



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2002

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 du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

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.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2002

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

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/14-2002

ISBN 0-660-62158-4



Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant certains principes. Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi rattacher le rendement aux engagements antérieurs, tout en soulignant les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

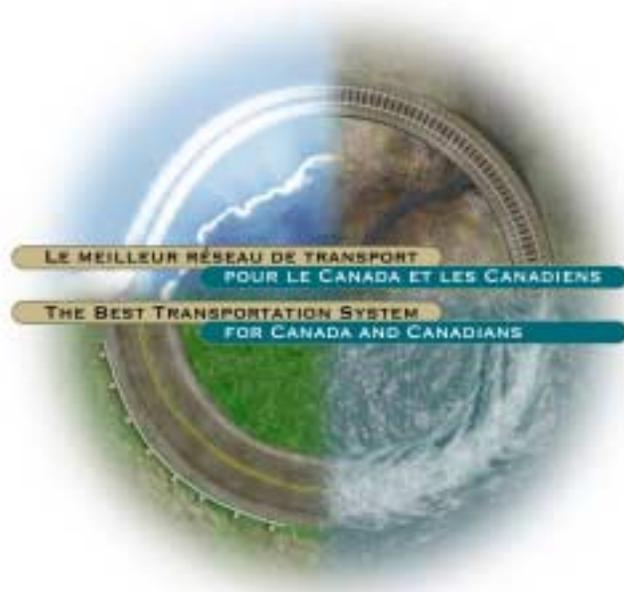
Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires et des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes précités et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification.

Le présent rapport peut être consulté par voie électronique sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à l'organisme suivant :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5

OU à l'adresse Web suivante : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

**Pour la période se terminant
le 31 mars 2002**

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières



Message du Ministre	1
1.0 Introduction à Transports Canada	2
1.1 Qui nous sommes	2
1.2 Mandat législatif	2
1.3 Nos objectifs stratégiques	3
1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats	3
1.5 Nos partenaires	4
1.6 Modèle de rendement fondé sur les résultats	5
2.0 Contexte sociétal	7
2.1 Répercussions des transports	7
2.2 Cadre stratégique pour les transports	7
2.3 Relation avec les priorités gouvernementales	8
2.3.1 Développement économique et innovation	8
2.3.2 L'environnement canadien	10
2.3.3 La force et la sécurité des collectivités canadiennes et la santé des Canadiens	12
2.4 Les transports et les événements du 11 septembre 2001	13
3.0 Rendement du Ministère	15
3.1 Mesurer la réalisation de nos objectifs stratégiques	15
3.2 Aperçu des dépenses du Ministère	16
3.3 Réalisations en matière de rendement par objectif stratégique	18
3.3.1 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr	18
3.3.2 Contribuer au développement économique et social du Canada	34
3.3.3 Protéger l'environnement physique	47
3.4 Transports Canada – Le programme de gestion	55
Annexe 1 – Tableaux financiers	59
Annexe 2 – Précisions sur les secteurs d'activités	70
Annexe 3 – Nos bureaux	71
Index	72



Liste des tableaux financiers

Tableau A– Sommaires des crédits	59
Tableau B – Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles	60
Tableau C – Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs	61
Tableau D – Recettes	62
Tableau E – Paiements législatifs.....	64
Tableau F – Paiements de transfert	65
Tableau G – Dépenses en immobilisations.....	66
Tableau H – Projets d'immobilisations.....	67
Tableau I – Prêts, investissements et avances.....	69
Tableau J – Passif éventuel.....	69

Les symboles suivants sont utilisés dans le présent rapport :

- | | |
|---|--|
|  | Voir les renseignements figurant dans les autres sections du présent document. |
|  | Renseignements supplémentaires disponibles dans un autre document. |
|  | Consulter les sites Web pour obtenir de plus amples renseignements. |

Acronymes utilisés



ACSTA.....	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
APC.....	Administration portuaire canadienne
BST.....	Bureau de la sécurité dans les transports
CCMC.....	Conseil consultatif maritime canadien
CCSF.....	Conseil consultatif de la sécurité ferroviaire
CGVMSL.....	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
CN.....	Chemins de fer nationaux du Canada
CPL.....	Canadien Pacifique Limitée
FAA.....	Federal Aviation Administration (É.-U.)
FCP.....	Fonds de cession des ports
GED.....	Gouvernement en direct
GES.....	Gaz à effet de serre
LMC.....	<i>Loi maritime du Canada</i>
LMMC.....	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
LSP.....	Loi sur la sécurité publique
LSVA.....	<i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i>
LTC.....	<i>Loi sur les transports au Canada</i>
OACI.....	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE.....	Organisation de coopération et de développement économiques
OMI.....	Organisation maritime internationale
P et C.....	Programmes et cessions
PAIA.....	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PEES.....	Politique d'évaluation environnementale stratégique
PJCC.....	Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée
PNA.....	Politique nationale des aéroports
PSIR.....	Programme stratégique d'infrastructure routière
R et D.....	Recherche et développement
RNA.....	Réseau national des aéroports
S&S.....	Sécurité et Sûreté
SDD.....	Stratégie de développement durable
SGE.....	Système de gestion de l'environnement
SGS.....	Système de gestion de la sécurité
SGSF.....	Système de gestion de la sécurité ferroviaire
SRTD.....	Sur la route du transport durable
STI.....	Systèmes de transport intelligents
TAC.....	Tribunal de l'aviation civile
TMD.....	Transport des marchandises dangereuses
TP.....	Publication de Transports Canada



Message du Ministre

Je suis heureux de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada 2001-2002*.

La plupart des lecteurs de ce rapport conviendront qu'en 2001, Transports Canada a dû relever des défis multiples et variés. Bien que notre réaction aux événements du 11 septembre occupe une place prédominante, de nombreuses autres réalisations, accomplies dans divers secteurs du Ministère, justifient également notre fierté. Le présent rapport fait état de ces réalisations.



Les leçons tirées à la suite des attentats du 11 septembre ont, notamment, fait ressortir le rôle central des transports dans le fonctionnement efficace de notre économie. Lorsque les avions étaient interdits de vol à l'échelle de l'Amérique du Nord, et les camions refoulés aux frontières, personne ne tenait les transports pour acquis. Parce que les transports jouent un rôle aussi fondamental dans la vie de tous les Canadiens, nous devons prendre des mesures énergiques pour améliorer notre réseau de transport.

Le réseau de transport est mis à rude épreuve en raison de l'engorgement croissant aux frontières et dans les grandes agglomérations urbaines du Canada. Quiconque a tenté de franchir la frontière à l'un des cinq points d'entrée les plus fréquentés ou d'utiliser le réseau routier des principaux centres urbains du Canada sait ce que signifie l'engorgement. Et, aux coûts économiques considérables qu'entraîne la congestion des routes et aux frontières, s'ajoutent des coûts environnementaux importants liés à l'augmentation de la pollution, et à ses conséquences sur notre santé, qui menacent notre qualité de vie.

Transports Canada élabore présentement un cadre stratégique afin d'orienter le réseau de transport au cours de la prochaine décennie. Ce cadre stratégique abordera les défis liés à l'engorgement et à la pollution et tiendra compte de la nécessité d'élaborer des mesures innovatrices et d'acquérir des compétences nouvelles. Notre vision est d'assurer le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens, c'est-à-dire un réseau sécuritaire et sûr, efficace, intégré, abordable, accessible et respectueux de l'environnement.

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



1.0 Introduction à Transports Canada

1.1 Qui nous sommes

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

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

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

1.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les échelons de gouvernement sont responsables du réseau de transport national. L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien.

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

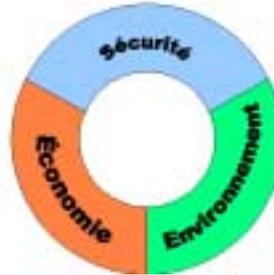
Voici quelques-unes des lois que nous administrons :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

1.3 Nos objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

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



1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

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

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

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

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

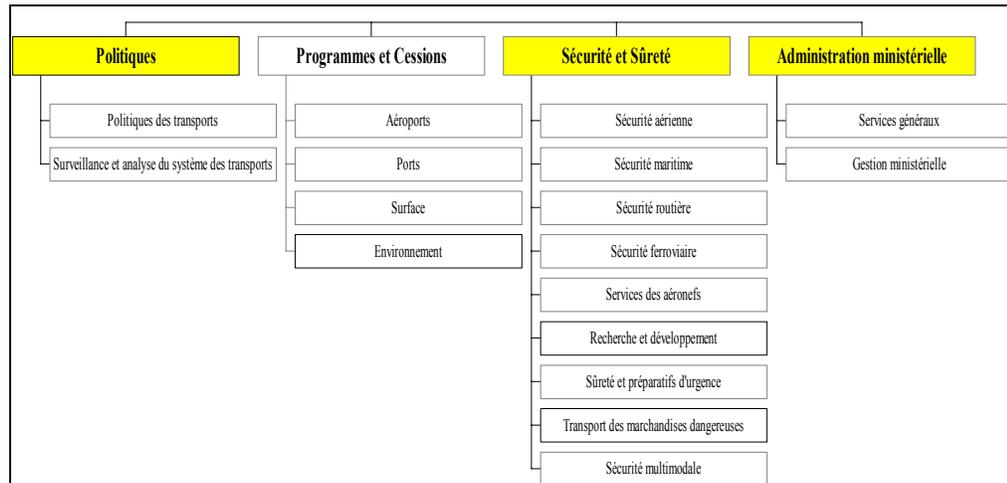


Le 2 novembre 2001, Transports Canada a célébré son 65^e anniversaire. Depuis 1936, le Ministère a fait face à de nombreux défis. Il a joué un rôle de premier plan lorsque l'industrie du transport a connu une période florissante, en 1936, et conserve ce rôle aujourd'hui, dans le cadre de ses nouvelles fonctions d'organisme de réglementation et de décideur.



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

Tableau 1



Des renseignements sur les quatre secteurs d'activités de Transports Canada – les objectifs, les activités et les ressources – figurent à l'annexe 2, page 70

1.5 Nos partenaires

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

Autres organismes fédéraux — dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport — Agriculture et Agroalimentaire Canada, Agence des douanes et du revenu du Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de sécurité, ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, Gendarmerie royale du Canada et Solliciteur général du Canada.

Administrations provinciales, territoriales et municipales — surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et l'application des mesures de sécurité routière, de même que le Programme concernant le transport des marchandises dangereuses.

Entreprises du secteur des transports — qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport — Air Canada, Algoma Central Marine, Canadien Pacifique Limitée, Association canadienne des

fabricants de matériels aéronautiques, Canadian Steamship Lines, Chemins de fer nationaux du Canada, NAV CANADA, VIA Rail et Westjet..



Organismes et associations — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité — Association du transport aérien du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Bureau de la sécurité des transports, Conseil des aéroports du Canada, Conseil canadien de la sécurité, administrations de pilotage, Association des chemins de fer du Canada, Association des transports du Canada, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des producteurs pétroliers, Fédération maritime du Canada, Association des armateurs canadiens, Conseil consultatif maritime canadien, Opération Gareautrain, Association québécoise de transport et des routes, Travailleurs unis des transports, Association canadienne des exploitants de traversiers, Association canadienne du transport urbain, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, associations de constructeurs de véhicules, Alliance canadienne du camionnage, Association du transport aérien du Canada et Conseil des transporteurs maritimes, Bureau de la sécurité dans les transports, les syndicats et les fabricants de véhicules automobiles.

