</b>						
<b>Administration centrale</b>						
Tous les autres projets des Politiques			450	450	450	
<b>Total Politiques</b>			450	450	450	
<b>Programmes et cessions (PC)</b>						
<b>Stephenville (Terre-Neuve)</b>						
• Assainissement de l'environnement (S-DA)	2 714	2 423	291	-	-	-
• Réparation du brise-lames et dragage (I-DA)	3 300	-	75	3 225	-	-
<b>Halifax (Nouvelle-Écosse)</b>						
• Réaménagement de l'infrastructure (S-DA)	6 000	-	6 000	-	-	-
<b>Blanc Sablon (Québec)</b>						
• Réfection des airs de mouvement (I-DA)	4 235	279	2 967	989	-	-
• Reconstruction de quais (I-DA)	9 478	-	372	8 056	1 012	38
<b>Schefferville (Québec)</b>						
• Réfection de la piste (S-DA)	4 950	4 944	6	-	-	-
<b>Kuujuuaq (Québec)</b>						
• Réfection de la piste 07/25 (S-DA)	11 999	7 653	4 346	-	-	-
<b>Eastmain (Québec)</b>						
• Réfection des airs de mouvement (I-DA)	2 333	119	1 661	553	-	-
<b>Pickering (Ontario)</b>						
• Assainissement de l'environnement - logements (I-DA)	6 801	1 003	2 740	1 670	1 388	-
<b>Port Stanley (Ontario)</b>						
• Dragage (S-DA)	2 189	1 102	1 087	-	-	-
<b>Churchill (Manitoba)</b>						
• Réfection de la piste 15-33 (S-DA)	5 271	1 029	4 242	-	-	-
• Réfection du pavage, non côté piste (S-DA)	2 102	2 093	9	-	-	-

(suite à la page suivante)

## Liste des projets d'immobilisations *(suite)*

Secteur d'activité <i>(en milliers \$)</i>	Prévision du coût total estimatif	Prévision des dépenses au 31 mars 2001	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03	Dépenses prévues 2003-04	Dépenses des années futures
<b>Fort Nelson</b>						
<b>(Colombie-Britannique)</b>						
• Réparation des dommages environnementaux - lieux d'enfouissement (S-DA)	5 204	4 759	<b>259</b>	123	63	-
• Assainissement de l'environnement (I-DA)	8 901	2 568	<b>1 697</b>	1 731	1 435	1 470
Tous les autres projets de PC			<b>45 569</b>	47 948	105 221	
<b>Total PC</b>			<b>71 321</b>	64 295	109 119	
<b>Sécurité et sûreté (SS)</b>						
<b>Administration centrale</b>						
• Révision des moteurs JT15D-4 (S-DA)	6 983	2 825	<b>945</b>	1 305	800	1 108
• Système de maintenance et de remise en services des aéronefs (S-DA)	2 816	1 556	<b>1 260</b>	-	-	-
• Système informatisé de dactyloscopie (S-DA)	3 648	248	<b>3 400</b>	-	-	-
• Révision des moteurs PT- 6A (I-DA)	4 200	-	<b>350</b>	1 050	700	2 100
<b>Moncton</b>						
<b>(Nouveau -Brunswick)</b>						
• Construction d'un hangar d'aéronefs (I-DA)	7 640	-	<b>313</b>	6 244	1 083	-
Tous les autres projets de SS			<b>6 197</b>	1 981	6 405	
<b>Total SS</b>			<b>12 465</b>	10 580	8 988	