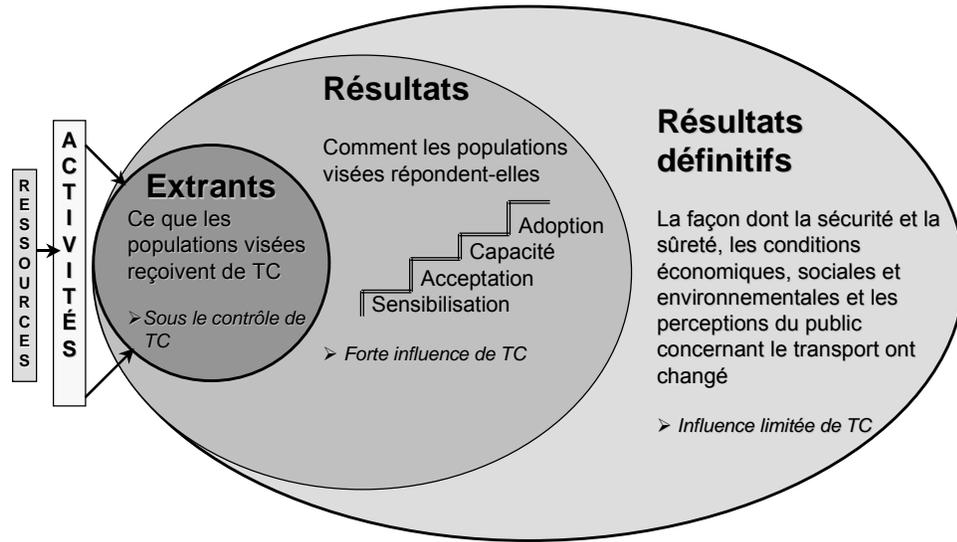
Organismes internationaux — pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport — U.S. Federal Aviation Administration, European Joint Airworthiness Authorities, Organisation de l'aviation civile internationale, Coopération économique Asie-Pacifique, U.S. Federal Emergency Management Agency, OTAN, U.S. Federal Highway Association and National Highway Traffic Safety Administration, Organisation internationale du travail, Organisation maritime internationale, U.S. Federal Highway Association et U.S. Transportation Security Administration.

1.6 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Le modèle de rendement fondé sur les résultats suivant a été adopté dans l'ensemble du Ministère et recoupe tous les secteurs d'activité. L'élaboration et le perfectionnement des mesures de rendement et des sources de données connexes constituent un travail en cours et ne sont pas terminés. Le schéma d'orientation des transports, dont la mise en œuvre est imminente, de même que la modification possible du Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) émanant du Secrétariat du Conseil du Trésor auront peut-être une incidence sur le programme de mesure du rendement actuellement en place à Transports Canada.



Graphique 1 – Modèle des sphères d’influence



Le rendement de Transports Canada est établi, mesuré et l’objet de rapports selon trois niveaux de résultats. Chaque niveau prend appui sur le précédent, des activités et des résultats opérationnels et de gestion aux résultats de niveau supérieur qui ont une incidence sur les Canadiens, en passant par les résultats touchant le comportement.

Grâce à l’établissement d’une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère à ceux-ci, le modèle permet de régler la question de l’attribution. Comme les objectifs stratégiques – liés à la sécurité, à l’économie et à l’environnement – de Transports Canada ne peuvent être contrôlés directement, le modèle logique permet de déterminer des comportements clés sur lesquels le Ministère peut exercer une influence, de manière à obtenir les résultats escomptés.

2.0 Contexte sociétal

2.1 Répercussions des transports

Les transports jouent un rôle fondamental dans la vie quotidienne des Canadiens, sur les plans social et économique. Nous dépendons de tous les modes de transport – c'est-à-dire des avions, des trains, des navires, des camions, des autobus et des véhicules motorisés privés - pour le transport des marchandises et pour nos déplacements. En outre, saviez-vous que :

- En 2001, les entreprises de transport représentaient 4,1 % du produit intérieur brut (PIB). L'investissement dans les transports représentait 3,1 % du PIB.
- L'Ontario et le Québec représentaient 59 % du transport commercial au Canada, l'Alberta et la Colombie-Britannique, 28 % et le reste des provinces et des territoires collectivement, 13 %.
- En 2000, les transports représentaient 34 % de la consommation d'énergie au Canada, qui atteignait 7 178 petajoules.
- Le transport routier représente la plus grande partie de la consommation d'énergie liée aux activités de transport, c'est-à-dire 74 %. Les pipelines et le secteur de l'aviation détiennent une part de 9 % chacun, suivis du transport maritime (5 %) et du transport ferroviaire (3 %).
- Au Canada, les dépenses en matière de tourisme ont atteint 54,1 milliards de dollars en 2000. De ces dépenses, 22,4 milliards de dollars étaient orientés vers les transports. Plus de la moitié des dépenses consacrées aux transports étaient liées au transport aérien et le tiers, au transport routier.
- Un total de 90,3 millions de voyageurs internationaux ont franchi la frontière canadienne en 2001, soit une diminution de 5,7 % par rapport à 2000.
- Une étude comparative de sondages d'opinion publique effectués après le 11 septembre 2001 révèle que, même si un groupe de Canadiens est très préoccupé par la sécurité et la sûreté du transport aérien (environ 20 %), la majorité estime qu'elle peut voyager en toute sécurité. En général, le public se dit à l'aise d'utiliser le réseau de transport qu'il considère sûr, un sentiment de confiance particulièrement marqué chez les passagers aériens. Une comparaison des modes de transport démontre que le transport aérien demeure une façon sécuritaire de voyager, surtout lorsqu'on le compare au transport routier.

2.2 Cadre stratégique pour les transports

En avril 2001, le ministre des Transports a lancé l'initiative de développement d'un cadre stratégique à long terme pour les transports (le «schéma d'orientation des transports»), qui vise à élaborer une stratégie fédérale qui permettra de relever les principaux défis qui se poseront au secteur canadien



📖 Le rapport annuel *Les transports au Canada 2001* contient une multitude de renseignements portant sur la situation du réseau de transport canadien. Vous pouvez le consulter sur le site Web du Ministère : www.tc.gc.ca/pol/fin/anre/rapport_annuel_sur_les_transport.htm

📊 Pour de plus amples renseignements sur les sondages d'opinion publique, consultez le site : www.legermarketing.com/francais/set.html

📊 Vous trouverez d'autres résultats de sondages relatifs aux événements du 11 septembre sur le site : www.angusreid.com/french/index.cfm et www.ekos.ca/main.asp

📊 Pour de plus amples renseignements sur l'évolution de l'initiative relative au Schéma d'orientation des transports, consultez le site : www.tc.gc.ca/sujet/schemaorientation/menu.htm

📊 Pour plus de précisions sur le rapport du comité d'examen de la LTC, consultez notre site Web à l'adresse : www.tc.gc.ca/sujet/schemaorientation/examenltc.htm



des transports au cours de la prochaine décennie et des années subséquentes. Les conclusions contenues dans le rapport final du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (publié en juillet 2001) constitueront une composante fondamentale du schéma d'orientation des transports. Les responsables du Ministère s'emploient à faire adopter le schéma d'orientation des transports, y compris les modifications proposées touchant la *Loi sur les transports au Canada*, à l'automne 2002.

2.3 Relation avec les priorités gouvernementales

Dans son rapport annuel, intitulé *Le rendement du Canada 2002*, le gouvernement fédéral présente des données relatives à 19 indicateurs sociétaux qui offrent un aperçu de la qualité de vie au Canada. Ces indicateurs sont regroupés sous quatre thèmes qui, selon la recherche sur l'opinion publique, revêtent une grande importance pour les citoyens :

- Le développement économique et l'innovation.
- L'environnement canadien.
- La force et la sécurité des collectivités canadiennes.
- La santé des Canadiens.

Les propres programmes et initiatives de Transports Canada peuvent également être regroupés sous ces thèmes, tout en illustrant un équilibre entre les intérêts sociaux, économiques et environnementaux. À cette fin, les principaux défis et activités qui influenceront sur l'obtention, au sein du Ministère, des résultats importants pour les Canadiens sont présentés ci-dessous, par thème. La présente section traite également des attaques terroristes du 11 septembre 2001, car les événements survenus ce jour-là ont eu des répercussions incommensurables à l'échelle de la planète et une incidence considérable sur les transports.

Tout d'abord, les avantages du transport débordent les frontières nationales, quel que soit le pays. Le réseau de transport constitue un élément crucial de l'économie nationale et internationale, puisqu'il assure le lien entre les entreprises, les industries et les consommateurs. En outre, bien que les transports contribuent d'une manière très importante à l'économie et à la vie quotidienne des gens à l'échelle mondiale, ils ont également des conséquences néfastes. Les transports absorbent une quantité considérable d'énergie, essentiellement dérivée du pétrole, et constituent chaque année une cause importante de décès et d'accidents.

2.3.1 Développement économique et innovation

Selon la politique du gouvernement du Canada, le réseau de transport doit contribuer à la prospérité économique, tout en appuyant les objectifs liés à la sûreté, à la sécurité, à la société et à l'environnement. À cette fin, Transports



Canada s'efforce d'établir un réseau de transport multimodal intégré, qui offre des avantages indéniables. La possibilité de transférer rapidement et aisément les marchandises d'un mode de transport à l'autre profite aux expéditeurs aussi bien qu'aux transporteurs. Le public bénéficie d'un meilleur service lorsque l'on peut éviter l'engorgement, la pollution et la nécessité d'accroître ou de remplacer l'infrastructure.

La perspective d'un réseau intégré se révèle plus intéressante que jamais; toutefois, elle entraîne également des défis de taille. Ces défis sont d'autant plus complexes depuis les événements du 11 septembre, puisque le gouvernement tente d'établir un équilibre entre l'amélioration de la sûreté et d'autres questions, notamment, l'efficacité de l'écoulement du trafic à la frontière entre le Canada et les États-Unis. Nous devons accorder plus d'attention à nos passages frontaliers, car au rythme actuel, le trafic de véhicules commerciaux à la frontière double à tous les huit ans.

Le Canada est un pays très urbanisé. Le nombre d'automobiles augmente et elles parcourent des distances plus longues; l'infrastructure du transport qui les appuie n'est pas à la hauteur de la demande. Les responsables du secteur des transports feront face à des défis importants; ils devront, notamment, rendre le transport en commun plus attrayant. En contenant la croissance du nombre de véhicules privés qui circulent dans les rues, nous pourrions réduire l'engorgement et la pollution, améliorer la sécurité et éviter ou reporter des coûts liés à la réparation de l'infrastructure routière. Nous devons gérer plus efficacement l'infrastructure existante et la demande en matière de transport, intégrer l'utilisation du terrain et la planification des transports et coordonner les mesures prises par les secteurs public et privé. Le *Discours du Trône de 2001* a mis en évidence l'engagement du gouvernement du Canada à collaborer avec ses partenaires provinciaux et municipaux, afin de contribuer à l'amélioration de l'infrastructure de transport en commun.

Voici quelques-uns des défis à cet égard :

- Les usagers et les fournisseurs du secteur des transports continuent de déborder la frontière canadienne; il s'agit de plus en plus de Nord-Américains ou d'intervenants mondiaux.
- Certains éléments du réseau de transport du Canada sont engorgés, tandis que d'autres ne sont pas utilisés selon leur pleine capacité.
- Le Canada compte parmi les pays les plus urbanisés du monde, et l'infrastructure sous-jacente n'arrive pas à suivre le rythme. Il n'est pas étonnant que l'engorgement urbain ait une incidence sur la compétitivité des principaux centres économiques du Canada. L'engorgement compromet l'accessibilité des aéroports et des ports, le ramassage et la livraison de marchandises, les délais de livraison juste à temps, de même que les activités commerciales. Par conséquent, non seulement la consommation de carburant et les émissions de polluants atmosphériques

Le saviez-vous?

Quarante pour cent du PIB du Canada est directement relié au commerce. En 2000, des marchandises et des services représentant plus de 1,6 milliard de dollars ont franchi chaque jour la frontière entre le Canada et les États-Unis.



et de gaz à effet de serre augmentent-elles, mais en outre, l'efficacité du réseau de transport est réduite dans les grandes agglomérations urbaines.