*(suite à la page suivante)*

## Liste des projets d'immobilisations *(suite)*

Secteur d'activité <i>(en milliers \$)</i>	Prévision du coût total estimatif	Prévision des dépenses au 31 mars 2001	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03	Dépenses prévues 2003-04	Dépenses des années futures
<i>Administration ministérielle (AM)</i>						
<b>Administration centrale</b>						
• Système intégré du personnel des Transports (S-DA)	11 228	11 198	<b>30</b>	-	-	-
• Système de gestion des registres (S-DA)	10 039	3 700	<b>6 339</b>	-	-	-
• Mise à niveau des logiciels Windows 2000 (I-DA)	3 500	1 000	<b>900</b>	1 600	-	-
• Mise à niveau de Oracle version 11i (I-DA)	6 110	-	<b>1 596</b>	4 399	115	-
Tous les autres projets de l'AM			<b>4 348</b>	2 006	7 890	
<b>Total AM</b>			<b>8 865</b>	5 999	115	
<b>Total des immobilisations</b>			<b>97 449</b>	83 330	126 562	

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

**Tableau 3 — Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activité**

<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 2000-2001 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2001-2002</b>	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses Prévues 2003-2004
<b>Subventions</b>				
Politiques	22 548	<b>22 887</b>	22 887	22 887
Programmes et Cessions	36 300	-	-	-
Sécurité et Sûreté	115	-	-	-
Administration ministérielle	-	-	-	-
<b>Total des subventions</b>	58 963	<b>22 887</b>	22 887	22 887
<b>Contributions</b>				
Politiques	36 360	<b>35 895</b>	32 217	30 642
Programmes et Cessions	190 982	<b>184 622</b>	166 298	144 215
Sécurité et Sûreté	14 980	<b>12 523</b>	12 523	12 523
Administration ministérielle	-	-	-	-
<b>Total des contributions</b>	242 322	<b>233 040</b>	211 038	187 380
<b>Total des paiements de transfert</b>	301 285	<b>255 928</b>	233 925	210 267

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

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



## Tableau 4 — Précisions sur les programmes de paiements de transfert

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

Titre du programme	Notre objectif...	Et les résultats escomptés...
<b>Politiques</b>		
Subvention versée à la province de Colombie-Britannique pour les services de traversier, de cabotage et de transport de passagers (programme permanent).	Aider la province à offrir des services de traversier dans les eaux de la Colombie-Britannique.	Des liens de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de Colombie-Britannique.
Contribution versée aux services ferroviaires voyageurs hors VIA (CET de 37,3 millions \$).	Assurer la desserte des régions éloignées.	Maintien de l'accès à des services ferroviaires pour les Canadiens qui habitent les régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay).
Contribution versée aux services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage (programme permanent).	Surveiller les opérations des services de traversier afin de réduire la sujétion des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale de ces exploitants grâce à des services qui répondent effectivement à la demande et à des taux qui reflètent la conjoncture du marché.	Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou; et entre Souris et Cap-aux-Meules.
Paiement versé à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada (programme permanent).	Aider la CCB à acheter et louer des wagons-trémies.	Efficacité du transport du grain dans l'Ouest du Canada.
Allocations octroyées aux anciens employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services mutés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (programme permanent).	Assumer la responsabilité de la partie des coûts de retraite non payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au titre des employés mutés.	S'assurer qu'un régime de pension équivalant aux régimes provinciaux au moment de la mutation est accessible aux anciens employés de la province.
Contribution versée au programme de restauration du pont de Québec (CET de 6 millions \$).	Aider le CN à restaurer le pont de Québec, qui a été construit à l'origine par le gouvernement fédéral en 1918.	Maintien de la circulation sans danger des véhicules et des trains sur le pont.