- Compte tenu du trafic restreint dans les régions rurales et éloignées, il est difficile d'assumer les coûts liés à l'infrastructure et aux services de transport.
- Nous devons commercialiser les innovations canadiennes en matière de transport sur les marchés national et international, en mettant en valeur les compétences techniques et en favorisant la mise en œuvre de projets pilotes et la mise en application répandue des leçons tirées. Nous devons veiller à ce que la législation appuie l'adoption de technologies susceptibles d'améliorer la productivité de l'industrie.
- À mesure que la population vieillira, une proportion croissante et importante de Canadiens handicapés exigeront des services de transport qui répondent à leurs besoins.

Afin de relever ces défis, le Ministère élabore des politiques et des stratégies et effectue de la recherche connexe, en vue de la mise en œuvre de nouvelles initiatives, dont certaines entraîneront peut-être l'adoption de nouvelles lois ou la modification de lois existantes. Le Ministère continue d'exploiter des aéroports et des ports de régions éloignées, de même que ceux qui n'ont pas encore été cédés. Lorsque le Ministère demeure propriétaire de terres et d'infrastructures, il exerce des responsabilités à ce titre et établit un dispositif approprié de contrôle et de coordination de réseau. Divers programmes appuient les objectifs liés à la croissance économique et au développement social.

2.3.2 L'environnement canadien

Les Canadiens exigent un réseau de transport sécuritaire et efficace; toutefois, ils veulent également un environnement sain. L'établissement d'un équilibre entre ces exigences économiques et sociales et la nécessité de protéger l'environnement constitue l'élément fondamental de la notion de développement durable, qui détermine l'orientation du programme en matière de transports sur le plan environnemental.

Nous savons que le transport est un élément essentiel du tissu économique et social du pays. Cependant, nous savons également que le transport a des conséquences environnementales considérables, qui se répercutent sur la qualité de l'air, de l'eau et de la terre. Ces conséquences englobent les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'utilisation accrue de ressources non renouvelables, la pollution de l'air et de l'eau et la pollution par le bruit, ainsi que la perte de terres agricoles et de l'habitat faunique.

Transports Canada fait face à un certain nombre de défis, en ce qui a trait à la protection de l'environnement physique et à la détermination du programme en matière de transports des prochaines années. Le changement climatique, de

Le saviez-vous?

Conduire à 100 km/h, plutôt qu'à 120 km/h, vous permet de réduire votre consommation de carburant de 20 %. La baisse de la consommation de carburant entraîne une réduction de la quantité de polluants atmosphériques.

même que l'assurance d'un air pur et de la qualité de l'eau constituent des questions prioritaires, qui ont une portée internationale.

Voici quelques-uns des principaux défis.

- Les transports constituent la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et représentent environ le quart du total des émissions produites au Canada. Environ les deux tiers des émissions de GES liées aux transports proviennent des villes. Dans le secteur des transports, les émissions augmentent rapidement; si nous ne prenons pas d'autres mesures, elles pourraient dépasser les niveaux de 1990 de 32 % d'ici 2010 et de 53 %, d'ici 2020.
- Les émissions atmosphériques contribuent à la pollution de l'air et au smog, entre autres, qui peuvent avoir de graves conséquences sur l'environnement et sur la santé humaine. Les transports représentent approximativement 52 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx), 40 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), 20 % des émissions de composés organiques volatils (COV), cinq pour cent des émissions d'oxyde de soufre (SOx) et cinq pour cent des émissions de particules, qui constituent les principaux éléments du smog urbain.
- Les tendances relatives aux transports révèlent une augmentation de la circulation routière, de même qu'une croissance des industries du transport aérien et du camionnage pour compte d'autrui. Tandis que le rendement du carburant s'améliore, il ne suit pas le rythme de l'augmentation annuelle de l'utilisation du réseau de transports. La gestion des conséquences de cette tendance exigera des changements sur le plan du comportement, de même qu'un perfectionnement de la technologie.
- Les activités liées au transport contribuent à la pollution de l'eau par le biais du rejet d'effluents et de déchets solides. Le déversement et les fuites de carburant, de pétrole et de sous-produits de déchets dangereux peuvent entraîner la contamination des eaux de surface et souterraines.

Afin de relever ces défis et de promouvoir l'établissement d'un réseau de transport durable, Transports Canada continuera d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes qui contribueront au développement durable et favoriseront la mise en place d'un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement destiné aux Canadiens. Comme l'établissement d'un réseau de transport durable constitue une responsabilité commune, Transports Canada collaborera avec d'autres ministères, d'autres niveaux de gouvernement, les entreprises, des partenaires nationaux et internationaux, les intervenants, ainsi que le grand public, afin de mettre ce type d'initiatives en œuvre.



☰ Pour de plus amples renseignements sur les transports et l'environnement, consultez notre site Web, à l'adresse :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm



2.3.3 La force et la sécurité des collectivités canadiennes et la santé des Canadiens

Des collectivités fortes et sûres constituent un élément essentiel de notre tissu social. Elles jouent un rôle crucial dans la démarche visant à garantir la sûreté des Canadiens, de manière à ce qu'ils soient en mesure d'améliorer leurs perspectives d'avenir, de même que celles de leurs familles. Nous l'avons constaté très clairement à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001. Les Canadiens sont préoccupés – avec raison – par leur sûreté et par celle de leur pays.

Les attentats terroristes survenus aux États-Unis ont démontré les conséquences que peuvent avoir des événements importants liés à la sûreté sur le trafic aérien, routier et maritime. Ces attentats ont révélé l'importance que revêt la sûreté des transports pour la sécurité des Canadiens et pour la prospérité de notre pays. Ces événements ont modifié fondamentalement la perception de la sûreté des transports, de même que la manière dont elle doit être assurée pour tous les modes de transport. L'amélioration de la sûreté exigera un effort collectif continu de la part des entreprises, des travailleurs du secteur des transports, du grand public, ainsi que des gouvernements.

Voici quelques-uns des défis liés à la sécurité et à la sûreté des transports :

- À la suite des événements du 11 septembre, Transports Canada a modifié ses normes de sûreté, afin de tenir compte d'un nouveau type de menace qui touche toutes les formes de transport national et international et continue de les examiner pour les modifier davantage si l'on y décèle des lacunes. Le Ministère continue de collaborer avec les intervenants, afin de déterminer la nécessité de normes nouvelles et renforcées, met en place un cadre en vue de leur mise en œuvre et établit des mécanismes qui permettront d'évaluer leur efficacité.
- Afin de protéger l'intégrité de ses programmes de sécurité, le Ministère trouve des façons d'affecter des ressources aux activités qui favorisent le plus la sécurité, tout en continuant de répondre aux normes établies et aux attentes en matière de services.
- Compte tenu du taux d'attrition des effectifs d'inspecteurs et d'ingénieurs de la sécurité et de la sûreté, attribuable au vieillissement de la main-d'œuvre et à la concurrence du secteur privé, le Ministère doit recruter de nouveaux employés et les maintenir en fonction, afin de garantir l'exécution efficace et continue de son programme de réglementation.
- Les fabricants s'efforcent de produire de l'équipement de transport (aéronefs, locomotives et véhicules à moteur) plus légers, plus silencieux et à plus haut rendement énergétique, afin de tenir compte des préoccupations liées à l'environnement. Cette démarche exige la mise au point et l'utilisation d'une technologie électronique, de structures et de

matériaux perfectionnés. Les spécialistes de la sécurité de Transports Canada doivent s'adapter à l'évolution rapide des exigences en matière de connaissances et de compétences découlant de technologies nouvelles, afin d'être en mesure de régler les préoccupations connexes.

Afin d'offrir aux Canadiens un réseau de transport sûr et sécuritaire, Transports Canada a surtout recours à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques, de programmes et de règlements qui tiennent compte du niveau de risque et de menace défini pour chaque mode de transport. Le Ministère s'efforce donc d'influer sur les pratiques en matière de sécurité et de sûreté des intervenants et veille à ce qu'elles demeurent conformes aux attentes du public. Trois activités principales, c'est-à-dire, l'élaboration de règlements, la coordination et la diffusion externe, visent à appuyer l'objectif en matière de sécurité et de sûreté. Dans le cadre de ses activités liées à l'élaboration de règlements, le Ministère établit et met en œuvre des lois, des règlements, des normes et des politiques. Ses activités de coordination englobent la délivrance de permis, de certificats et d'immatriculations, le contrôle de la conformité à l'aide de vérifications, d'inspections et d'activités de surveillance, de même que la prise de mesures appropriées axées sur l'application des règlements, en cas de non-conformité. Les activités de diffusion externe comportent des initiatives de promotion, d'éducation et de sensibilisation en matière de sécurité et de sûreté.

2.4 Les transports et les événements du 11 septembre 2001

De nombreux secteurs de l'industrie du transport ont été touchés par les événements du 11 septembre 2001; cependant, le transport aérien a sans aucun doute subi les plus lourdes conséquences. Dans l'heure qui a suivi les événements, Transports Canada avait collaboré avec NAV CANADA, le ministère de la Défense nationale, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, les administrations aéroportuaires, et transporteurs aériens les de l'ensemble du pays, afin de protéger l'espace aérien canadien contre le risque d'autres attaques terroristes. Tous les vols pour le transport de passagers, de courrier et de marchandises ont été touchés. Un total de deux cent vingt-quatre avions, qui transportaient quelque 33 000 passagers, ont été déroutés des États-Unis vers le Canada, plus précisément vers l'est du Canada, pour plus de la moitié.

Tandis que nous nous apprêtons à rouvrir l'espace aérien canadien, la sûreté a été renforcée dans les aéroports et dans d'autres points de l'ensemble du pays. Un nombre important de mesures de sûreté renforcées ont été élaborées et mises en œuvre au Canada avant que le trafic aérien ne soit rétabli. Ces mesures ont été élaborées de concert avec les autorités américaines (essentiellement, la FAA), d'autres ministères et organismes gouvernementaux et les principaux intervenants. De plus, afin d'accroître



☞ Pour de plus amples renseignements sur les mesures que prend le gouvernement du Canada afin d'améliorer la sûreté des Canadiens et la sécurité du réseau de transport canadien, consultez le site : www.tc.gc.ca/dossiers/suretedestransports/menu.htm. Ce site comporte également un lien vers le site Web du Budget fédéral 2001, ainsi qu'avec d'autres sites qui contiennent des renseignements sur la lutte contre le terrorisme.



✍ Pour obtenir de plus amples renseignements sur les mesures mises en œuvre afin d'améliorer la sûreté des transports à long terme, consultez la section intitulée *Amélioration du programme de sûreté*, à la page 21.