## Paielements de transfert (suite)

Titre du programme	Notre objectif...	Et les résultats escomptés...
<b>Programmes et Cessions</b>		
Versement de contributions pour l'exploitation des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) (programme permanent).	Verser des subventions d'exploitation aux aéroports de tout le Canada.	Exploitation sûre des aéroports hors RNA qui ne sont pas encore transférés (ou pas encore admissibles au PAIA).
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (maximum de 190 millions \$ sur 5 an).	Aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations.	Exploitation sans danger, protection des actifs et réduction des coûts des aéroports hors RNA.
Fonds de cession des ports (CET de 115 millions \$).	Fournir une aide/des incitatifs aux éventuels exploitants de ports non fédéraux afin de stimuler l'acceptation du port et des installations portuaires par la promesse d'en poursuivre l'exploitation et de les aider à respecter les normes de sécurité et d'opérations minimales en ce qui a trait aux propriétés portuaires.	Faciliter la cession/le dessaisissement des ports régionaux et locaux au profit de groupes locaux (mise en œuvre de la Politique maritime nationale).
Versement de contributions aux provinces en vue d'améliorer le réseau routier dans le but d'accroître l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement régional et industriel et le tourisme (programme permanent).	Participer au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, du renforcement et de l'amélioration de certaines liaisons routières et routes.	Améliorer la sécurité et l'efficacité des transports et promouvoir le développement économique.
Routes régionales de Terre-Neuve (CET de 235 millions \$).	Améliorer la capacité du réseau routier en remplacement du transport ferroviaire suite à l'abandon de la plupart des liaisons ferroviaires.	Améliorer la sécurité et l'efficacité des transports et promouvoir le développement économique.
Accord sur l'autoroute transcanadienne (RTC) – Terre-Neuve (CET de 405 millions \$).	Construire des liens avec la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en contrepartie de la cessation des opérations ferroviaires dans la province.	Renforcer et améliorer la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador.

## Paielements de transfert (suite)

Titre du programme	Notre objectif...	Et les résultats escomptés...
(S) Versement de paiements au CN à l'égard de l'abandon des péages sur le pont Victoria à Montréal et au titre des travaux de remise en état de la portion du pont réservée à la circulation routière (programme permanent).	Dédommager le CN de la décision prise par le gouvernement fédéral d'éliminer les péages et contribuer à la remise en état de la portion routière du pont.	Prendre à sa charge l'impact négatif sur les recettes du CN de l'élimination des péages et appuyer la conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses bretelles d'accès.
(S) Octroi d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme permanent).	Respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer un service de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Assurer tout au long de l'année un service de transport continu et efficace des gens et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.
<b>Sécurité et Sûreté</b>		
Octroi de paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (programme permanent).	Fournir une aide aux compagnies de chemin de fer et (ou) aux administrations routières pour qu'elles exécutent les travaux afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau publics rail-route.	Réduire les risques de collisions et d'accidents mortels aux passages à niveau publics rail-route.
Code canadien de sécurité (CET de 17,8 millions \$).	Fournir une aide aux provinces et aux territoires à l'appui de l'application uniforme du Code canadien de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux.	Améliorer le niveau de sécurité, le potentiel de surveillance de la sécurité et l'uniformité nationale des normes.

**Tableau 5 — Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor**

<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 2000-2001 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2001-2002</b>	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004
<b>Recettes à valoir sur le crédit :</b>				
<i>Politiques</i>				
Recettes au titre du marketing international	-	<b>50</b>	50	50
Recettes de location	100	-	-	-
Recettes découlant de la fourniture de données statistiques	299	-	-	-
Recettes et recouvrements divers	137	-	-	-
	<u>536</u>	<u><b>50</b></u>	<u>50</u>	<u>50</u>
<i>Programmes et Cessions</i>				
Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	12 457	<b>9 707</b>	5 351	4 838
Aéroports – Concessions	4 288	<b>2 471</b>	183	183
Aéroports – Locations	7 218	<b>6 628</b>	5 084	5 174
Aéroports – Redevances d'atterrissage	9 194	<b>5 704</b>	632	632
Aéroports – Redevances générales d'aérogare	5 250	<b>4 302</b>	412	412
Aéroports – Paiements de loyer et d'effets mobiliers	211 710	<b>227 827</b>	270 491	285 503
Recettes et recouvrements divers	1 506	<b>1 107</b>	43	43
	<u>251 622</u>	<u><b>257 746</b></u>	<u>282 196</u>	<u>296 785</u>
<i>Sécurité et Sûreté</i>				
Redevances de sécurité aérienne	12 272	<b>10 959</b>	10 948	10 948
Recettes d'autres ministères gouv. au titre des services des aéronefs	2 107	<b>2 075</b>	2 075	2 075
Redevances de sécurité maritime	8 032	<b>7 374</b>	7 374	7 374
Redevances de sécurité routière	670	<b>350</b>	350	350
Inspections et autres recettes de petits chemins de fer	125	<b>63</b>	63	63
Recouvrements d'autres ministères gouv. au titre des serv. des aéronefs	30 540	<b>28 501</b>	28 501	28 501
Recettes et recouvrements au titre des activités de R-D	4 706	<b>1 925</b>	1 925	1 925
Recettes et recouvrements divers	115	<b>131</b>	131	131
	<u>58 567</u>	<u><b>51 378</b></u>	<u>51 367</u>	<u>51 367</u>