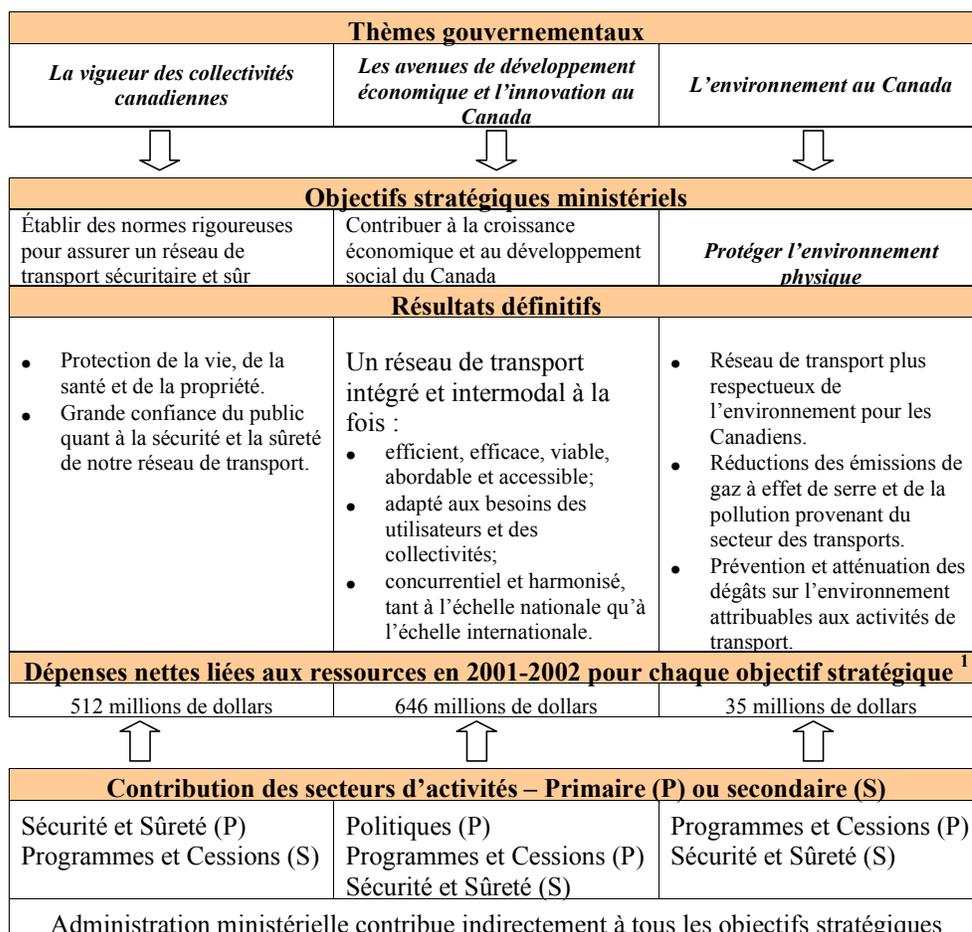
encore davantage la sûreté du transport aérien, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) approuvera un plan d'action, au cours de 2002. Cependant, les événements du 11 septembre ont également eu une incidence sur d'autres modes de transport, y compris le transport maritime et le transport routier. Les activités du secteur du camionnage transfrontalier ont été considérablement touchées, à cause de retards aux principaux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis. En outre, la préoccupation du public en ce qui a trait à la possibilité d'autres menaces a accentué la baisse de l'activité dans le secteur du transport aérien international, déjà amorcée compte tenu du ralentissement économique.



3.0 Rendement du Ministère

3.1 Mesurer la réalisation de nos objectifs stratégiques

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



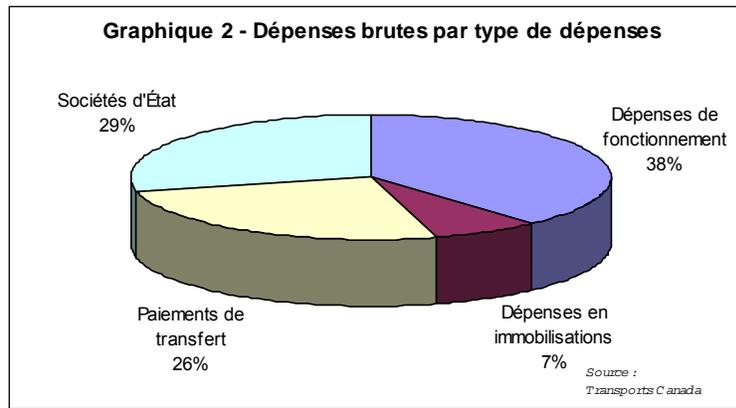
1. Les dépenses nettes en ressources de 2001-2002 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable afin de donner une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir les résultats. Notez que l'objectif économique tient compte des sociétés d'État.



3.2 Aperçu des dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada pour l'exercice de 2001-2002 se chiffrent à 1,5 milliard de dollars. La figure 2 montre ces dépenses par type de dépenses et par secteur d'activités.

Les frais d'exploitation bruts, s'élevant à 589 millions de dollars, représentent la partie principale (38 %) du total des dépenses. Cinquante-huit pour cent de cette somme sert à payer le salaire des employés et les avantages prévus par la loi. Le reste sert à couvrir les autres coûts, tels que les services professionnels associés à l'informatique, à la formation et à l'apprentissage, ainsi que les déplacements, l'entretien et les services publics. Bien que ces données ne soient pas illustrées dans le graphique 2, plus de la moitié des frais d'exploitation de Transports Canada ont été payés à l'aide de recettes réutilisables.



☞ Pour de plus amples renseignements sur les recettes, consultez la page 62.

📖 Pour obtenir une description des sociétés d'État, consultez le *Budget principal des dépenses 2001-2002, Partie I et Partie II*.

☞ Vous trouverez des tableaux financiers détaillés, ainsi que de plus amples renseignements sur les dépenses par secteur d'activités à l'annexe 1.

Environ 440 millions de dollars, c'est-à-dire, 29 % des dépenses brutes, sont affectés à des sociétés d'État, notamment, Via Rail, Marine Atlantique et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain.

De plus, 394 millions de dollars, soit 24 %, ont été injectés dans les subventions et des contributions (paiements de transfert). Voici quelques-uns des éléments les plus importants :

- 99 millions de dollars destinés à alléger le fardeau des transporteurs aériens et des transporteurs aériens à services spéciaux canadiens, afin de les aider à essayer les pertes directes découlant de la fermeture de l'espace aérien du Canada, à la suite des attentats du 11 septembre;
- subvention de 48 millions de dollars pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland;
- 43 millions de dollars pour le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires;
- 34 millions de dollars destinés à l'aménagement de la route transcanadienne à Terre-Neuve;
- 29 millions de dollars consacrés à l'accroissement des services de police de sûreté dans les aéroports et des pratiques de vérification à l'embarquement, ainsi qu'à l'installation de matériel de détection des explosifs dans les aéroports canadiens;

- subvention de 23 millions de dollars à la province de la Colombie-Britannique pour le transport des passagers et des marchandises par traversier;
- 22 millions de dollars pour le Fonds de transfert des ports.

Les dépenses reliées aux projets d'immobilisations de Transports Canada s'élèvent à 111 millions de dollars, seulement 7 % du total des dépenses brutes, et touchent divers projets d'entretien et d'environnement.





3.3 Réalisations en matière de rendement par objectif stratégique

3.3.1 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

Résultats définitifs

- Protection de la vie, de la santé et de la propriété.
- Grande confiance du public quant à la sûreté et à la sécurité de notre réseau de transport.

Total des dépenses nettes

Prévues : 384 M \$
 Autorisations : 529 M \$
 Réelles : 512 M \$

En 2001, le Canada a obtenu un rendement satisfaisant, en ce qui a trait à la sécurité des transports. Le Tableau 2 présente les dernières statistiques touchant les accidents et les accidents mortels liés aux transports, par mode de transport, comparativement à la moyenne quinquennale antérieure. Par rapport à 2000, le nombre d'accidents a diminué dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. De fait, le nombre d'accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada n'a jamais été aussi bas depuis les 25 dernières années. Le plus récent chiffre relatif au nombre d'accidents mortels de la route (année civile 2000) révèle une légère augmentation comparativement à 1999, tandis que le nombre d'accidents touchant le transport de marchandises dangereuses a diminué au cours des deux dernières années. Il y a lieu de se réjouir de la baisse du nombre d'accidents liés au transport aérien, maritime et ferroviaire, de même qu'au transport de marchandises dangereuses (TMD) en 2001, comparativement à la moyenne quinquennale antérieure.

Tableau 2 - Accidents de transport et accidents mortels par mode et transport de marchandises dangereuses (TMD) pour 2001, 2000 et la moyenne quinquennale (1996-2000)

	Aérien	Maritime	Ferroviaire	Routier	TMD
Accidents					
2001	295	517	1 060	158 528	439
2000	321	525	1 064	153 720	475
Moyenne quinquennale	349	587	1 138	156 698	458
Accidents mortels					
2001	61	33	99	2 917	0
2000	63	31	87	2 969	2
Moyenne quinquennale	73	31	104	3 082	2

Une fraction du nombre d'accidents de 2001 est basée sur une estimation.

Les statistiques sur les accidents routiers sont celles de 2000 et 1999 et la moyenne 1995-1999, puisqu'elles sont les plus récentes statistiques disponibles.

Les accidents de la route désignent les collisions qui font des victimes, ce qui exclut les collisions qui ne causent que des dommages matériels.

Les données maritimes font référence à la somme des accidents de navires et les accidents sur les navires.

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports; Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2000 - TP3322; Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses



Le nombre d'accidents mortels constitue également un indicateur de la sécurité des transports. Le nombre d'accidents mortels liés au transport aérien a légèrement diminué comparativement à 2000. Le nombre d'accidents mortels a augmenté de six pour cent dans le secteur maritime et de 14 %, dans celui du transport ferroviaire, essentiellement en raison d'une hausse de 24 % du nombre d'incidents mortels aux passages à niveau. Cependant, le nombre d'incidents mortels est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et routier, de même que dans celui du transport de marchandises dangereuses.

Il faut souligner que les chiffres relatifs aux accidents et aux incidents mortels ne tiennent pas compte des circonstances particulières propres à chaque mode de transport, pas plus qu'ils n'illustrent le niveau d'activité ou l'exposition au risque. La comparaison des chiffres relatifs aux divers modes doit être abordée avec prudence. Les taux d'incidents visent à tenir compte du niveau d'activité propre à chaque mode.

Le Tableau 3 vise à établir une comparaison entre les taux d'incidents actuels et la moyenne quinquennale antérieure, par mode de transport. Cependant,

compte tenu du caractère restrictif des données, nous pouvons établir une comparaison touchant le transport aérien uniquement, où une tendance à la baisse se dégage nettement. Nous ne disposons pas d'une moyenne quinquennale relative au transport ferroviaire ni au

	Aérien ¹	Maritime ²	Ferroviaire ³	Routier ⁴
Accidents				
2001	7.6	2.8	11.8	N/A
2000	7.5	3.1	11.8	5.1
Moyenne quinquennale	8.8	N/D	N/D	N/D

Nota: Estimation préliminaire pour 2001

1) Par tranche de 100 000 heures de vol (aéronefs immatriculés au Canada seulement)

2) Par tranche de 1 000 voyages de navires commerciaux (d'après les données sur le trafic prévu en 2001)

3) Par tranche de million de trains-milles et trains-milles parcourus dans les triages

4) Par tranche de 10 million véhicule-kilomètres (seules les données relatives à 2000 étaient disponibles)

Source : Bureau sur la sécurité des transports (BST); Statistique Canada; Transports Canada

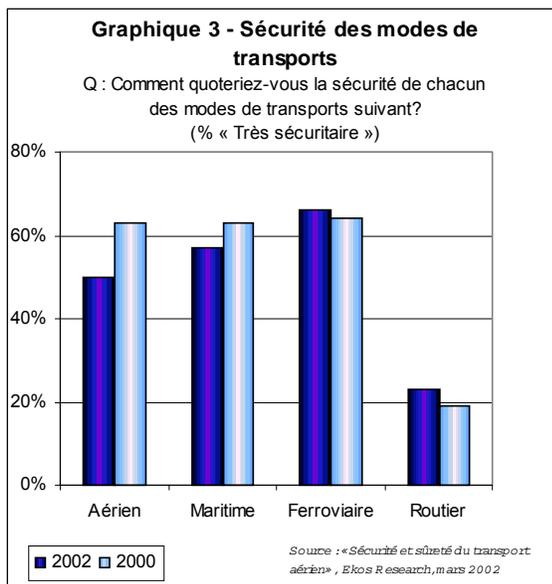
transport routier, car, pour la première fois, le taux d'accidents ferroviaires englobe, en guise de mesure de l'activité, les kilomètres représentés par les voies principales et les manœuvres réseau en terminal, et le taux d'accidents d'automobiles est fondé sur le nombre de véhicules-kilomètres, à titre de mesure de l'activité.