*(suite page suivante)*

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

<b>Secteur d'activité</b> (milliers \$)	Dépenses réelles 2000-2001 <sup>1</sup>	<b>Dépenses Prévues 2001-2002</b>	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004
<i>Administration ministérielle</i>				
Recettes de location et de concession	944	<b>580</b>	266	92
Recouvrements au titre des services de formation et d'informatique	627	<b>464</b>	464	464
	<u>1 571</u>	<u><b>1 044</b></u>	<u>730</u>	<u>556</u>
<b>Total des recettes à valoir sur le crédit</b>	<u>312 295</u>	<u><b>310 218</b></u>	<u>334 343</u>	<u>348 758</u>
<b>Recettes à valoir sur le Trésor :</b>				
<i>Politiques</i>				
Locations de wagons-trémies	10 000	<b>10 000</b>	10 000	10 000
<i>Programmes et Cessions</i>				
Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	4 000	<b>5 000</b>	5 000	5 000
Ventes de ports et d'effets mobiliers	-	-	-	45
Administrations portuaires canadiennes – Honoraires	9 130	<b>9 546</b>	10 009	10 503
	<u>13 130</u>	<u><b>14 546</b></u>	<u>15 009</u>	<u>15 548</u>
<b>Total des recettes à valoir sur le Trésor</b>	<u>23 130</u>	<u><b>24 546</b></u>	<u>25 009</u>	<u>25 548</u>
<b>Total des recettes</b>	<u>335 425</u>	<u><b>334 764</b></u>	<u>359 352</u>	<u>374 306</u>

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

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

**Tableau 6 — Coûts nets du programme pour l'année visée par le Budget des dépenses**

<b>Total du Ministère</b> ( <i>milliers \$</i> )	<b>2001-2002</b>
<b>Dépenses brutes prévues</b>	1 251 323
<i>Plus : Services obtenus gratuitement :</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	24 909
Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du conseil du Trésor	18 643
Protection assurée par Développement des ressources humaines Canada (DRHC) au titre des accidents du travail	4 798
Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	5 016
	<u>53 366</u>
<b>Coûts bruts du programme</b>	<u>1 304 689</u>
<i>Moins :</i>	
Recettes à valoir sur le crédit	310 218
Recettes à valoir sur le Trésor	24 546
<b>Coûts nets des programmes</b>	<b><u>969 925</u></b>

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

## Tableau 7 — Prêts, investissements et avances

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

<b>Secteur d'activité</b> <i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 2000-2001 <sup>1</sup>	<b>Dépenses prévues 2001-2002</b>	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004
<i>Programmes et Cessions</i>				
Prêt consenti à la Commission du havre de Hamilton <sup>2</sup>	-	-	-	-
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	26 013	<b>25 866</b>	25 569	25 276
Prêts assumés de l'ex- Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	724	<b>699</b>	673	645
<b>Total des soldes en cours sur les prêts</b>	26 737	<b>26 565</b>	26 242	25 921