Ces mesures globales fournissent un point de référence pour les besoins de l'interprétation des statistiques relatives aux incidents; cependant, chaque mesure comporte des limites inhérentes. Dans le secteur du transport ferroviaire, par exemple, le taux d'accidents était traditionnellement surévalué, parce que la mesure de l'activité tenait compte uniquement de l'activité sur les voies principales, et non pas de l'activité dans les cours de triage, sur les embranchements ou sur les voies de service. Plus de la moitié



des accidents ferroviaires surviennent ailleurs que sur les voies principales. Les taux contenus dans le Tableau 3 illustrent les éléments relatifs aux voies principales et ceux qui ne touchent pas celles-ci. En ce qui concerne le transport maritime, la mesure des mouvements de navires est restreinte aux navires de commerce de plus de 15 tonnes de jauge brute, sauf les bateaux de pêche. De même, le taux d'accidents relatif au transport aérien peut varier considérablement, selon qu'il est mesuré en fonction du nombre d'heures de vol, des mouvements d'aéronefs ou du nombre de permis.

Une enquête de mars 2002 réalisée pour le Ministère par les Associés de recherche Ekos a permis de recueillir les perceptions des Canadiens en ce qui

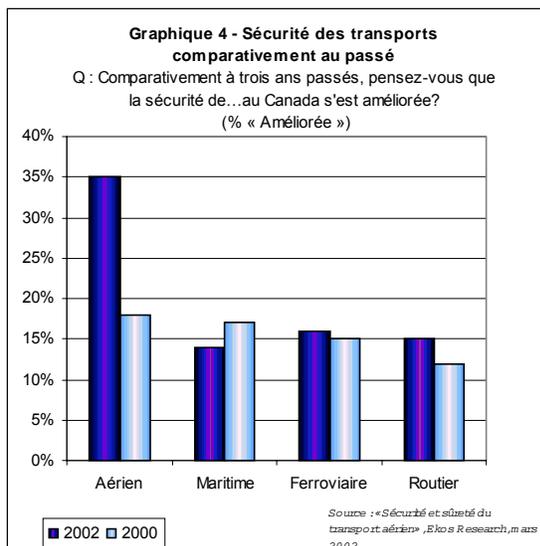


concerne les tendances en matière de sécurité des transports, à l'aide de questions qui portaient sur les quatre dernières années. Le graphique 3 confirme une tendance établie relative au transport maritime, ferroviaire et routier, c'est-à-dire que le transport routier est considéré comme moins sécuritaire que les autres modes de transport; en effet, 23 % seulement des Canadiens estiment que le transport routier est très sécuritaire en 2002; 66 % attribuent cette cote au transport ferroviaire et 57 %, au

transport maritime. En ce qui concerne le transport aérien, la proportion de Canadiens qui le considèrent comme très sécuritaire a chuté comparativement au niveau antérieur au 11 septembre, passant de 63 % à 50 %.

📖 Pour vous renseigner sur l'enquête de la société EKOS, consultez le document intitulé *The Safety and Security of Air Travel*, publié par EKOS Research, en mars 2002.

Cependant, le graphique 4 révèle qu'un pourcentage beaucoup plus important de Canadiens estiment que la sécurité du transport aérien s'améliore comparativement à ce qu'elle était avant le 11 septembre; cette distinction n'est pas observée en ce qui a trait aux autres modes de transport. Ces observations confirment que les événements du 11 septembre ont sensibilisé davantage les





Canadiens aux risques liés au transport aérien. En même temps, elles dénotent une confiance du public à l'égard des mesures prises afin d'améliorer la sécurité.

L'enquête de mars 2002 des Associés de recherche Ekos comportait également des questions relatives aux mesures de sûreté accrues mises en œuvre dans les aéroports et à bord des avions. L'enquête a révélé que, bien qu'environ les trois quarts des Canadiens soient préoccupés par la sûreté, ils ne choisissent pas d'autres modes de transport. De plus, les Canadiens sont bien renseignés au sujet des nouvelles mesures et les considèrent comme justifiées, efficaces et, vraisemblablement, permanentes. Ils acceptent les retards; cependant, ils éprouvent des réticences liées au respect de la vie privée, en ce qui a trait à la fouille à la main des valises.

L'un des principaux défis relatifs à l'évaluation de la confiance du public quant aux transports a trait au fait que les questions de la sécurité et de la sûreté sont interreliées dans l'esprit du public et qu'en général, les sondages d'opinion public antérieurs n'établissaient pas de distinction explicite entre elles. Afin d'améliorer la validité et la fiabilité de la surveillance des perceptions du public, le Ministère perfectionne les définitions et modifie les questions. De plus, il effectuera des sondages d'opinion publique plus réguliers, dans le cadre de la conception de programmes, des communications et de la prise de décisions stratégiques.

AMÉLIORATION DU PROGRAMME DE SÛRETÉ

Transports Canada a réagi d'une manière rapide et décisive aux événements du 11 septembre. Ainsi que nous l'avons déjà souligné, on a immédiatement fermé l'espace aérien canadien; en outre, 224 avions provenant du monde entier et transportant plus de 33 000 passagers ont été déroutés vers des aéroports canadiens. Grâce à une coordination étroite et efficace avec l'industrie, ses associations et les gouvernements étrangers, les vols déroutés, de même que les vols réguliers nationaux et internationaux, ont repris rapidement, d'une manière sûre et sécuritaire. Dans les jours qui ont suivi, le service aérien a été rétabli, appuyé par des mesures de sûreté accrues, notamment, une carte-photo d'identité obligatoire, une fouille plus poussée des bagages à main et l'interdiction de certains objets. Les portes du poste d'équipage de tous les avions affectés à des vols passagers de transporteurs aériens canadiens sont demeurées verrouillées pendant toute la durée du vol, et une fois le service rétabli à destination de Washington D.C., des agents protecteurs d'aéronefs ont été affectés à bord de tous les avions d'Air Canada à destination du Reagan National Airport. Le programme d'affectation d'agents protecteurs d'aéronefs a été élargi et comprend maintenant certains vols intérieurs et internationaux.



Outre la réaction immédiate, Transports Canada a mis sur pied le Comité consultatif sur la sûreté aérienne en octobre 2001 afin de continuer à consulter les parties intéressées sur la question de la sécurité aérienne à la lumière de l'évolution du contexte de la sûreté. De plus, d'autres initiatives destinées à améliorer la sûreté du transport aérien totalisant 2,2 milliards de dollars ont été annoncées dans le cadre du budget fédéral de décembre 2001. Parmi celles entreprises jusqu'ici figurent les suivantes :

INITIATIVES LÉGISLATIVES. De plus, Transports Canada a jeté les bases de mesures axées sur l'amélioration à long terme du réseau de transport canadien. Les initiatives législatives comportent l'adoption de la *Loi sur la sécurité publique*, dans le but de prévenir les attaques terroristes, de réagir rapidement aux menaces importantes et de préciser et de mettre à jour les pouvoirs en matière de sûreté aérienne. En vertu de modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique*, des renseignements touchant les passagers et l'équipage peuvent être transmis directement par les transporteurs aériens à un État étranger, à des fins de sûreté. Un nouveau règlement exige l'installation d'un dispositif de verrouillage interne sur les portes du poste de pilotage, ainsi que de nouveaux dispositifs anti-intrusion. De plus, le Ministère a contribué à l'élaboration de la *Loi antiterroriste*, qui modifie le *Code criminel* et d'autres lois axées sur la lutte contre le terrorisme.

CONTRÔLE ET APPLICATION. Transports Canada a augmenté sa capacité de contrôler la conformité et d'appliquer les règlements et les normes. Il a affecté trois millions de dollars pour des inspecteurs de sûreté supplémentaires en vue d'augmenter les activités d'inspection, de contrôle et de vérification du système de sûreté du transport aérien et de superviser à l'échelle nationale les nouvelles exigences améliorées concernant la sécurité. Il a également travaillé avec le gouvernement des États-Unis en vue d'élaborer des processus et des instruments de vérification de l'équipement servant aux contrôles de sûreté.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN . L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), un fournisseur important de services de sûreté aérienne, a été établie le 1^{er} avril 2002. Cette société d'État sans but lucratif est tenue de rendre compte au ministre des Transports de l'observation ou du dépassement des normes établies par les règlements fédéraux. Elle est chargée du contrôle des passagers et de leurs effets avant l'embarquement, de la délivrance d'attestations aux agents de contrôle, de l'achat et de l'exploitation de l'équipement servant aux contrôles de sûreté, dont les systèmes de détection des explosifs, du financement de la police des aéroports en rapport avec la sûreté dans l'aviation civile et d'un programme élargi d'agents protecteurs d'aéronefs à bord des aéronefs.

TECHNOLOGIES DE POINTE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ. Le Ministère s'est orienté vers l'utilisation de technologies de pointe pour améliorer la sûreté aérienne.

☞ Pour de plus amples renseignements sur les initiatives législatives, consultez les sites :
www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2002/02_gc001f.htm

www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2001/01_h160f.htm

www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2002/02_h040f.htm

☞ Vous trouverez de l'information sur l'ACSTA sur le site :
www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2002/02_h035f.htm



Le gouvernement du Canada a annoncé qu'il contribuera plus d'un milliard de dollars au cours des cinq prochaines années pour l'achat, l'installation et l'entretien de nouveaux systèmes de détection des explosifs à divers aéroports canadiens et qu'au moins 220 millions de dollars seraient dépensés en 2002-2003. On prévoit que cet équipement sera installé aux aéroports qui desservent 99 pour cent des passagers aériens au Canada. En octobre 2001, un investissement initial de 55,7 millions de dollars a été approuvé pour l'achat et l'installation de systèmes de détection des explosifs ainsi que pour la formation connexe. Les systèmes en question ont été installés avec succès et sont utilisés pour le contrôle des passagers et de certains bagages enregistrés. Le Ministère a en outre accéléré la mise en place du Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC), conçu pour simplifier le processus d'obtention des autorisations de sécurité nécessaires pour avoir accès aux zones réglementées des aéroports. Le Ministère continue d'évaluer les avantages, en matière de sûreté, d'autres technologies de pointe, comme la biométrie.

CAPACITÉ EN MATIÈRE DE RENSEIGNEMENTS. L'évaluation en temps utile des renseignements concernant la sûreté est essentielle. Transports Canada a augmenté sa capacité de déterminer les menaces potentielles et les moyens de s'y attaquer par le truchement d'un réseau renforcé de renseignements avec d'autres ministères, d'analystes supplémentaires et de technologies de communication plus avancées.

FORMATION ET SENSIBILISATION. Un certain nombre de programmes de formation et de campagnes de sensibilisation ont été mis en œuvre. Par exemple, le Programme de sensibilisation aux contrôles avant embarquement, destiné aux agents des services des passagers des lignes aériennes, donne un aperçu des changements apportés aux mesures de sûreté depuis le 11 septembre; il devrait toucher environ 7 500 agents travaillant dans les aéroports du Canada. Plus d'un million d'exemplaires de la brochure intitulée *En avez-vous vraiment de besoin?*, conçue en collaboration avec l'industrie et le Comité consultatif canadien de sensibilisation à la sûreté aérienne, ont été distribués à des lignes aériennes et des agences de voyage. La campagne intitulée *La sécurité en vol, ça commence au sol*, a atteint le public au moyen d'affiches, de brochures et de messages à la radio, et des communiqués concernant la sûreté aérienne ont été diffusés par Weather Network et MétéoMédia.

LA SÛRETÉ DANS D'AUTRES MODES. Transports Canada a également entrepris des initiatives de sûreté dans d'autres modes de transport. En plus du Comité consultatif sur la sûreté aérienne, d'autres comités interministériels ont été formés pour se pencher sur les nouvelles questions liées à la sûreté. Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime examine tous les aspects de la sûreté maritime et portuaire et l'Équipe nationale de sûreté routière, qui inclut des représentants de l'Alliance canadienne du camionnage



et des provinces, examine les questions relatives à la sûreté routière et à celle de l'infrastructure. Ces initiatives sont décrites plus en détail ci-dessous.

Le Ministère a procédé à plus de 500 visites auprès de transporteurs canadiens de matières qui seraient très dangereuses en cas de déversement. Cette initiative a été bien reçue en raison du moment et du contenu du message, et les expéditeurs ont été davantage sensibilisés aux questions concernant la sûreté du transport des marchandises dangereuses. Le Ministère continue de partager ses compétences relatives aux marchandises dangereuses avec d'autres ordres de gouvernement, des services d'incendie et des autorités policières, en particulier en rapport avec les interventions en cas d'urgence et l'état de préparation.

Les précautions de sûreté ont été renforcées dans le transport terrestre aux postes frontaliers. Les véhicules traversant la frontière canado-américaine ont fait l'objet d'une inspection complète par les agents américains immédiatement après le 11 septembre. Une équipe nationale de la sûreté routière, organisée pour s'attaquer aux questions de sûreté relatives à l'infrastructure, aux conducteurs et aux véhicules, a communiqué avec les exploitants de ponts et de tunnels, a coordonné la participation fédérale liée aux délais aux frontières et a examiné avec ses homologues américains les questions de sûreté et l'élaboration d'une stratégie pour le renforcement de l'identification de sûreté relative aux permis de conduire. En décembre 2001, le Canada et les États-Unis ont signé la *Déclaration sur la frontière intelligente*, qui sert de cadre pour les dispositions visant à garantir la sûreté des gens, des biens et de l'infrastructure ainsi que pour l'échange de renseignements sur l'application.

Les administrations portuaires ont augmenté les précautions de sûreté, ont mis en place des patrouilles de sûreté et une surveillance, ont amélioré l'éclairage et les clôtures, ont mis en place de l'équipement pour le contrôle des cargaisons ainsi que des cartes d'accès pour les travailleurs des ports et ont amélioré la liaison avec les services policiers locaux et les autorités américaines. Par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, le Canada et les États-Unis ont collaboré en vue de mettre à jour les procédures des contrôles de sûreté concernant les navires entrant dans la système de la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. De plus, les protocoles d'arraisonnement ont été modifiés afin d'améliorer les mesures à prendre face à toute menace avant que les navires parviennent au port. Par exemple, les avis d'arrivée pour les bâtiments entrant dans les eaux canadiennes ont été augmentés de 24 à 96 heures et l'on a amélioré les dispositions relatives à la sûreté pour le secteur des paquebots de croisière. Cela comprend la présence accrue de policiers à certains ports durant la saison touristique ainsi que le contrôle de tous les passagers montant à bord d'un paquebot de croisière à un port canadien, de leur bagage à main et de sacs de voyage choisis au hasard.



ACCENT MIS SUR L'EXÉCUTION DES PROGRAMMES DE SÉCURITÉ

GESTION DES RISQUES. Les programmes de sûreté et de sécurité du Ministère ont, en général, adopté une approche systémique et intégrée de la gestion des risques. Dans le domaine de la sécurité maritime, les quatre administrations de pilotage ont approuvé une méthode fondée sur les risques pour la prise des décisions. En ce qui concerne la sécurité dans l'aviation civile, des données obtenues à partir des activités de surveillance et d'application ont été utilisées pour déterminer les objectifs relatifs aux risques. En ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, une politique portant sur la gestion des risques et les instruments de mesure du rendement améliore la planification et l'exécution des programmes. Dans l'ensemble, le Ministère continue d'investir dans la collecte, la communication et la qualité des données sur la sécurité en vue d'améliorer la supervision de la sécurité et les stratégies concernant la conformité.

RAGE DE L'AIR. Les événements du 11 septembre ont retardé la mise en place de règlements pour répondre aux incidents de rage de l'air. Toutefois, une initiative de sensibilisation à la rage de l'air lancée parmi les principales parties intéressées a mené à une réponse plus positive du système juridique, car les attentes de la société ont été mieux déterminées et comprises. En outre, une brochure intitulée *Passagers indisciplinés des entreprises de transport aérien – L'intervention de la police – Guide d'information à l'intention du personnel des entreprises de transport aérien au Canada* a été distribuée aux exploitants et employés des lignes aériennes pour les aider à s'occuper plus efficacement des incidents de rage de l'air.

CHEMINS DE FER. En mai 2001, on a ordonné à l'industrie ferroviaire de réviser le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* pour améliorer la sécurité dans la manutention des aiguillages dans les territoires sans système de signaux de trains. Approuvé en décembre 2001, le nouveau Règlement porte sur les réductions de vitesse à l'approche des signaux, la procédure de communication pour confirmer la position d'un aiguillage et la procédure pour la manutention des aiguilles de voie principale; ce nouveau Règlement a permis de réduire immédiatement de moitié le nombre des incidents dus à des aiguillages. En outre, le Ministère aide l'industrie à améliorer la sécurité en trouvant des solutions de remplacement peu coûteuses pour la signalisation relative aux aiguillages et en proposant des endroits pour les essais. Il travaille de plus avec l'Association des chemins de fer du Canada sur un contrat financé conjointement et visant à déterminer les facteurs humains contribuant au fait que des aiguilles sont mises dans la mauvaise position, à examiner des systèmes de contrôle canadiens et à élaborer un protocole officiel permettant aux sociétés ferroviaires de déterminer elles-mêmes les lacunes et de les corriger.

Vous trouverez davantage de renseignements sur la rage de l'air dans le site :

www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2001/01_H060f.htm

Vous trouverez des renseignements sur les mesures visant à améliorer la sécurité ferroviaire dans le site :

www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2001/01_h150f.htm



Vous trouverez des renseignements sur le Programme de contrôle par l'État du port dans le site : www.tc.gc.ca/securemaritime/TP/TP13595/Rapport-annuel-2001.htm

CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT. Dans le cadre de son Programme de contrôle par l'État du port, Transports Canada a inspecté 1 197 bâtiments en 2001 – ce qui représente le plus grand nombre d'inspections jamais effectuées et correspond à environ 30 % des bâtiments faisant escale dans les ports canadiens. Le programme protège la vie de Canadiens, les biens et le milieu marin contre un transport non conforme aux normes en inspectant les bâtiments étrangers pour garantir la conformité aux principales conventions internationales concernant le transport maritime. Le tableau 4 indique que 63 % des bâtiments détenus (58 sur 92) étaient des vraquiers, une tendance qui a été constante.

Un meilleur ciblage et des programmes d'inspection spéciaux pour les vraquiers et les navires-citernes ont contribué à une amélioration de la sécurité des navires étrangers entrant dans les ports canadiens. Le pourcentage des navires ayant des lacunes a diminué très légèrement, passant de 54 % en 2000 à 53 % en 2001, bien que seulement 8 % de ces bâtiments aient été détenus en 2001 alors que 10 % l'avaient été en 2000.

Vraquiers	63%
Transporteurs de marchandises sèches généraux	10%
Navires-citernes non-spécifiés	8%
Navires-citernes transporteurs de produits chimiques	7%
Porte-conteneurs	4%
Navires-citernes transporteurs de produits pétroliers	4%
Autres	4%

Source : Sécurité maritime, Contrôle des navires par l'État du port, Rapport annuel 2001

Parmi l'ensemble des défauts relevés au cours des inspections concernant le contrôle par l'État du port en 2001, le pourcentage le plus élevé (18,3 %) a eu trait aux « engins de lutte contre les incendies ». La « sécurité en général », qui comprend les défauts de structure et la corrosion de la structure du navire, a représenté le deuxième pourcentage en importance (15,7 %), et les « engins de sauvetage » et le « matériel de navigation » ont représenté les troisième et quatrième pourcentages en importance (12,6 % et 11,5 % respectivement). Ces quatre catégories de déficiences correspondent à un manque d'entretien des structures et du matériel essentiels à la sécurité de tout voyage; le fait qu'elles se trouvent encore en tête de la liste des problèmes demeure un défi pour le Ministère.

PETITS NAVIRES À PASSAGERS. En réponse aux recommandations faites par le Bureau de la sécurité des transports à la suite du naufrage du *True North II* à Tobermory, en Ontario, en juin 2000, Transports Canada a pris plusieurs mesures pour améliorer la sécurité des petits navires à passagers au Canada. Il a entrepris un examen des règlements et des normes établis pour ces petits navires en vue d'aborder des questions comme l'étanchéité à l'eau, l'imperméabilité et l'invasion par les hauts. Des modifications ont été apportées au *Règlement sur les petits bâtiments* et au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* en vue d'exiger que les passagers reçoivent un exposé sur les mesures de sécurité avant le départ de tout endroit au Canada.

Vous trouverez des renseignements sur les petits bâtiments commerciaux dans le site : www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/NCE/Petits-navires-commerciaux/menu.htm

En outre, tous les bâtiments de moins de 25 mètres de longueur doivent prendre des dispositions pour que les radeaux de sauvetage embarqués flottent librement en cas de naufrage.

Transports Canada a mis en place un programme de formation pour les inspections des petits navires à passagers et il veut sensibiliser davantage le milieu maritime à la sécurité. Il a de plus amélioré la qualité des inspections, de sorte que les lacunes sont promptement déterminées, signalées et corrigées.

MODERNISATION DES CADRES RÉGLEMENTAIRES

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, qui a reçu la sanction royale en décembre 2001, est une étape importante dans la modernisation du régime canadien de réglementation des transports. Le nouveau tribunal remplacera le Tribunal de l'aviation civile et servira de recours aux particuliers et aux organisations des secteurs maritime et ferroviaire et de l'aviation civile qui désireront contester des mesures d'application administratives de Transports Canada. La Loi devrait entrer en vigueur d'ici juin 2003.

PASSAGES À NIVEAU. Bien que le nombre des incidents ferroviaires et des décès aux passages à niveau ait considérablement diminué depuis dix ans, l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et le long des emprises ferroviaires demeure une des principales priorités de Transports Canada et des chemins de fer canadiens. Les intrusions et les passages représentent 95 % de tous les décès liés aux chemins de fer et continuent de constituer des risques en matière de sécurité à la fois pour les chemins de fer et les utilisateurs des routes. Transports Canada met au point de nouveaux règlements en vue d'établir des normes de sécurité plus modernes et de donner des directives claires pour la construction et l'entretien des passages ainsi que le contrôle de l'accès aux voies ferrées. On pourra ainsi mieux déterminer les endroits comportant des lacunes au chapitre de la sécurité et les règlements préciseront les pratiques à employer pour les corriger. En raison de la complexité de ces questions et de la diversité des intervenants, la publication des règlements dans la Gazette du Canada, partie II, a été reportée en décembre 2002.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE. En vertu du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF)*, entré en vigueur le 31 mars 2001, toutes les sociétés ferroviaires réglementées par le gouvernement fédéral doivent établir et tenir à jour un SGSF comportant des composantes obligatoires. Les sociétés ferroviaires sont encouragées à intégrer la sécurité dans leurs activités quotidiennes, à s'attaquer aux causes systémiques des accidents et des pertes et à favoriser une plus grande conformité volontaire en matière de sécurité ainsi qu'une responsabilité interne au sein du milieu. Le Règlement est toutefois conforme au cadre d'exploitation et au mode de gestion des sociétés ferroviaires. Avant la mise



Vous trouverez des renseignements sur le SGS dans le site :
www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations_fre.htm



en place du Règlement, le Ministère a travaillé avec les intervenants en vue d'élaborer le matériel d'orientation, qui a fait l'objet d'une large diffusion et auquel se sont ajoutés des séances et des documents divers.

Durant l'année 2001-2002, la première année du programme, toutes les sociétés ferroviaires auxquelles on l'avait demandé ont présenté des renseignements initiaux sur le SGSF et ont bien répondu aux demandes de mesures correctives faites par le Ministère. Toutes les sociétés doivent subir une vérification du SGSF tous les trois ans. Voulant mettre l'accent sur l'évaluation de la documentation relative au SGSF, six sociétés ont déjà été vérifiées. Bien que les sociétés aient en général démontré leur conformité, il y a certains problèmes : les rapports des sociétés sur le rendement relatif à la sécurité sont incompatibles et il arrive souvent que les bureaux des sociétés ferroviaires ainsi que les fonctions de première ligne ne perçoivent pas de la même façon les exigences relatives au SGSF. Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre des activités de sensibilisation, en plus des vérifications, pour garantir la conformité aux exigences.