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

1. *Reflètent les meilleures prévisions à la fin de l'exercice.*
2. *La débenture restante de 25 000 \$ a été achetée en juin 2000.*

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

<b>Crédit</b> ( <i>milliers \$</i> )	<b>Budget principal des dépenses 2001-2002</b>	<b>Budget principal des dépenses 2000-2001</b>	
<b>Budgétaire</b>			
1	Dépenses d'exploitation	<b>131 005</b>	145 963
5	Dépenses d'immobilisations	<b>97 449</b>	81 395
10	Subventions et contributions	<b>203 528</b>	284 668
15	Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	<b>116 237</b>	38 641
20	Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C .	<b>36 347</b>	48 378
25	Paiements versés à VIA Rail Canada Inc.	<b>247 739</b>	170 304
(S)	Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile	<b>52</b>	52
(S)	Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Pont Victoria, Montréal	<b>4 000</b>	11 315
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	<b>48 471</b>	48 401
(S)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	<b>1 577</b>	1 631
(S)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	<b>48 400</b>	47 600
<b>Total du Ministère</b>		<b>934 805</b>	878 348

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



## 6.0 Autres renseignements

### 6.1 Lois administrées

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

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

<i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i>	1993, c. 43
<i>Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario</i>	1963, c. 39
<i>Loi sur le pilotage</i>	L.R. 1985, c. P-14
<i>Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal</i>	1882, c. 45
<i>Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec</i>	1871, c. 33
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	L.R. 1985, c. R-4
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	L.R. 1985, c. 32 (4 <sup>e</sup> suppl.)
<i>Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs</i>	L.R. 1985, c. S-1
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	L.R. 1985, c. 17 (3 <sup>e</sup> suppl.)
<i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>	1992, c. 34
<i>Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis</i>	L.R. 1985, c. U-3
<i>Winnipeg, têtes de lignes</i>	1907, c. 52; 1914, c. 57

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

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

**Avertissement :**

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

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

## 6.2 Qui contacter

### ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

**Site Web :**

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

**Adresse postale :**

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

**Renseignements généraux :**

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

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

(613) 998-5128

### BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

**Région de l'Atlantique**

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

**Région du Québec**

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

**Région de l'Ontario**

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

**Région des Prairies et du Nord**

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

**Région du Pacifique**

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

# Index

---

## A

Aviation civile · 22

---

## D

Direction 2006 de la Sécurité ferroviaire · 21

---

## E

Émissions de gaz à effet de serre · 37  
Examen de la *Loi sur les transports au Canada* · 35

---

## F

Fusion d'Air Canada et de Canadien International · 23

---

## G

Gouvernement en direct · 35

---

## I

Infrastructures de surface · 30

---

## L

La sûreté aux aéroports canadiens · 24  
*Loi de 1987 sur les transports routiers* · 40  
*Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* · 41  
*Loi sur l'aéronautique* · 42  
*Loi sur la marine marchande du Canada* · 39  
Loi sur la responsabilité en matière maritime · 41  
*Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* · 39  
*Loi sur la sécurité ferroviaire* · 43

Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada · 40

---

## O

Organigramme de Transports Canada · 8

---

## P

Politique aérienne · 27  
Politique maritime · 33  
Programme d'inspection et de surveillance · 18  
Programme de recherche et développement · 19  
Programmes relatifs aux aéroports · 28  
Programmes relatifs aux ports · 34

---

## R

Réforme de la réglementation · 16  
Règlement sur le transport des marchandises dangereuses · 43  
Revitalisation du secteur riverain de Toronto · 7

---

## S

Secteurs d'activité de Transports Canada · 9  
Sécurité maritime · 25  
Stratégie de développement durable · 37  
Système de manutention et de transport du grain · 32  
Systèmes de gestion de l'environnement · 38  
Systèmes de gestion de la sécurité · 17  
Systèmes intelligents de transport · 29

---

## V

VIA Rail · 32  
Vision sécurité routière 2001 · 20