Il faudrait noter que les approches officielles de l'établissement de solides cultures de la sécurité dans les sociétés, comme le système de gestion de la sécurité, sont de plus en plus adoptées dans le secteur maritime et celui de l'aviation. Le lecteur trouvera d'autres renseignements sur les initiatives prises pour l'aviation civile dans la section intitulée *Renforcement de l'engagement des intervenants et de leurs relations*, que l'on trouvera ci-après.

LOIS CONCERNANT LE SECTEUR MARITIME. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* a reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001. Cette réforme réglementaire modernise le transport et la navigation dans tout le milieu maritime en vue de promouvoir une exploitation plus sûre, plus efficace et plus soucieuse de l'environnement. Transports Canada a entrepris des consultations avec l'industrie, les intervenants et d'autres ministères en vue de mieux faire connaître et comprendre la nouvelle loi. La première ronde de consultations, qui mettait l'accent sur la réforme des règlements touchant les petits bâtiments, a eu lieu dans six villes canadiennes. On a également apporté des modifications à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* pour que les lois canadiennes sur les lignes de transport océanique restent en harmonie avec celles de nos principaux partenaires commerciaux.

VÉHICULES AUTOMOBILES. Le Ministère a examiné des façons d'améliorer la *Loi sur la sécurité automobile*. L'expérience acquise sur le terrain dans le cadre des activités d'application de la loi, les résultats des essais, les inspections relatives aux vérifications et les décisions des tribunaux ont montré que la Loi, bien qu'elle ait moins de dix ans, comporte des problèmes à résoudre dans des domaines comme les méthodes d'application et l'importation par des particuliers. La jurisprudence établie au cours de la dernière décennie a également montré qu'il fallait éclaircir certains points.

Vous trouverez des renseignements sur la modernisation de la LMMC dans le site :

www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2001/01_h033f.htm



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES. Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, pris en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, est conçu pour promouvoir la sécurité du public. Il établit les exigences pour les essais, la classification, l'étiquetage, le confinement, la formation, la planification des mesures d'urgence et la documentation portant sur les marchandises dangereuses. La version du Règlement concernant le langage clair a été publiée dans la partie II de la Gazette du Canada le 15 août 2001 et elle entrera en vigueur le 15 août 2002. Cette version éclaircit, simplifie et modernise le Règlement adopté au début en 1985, et elle rationalise le processus pour les expéditions mettant en cause plusieurs modes de transport.

RENFORCEMENT DE L'ENGAGEMENT DES INTERVENANTS ET DE LEURS RELATIONS

La mise en place de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les sociétés aériennes est une priorité clé du Ministère depuis 1999. Cette initiative aide les sociétés aériennes à élaborer leur propre culture de la sécurité au moyen d'un cadre officiel pour l'intégration de la sécurité dans les activités quotidiennes. Les normes relatives aux SGS des grandes sociétés aériennes et des organisations chargées de la maintenance qui leur sont associées ont été mises au point et feront bientôt partie du *Règlement de l'aviation canadien*. Fait encourageant, plusieurs exploitants et organisations chargées de la maintenance mettent volontairement en œuvre l'intention du nouveau Règlement et de ses normes en prévision de leur publication.

En novembre 2001, Transports Canada a lancé une importante initiative de sensibilisation aux notions et aux principes des SGS qui a sensibilisé à la sécurité et a mis l'accent sur l'engagement pris par le Ministère et le secteur aérien envers la sécurité. Le Ministère travaille en outre avec les promoteurs des SGS faisant partie de l'industrie, qui ont été choisis par l'Association du transport aérien du Canada et d'autres entités du secteur aérien, pour faire valoir les objectifs des SGS, communiquer des messages cohérents et faire bon usage des ressources disponibles. Les promoteurs préconisent l'adoption des SGS par l'industrie et la présence aux ateliers.

Les SGS ont été le thème central, au cours des deux dernières années, du Séminaire sur la sécurité aérienne au Canada, un événement national dont Transports Canada est l'hôte chaque année. Ce séminaire continue d'établir et d'améliorer des partenariats avec le milieu de l'aviation au Canada et à l'étranger en vue d'améliorer la sécurité aérienne. Les résultats d'un sondage effectué auprès des participants après le séminaire ont été très positifs et la demande pour le séminaire continue d'être élevée.

 Vous trouverez des renseignements sur le Règlement dans le site :

www.tc.gc.ca/tmd/reglements.htm



Vous trouverez des renseignements sur Direction 2006 dans le site : www.direction2006.com



SÉCURITÉ FERROVIAIRE – DIRECTION 2006. Direction 2006 constitue un effort spécial de l'ensemble des ordres de gouvernement, des sociétés ferroviaires, des organisations chargées de la sécurité du public, des forces policières, des syndicats et des groupes communautaires pour, d'ici 2006, réduire de moitié, par rapport aux chiffres de 1996, le nombre des collisions se produisant aux passages à niveau et celui des incidents liés aux intrusions sur les emprises. L'initiative a permis d'atteindre 48 % des objectifs concernant les passages et 76 % de ceux concernant les intrusions. Non seulement le nombre des organisations partenaires a augmenté en passant de 20 à presque 40, mais chaque dollar versé par le Ministère a engendré des contributions en nature d'une valeur d'environ 20 \$ par tous les partenaires du programme en 2001. Cette réussite se reflète dans la production et la distribution de plus de 40 nouvelles initiatives concernant la sécurité ferroviaire depuis le début du programme. Ces initiatives ainsi que d'autres – comme les contributions du Ministère visant l'amélioration des passages à niveau et l'Opération Gareautrain, un programme de sensibilisation du public financé à parts égales par Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada – ont contribué à réduire de 60 %, depuis 1981, le nombre des collisions survenues à des passages à niveau. Et ce pourcentage ne tient pas compte de l'augmentation du nombre des véhicules, des nouveaux conducteurs et des trains.

Selon les chiffres du Bureau de la sécurité des transports du Canada, il y a eu une augmentation des incidents ferroviaires au cours de l'année 2001, mais depuis le début de 2002, la tendance a de nouveau été à la baisse. Il y a eu 279 collisions à des passages à niveau en 2001 contre 264 en 2000, mais ce chiffre est inférieur à la moyenne de 298 établie pour cinq ans. Le nombre des incidents liés à des intrusions a totalisé 79 en 2001, ce chiffre étant égal à celui de 2000 mais inférieur à la moyenne de 95 incidents dénombrés durant une période de cinq ans (1996-2000). En 2001, les collisions aux passages à niveau et les intrusions sur les emprises ferroviaires ont entraîné 99 décès. Cette augmentation de 14 % par rapport à 2000 est principalement due à une augmentation de 24 % dans les décès survenus à des passages à niveau. Le nombre des blessures graves dues à des collisions à des passages à niveau et à des intrusions sur les emprises est passé de 56 en 2000 à 69 en 2001. La majorité de ces collisions se sont produites à des passages à niveau équipés de dispositifs de signalisation; les trois quarts d'entre elles ont eu lieu en plein jour alors que la visibilité était bonne. Dans environ un tiers des collisions, c'est le véhicule qui frappe le côté du train, souvent la nuit, quand les véhicules se déplacent trop vite par rapport à la distance que peuvent illuminer leurs phares.

Un sondage pancanadien effectué par Internet par la société Ipsos-Reid en mars 2001 auprès de 1 043 jeunes Canadiens âgés de 12 à 18 ans a mesuré l'efficacité d'un communiqué d'intérêt public créé pour la télévision. Quarante-vingt-quatre pour cent des répondants ont estimé que le communiqué



dissuadait « efficacement » le gens de marcher sur les voies ferrées; de ce nombre, 40 % ont trouvé le communiqué « très efficace ». Les résultats du sondage sont exacts dans la mesure de plus ou moins 3 % dix-neuf fois sur vingt par rapport à ce qu'ils auraient été si le sondage avait été effectué auprès de l'ensemble des jeunes Canadiens et Canadiennes ayant accès à Internet. La marge d'erreur serait plus importante pour les sous-échantillons de la population visée par le sondage. Les données ont été pondérées sur le plan des statistiques pour s'assurer que la composition de la population de l'échantillon, en ce qui a trait à l'âge, au sexe et aux régions, reflétait celle de la population des jeunes Canadiens ayant accès à Internet. Les conclusions ont également révélé que les jeunes Canadiens connaissaient peu les façons de traverser les passages à niveau sans danger et que le sondage avait contribué à améliorer leur perception du risque.

En ce qui concerne l'application des lois et règlements, de nombreuses forces policières ont prêté assistance dans le cadre de programmes spéciaux mettant en cause des agents voyageant en train et surveillant les passages à niveau. Par exemple, des dispositions ont été prises avec quinze services de police couvrant le territoire situé entre Toronto et London, en Ontario. Des autorités policières locales ont également appuyé Direction 2006 en transmettant le message sur la sécurité à plus de 1 400 000 Canadiens chaque année par le truchement de visites dans des établissements d'enseignement et des centres commerciaux et à des groupes d'aide effectués dans le cadre de l'Opération Gareautrain.

Des membres de l'équipe de football des Alouettes de Montréal se sont joints à de centaines de bénévoles pour lancer une campagne médiatique nationale avec Direction 2006 en vue de promouvoir la sécurité le long des voies ferrées du Canada. Des communiqués diffusés à la radio et à la télévision à l'intention des conducteurs jeunes et adultes ont été entendus par un grand nombre d'autres intrus potentiels. De plus, Viacom Outdoors et d'autres partenaires de la campagne ont coparrainé une campagne pancanadienne effectuée au moyen de panneaux-réclame et d'affiches installées dans des abribus. C'est grâce au fait que le programme est axé sur la coopération et qu'il met l'accent sur la sensibilisation du public qu'il a réussi à renforcer les partenariats et à promouvoir l'adoption de pratiques sûres au sein des audiences visées.

SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE. Comme le milieu maritime avait demandé que l'on aborde la question de la sécurité des bateaux de pêche, Transports Canada a établi le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche pour le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) au printemps 2001. Le Comité, coprésidé par Transports Canada et un membre du secteur canadien des bateaux de pêche, est fermement appuyé par le secteur maritime. C'est une tribune pour consulter au sujet de questions importantes pour la sécurité dans le secteur, comme celles concernant la conception, la construction, l'exploitation, la conformité, l'armement en équipage, la délivrance

Vous trouverez des renseignements sur le CCMC dans le site : www.tc.gc.ca/cmac/ccmcprincipal.htm



☰ Pour de plus amples renseignements sur la Sécurité routière – Vision 2010, consultez le site www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/2010/fr/menu.htm



d'attestations et la formation. Il examine des questions opérationnelles et fait des recommandations au CCMC au sujet de questions stratégiques et d'initiatives concernant des règlements. Le Comité a notamment discuté du rapport et des recommandations du Bureau de la sécurité des transports portant sur le naufrage du Brier Mist, d'un document sur des questions liées à la délivrance des attestations et des résultats d'une enquête effectuée au sujet des bateaux de pêche.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE – VISION 2010. Vision 2010 améliore la communication et la collaboration entre les organismes chargés de la sécurité routière en vue de rendre les routes canadiennes les plus sûres du monde. Les interventions de Transports Canada visant à améliorer la sécurité routière, ainsi que celles des autres intervenants des secteurs public et privé, ont rapproché le pays de cet objectif. Depuis 1996, le nombre des décès a diminué de 6 % sur les routes et le nombre des blessures graves a diminué de 15 %, en dépit d'une augmentation constante du nombre des usagers des routes. De plus, par rapport aux chiffres de la période 1990-1995, le nombre des conducteurs ivres ayant subi des blessures fatales a diminué de 20 %.

Dans le cadre de Vision 2010, Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux se sont associés à des forces policières pour la réalisation d'un projet pilote visant à aider les policiers à mieux concentrer leurs ressources vers les comportements très risqués des utilisateurs des routes. Sa récente adoption dans les plans d'activités de la GRC et de forces policières provinciales et régionales est une réalisation importante. En alignant plus étroitement les interventions policières avec les principaux domaines visés par Vision 2010, les services de police peuvent utiliser leurs ressources d'une façon plus efficace et leurs activités d'application de la loi peuvent être plus efficaces.

Conformément à l'objectif de l'initiative qui consiste à sensibiliser le public, le Ministère dirige des initiatives, ou participe à ces initiatives en partenariat avec des intervenants clés, ces initiatives étant notamment le Programme canadien sur la protection des occupants 2010, la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010, Opération Impact et des campagnes de promotion de la bonne utilisation des dispositifs de protection pour enfants et de la sécurité des autobus scolaires.

Les ingénieurs des routes ont obtenu des résultats positifs à partir des manuels établissant des lignes directrices nationales comme les protocoles uniformes pour les vérifications de la sécurité routière. Les intervenants du milieu des camions, des autocars et des autobus, de concert avec les gouvernements fédéral et provinciaux, ont élaboré un système national d'évaluation de la sécurité qui améliorera le contrôle de la sécurité et l'application des textes législatifs connexes à l'égard des transporteurs commerciaux. Les données obtenues de l'enquête réalisée par le Ministère à l'échelle nationale au sujet de

l'utilisation des véhicules ont permis aux chercheurs spécialisés dans la sécurité routière de mieux quantifier les domaines problématiques. Par exemple, le fait que les jeunes conducteurs étaient considérés comme un groupe à risque élevé est confirmé par la conclusion selon laquelle les jeunes âgés de 16 à 19 ans courent beaucoup plus de risques d'être tués (par kilomètre parcouru) que le reste de la population des conducteurs.

CONSULTATION RELATIVE AUX RÈGLEMENTS. Selon une récente étude interne, la plupart des intervenants externes de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) du Ministère croient qu'elle consulte efficacement par le truchement du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TMD et du Comité consultatif sur les politiques générales relatives au TMD, auxquels s'ajoutent le site Internet servant à discuter du langage clair et des envois postaux directs. Les principaux facteurs de réussite sont notamment l'approche régulière et systémique de la consultation par la Direction générale, la profondeur et l'étendue des compétences réunies, les relations positives établies par le truchement des réunions en personne et les décisions de grande qualité qui découlent de l'ensemble du processus. Pour conserver la participation des intervenants, la Direction générale pourrait améliorer le moment choisi pour les consultations et la prise de décisions en rapport avec les réunions internationales, ainsi que les observations transmises aux intervenants.

MILIEU DES INSPECTIONS RÉGLEMENTAIRES. Transports Canada est l'un des plus importants ministères fédéraux chargés d'établir des règlements. Il a dirigé une initiative interministérielle en vue de trouver des solutions aux problèmes qui affectent tout le milieu de la réglementation, dont les questions concernant le recrutement et le maintien en poste, la gestion du savoir, la communication des pratiques exemplaires parmi les spécialistes des domaines de la réglementation et de l'inspection et l'amélioration de la coordination des rôles et des responsabilités parmi les ministères et organismes gouvernementaux. Les initiatives auxquelles ont participé plusieurs ministères ont compris une conférence des inspecteurs et des gestionnaires, qui a attiré plus de 60 personnes, et des cours sur la direction technique offerts régulièrement. Le milieu a également lancé une initiative originale de transfert des connaissances qui a été adoptée par Transports Canada et nos partenaires.



 Vous trouverez des renseignements sur la consultation relative aux règlements dans le document intitulé *Groupe de la Sécurité et Sûreté – Évaluation des mécanismes de consultation : Rapport sur les résultats et les recommandations clés*, Évaluation des programmes, Transports Canada, 2002

 Pour de plus amples renseignements sur le milieu des inspections réglementaires, consultez le site : www.leadership.gc.ca/static/ri_community/secretariat_f.shtml



3.3.2 Contribuer au développement économique et social du Canada

Résultat final

Un système de transport :

- efficient, efficace, viable, abordable et accessible;
- répondant aux besoins des utilisateurs et des collectivités;
- compétitif et harmonisé, tant au pays qu'à l'étranger.

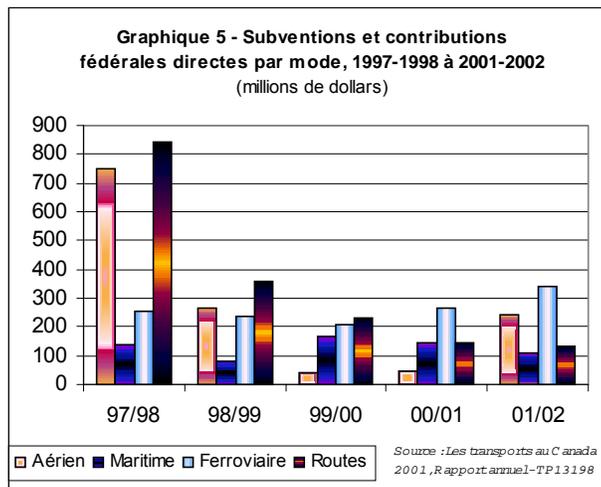
Total des dépenses nettes

Prévues : 528 M \$
 Autorisées : 724 M \$
 Réelles : 647 M \$

La politique fédérale à l'égard du transport cherche à favoriser des services de transport viables et efficaces fondés sur la concurrence, les bonnes pratiques commerciales et les forces du marché lorsque cela est possible. La déréglementation économique est le pivot de cette politique et, dans l'ensemble, a entraîné des avantages pour les Canadiens. La productivité s'est améliorée et les coûts encourus par les usagers ont diminué. Durant la décennie 1990, la productivité du secteur des transports a augmenté de 2,9 % par année, dépassant ainsi largement le reste de l'économie canadienne. Et pourtant, de 1981 à 1999, les prix réels du transport ont chuté de 27 %, et les transporteurs ont augmenté leur rendement d'environ un milliard de dollars.

La commercialisation de l'infrastructure du transport est un élément de la politique fédérale sur le transport qui est terminée en grande partie. En général, les coûts encourus par les contribuables ont diminué. Les nouvelles entités commerciales, comme les aéroports et les ports exploités par des sociétés sans but lucratif, ont démontré qu'elles pouvaient attirer des investissements très importants. Transports Canada met davantage l'accent sur l'établissement de relations avec ces entités, sur les questions concernant notamment la préservation et l'amélioration des biens publics ainsi que sur la protection, comme auparavant, de l'intérêt public.

Une autre tendance est la réduction générale des subventions et contributions versées pour le transport depuis le milieu de la décennie 1990. Toutefois, comme l'indique le graphique 5, le financement du secteur aérien a augmenté en 2001-2002, en grande partie à cause d'une contribution pour couvrir les



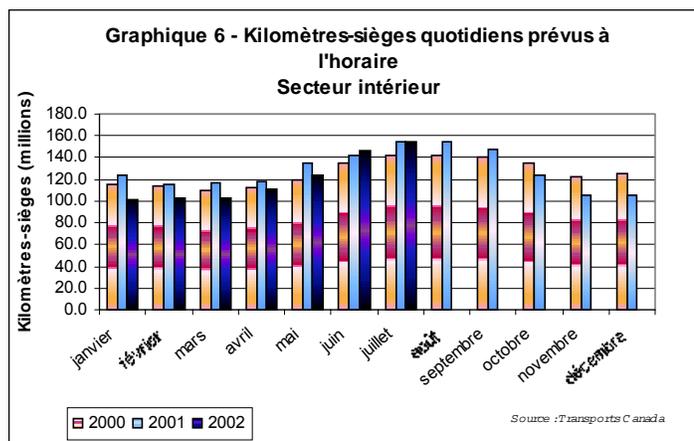


coûts extraordinaires liés au 11 septembre, et le financement total du secteur ferroviaire a augmenté au cours des deux dernières années en raison du fait que le gouvernement a investi des capitaux importants dans le transport des voyageurs par chemin de fer.

PROMOUVOIR LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET LE COMMERCE

SECTEUR AÉRIEN DANS LA FOULÉE DU 11 SEPTEMBRE. Cela a été une année sans précédent dans le transport aérien, mais le secteur et les marchés se sont bien adaptés. Les événements du 11 septembre se sont ajoutés aux effets du ralentissement économique, causant ainsi une diminution de 18 % dans la demande intérieure en septembre 2001 par rapport à septembre 2000. En réponse à cette situation exceptionnelle, le Ministère a voulu dédommager les transporteurs aériens ordinaires et à services spéciaux du Canada pour les pertes résultant de la fermeture de l'espace aérien du Canada durant la période allant du 11 au 16 septembre. En allouant 99 millions de dollars à 361 requérants, il a contribué à la stabilisation du secteur du transport aérien pour qu'il demeure viable.

Le graphique 6 indique les sièges-kilomètres réguliers quotidiens, par mois, pour le secteur aérien canadien en 2000, 2001 et 2002. Il illustre les répercussions importantes du 11 septembre sur le trafic intérieur. Toutefois, le graphique indique également que depuis mars 2002, il s'est produit un retour constant vers les niveaux saisonniers antérieurs.



En outre, à la suite du 11 septembre, les assureurs internationaux n'ont plus offert les niveaux de garantie contre les risques de guerre qu'ils offraient auparavant. Sans cette garantie, de nombreux services aériens clés n'auraient pu continuer à être offerts. Au début, le gouvernement a dédommagé les transporteurs aériens canadiens, les aéroports, NAV CANADA et d'autres fournisseurs de services essentiels dans les aéroports pour une période de 90 jours. Il a ensuite élargi ces dédommagements aux nouveaux exploitants de services aériens. Le gouvernement fédéral continue de travailler avec les assureurs internationaux et l'OACI pour trouver une solution à long terme plus stable.



En dépit des conditions difficiles du marché du transport aérien, la restructuration des lignes aériennes se poursuit et les Canadiens peuvent maintenant espérer de meilleurs choix. Dans les huit mois qui ont suivi la faillite de Canada 3000, la capacité perdue a été reprise par d'autres lignes aériennes. Non seulement les petites entreprises démontrent leur confiance face à la concurrence dans le marché intérieur, mais les marchés intérieurs et internationaux manifestent une reprise après les événements de l'automne dernier. Air Canada continue de dominer le marché intérieur, mais de petites sociétés comme Westjet, Air Transat, Skyservice, Canjet et Jetsgo ont élargi leurs activités. Par exemple, Westjet a ajouté Comox, Fort McMurray, Sault Ste. Marie, Sudbury et Thompson à son réseau en 2001, de même que plusieurs nouveaux itinéraires allant de l'Ouest canadien à Hamilton et Ottawa. Des transporteurs régionaux ont également pénétré et quitté des marchés. À titre d'exemple de nouveaux services, Bearskin Airlines a lancé un service de sept vols réguliers quotidiens entre l'aéroport de Buttonville de Toronto et Ottawa. La société a également établi en octobre 2001 un service aérien régulier entre Winnipeg et Dryden immédiatement après que Calm Air ait mis fin à son service dans ce marché. Dans l'Ouest canadien, Hawkair a élargi son service à Prince Rupert et Smithers.

Les routes et les frontières sont vitales pour l'économie canadienne :

- Le réseau routier canadien s'étend sur plus de 1,4 million de kilomètres et est utilisé par plus de 23 millions de véhicules.
- Le camionnage prédomine dans le commerce entre le Canada et les É.-U., transportant plus de 65 % de l'ensemble des marchandises, dont la valeur est estimée à un milliard de dollars par jour.
- Il existe plus de 100 points de passage frontaliers, mais six de ces points reçoivent 70 % des marchandises acheminées par camion.

Dans le transport aérien international, les exploitants canadiens ont livré bataille, mais ils sont lentement retournés à des niveaux de trafic normaux. Selon Air Canada, les États-Unis sont son marché dont la croissance est la plus forte, et la politique d'ouverture des espaces aériens continue d'être importante pour favoriser la croissance économique des sociétés aériennes canadiennes et d'autres entreprises des secteurs des affaires et du tourisme.

UN ACCENT RENOUVELÉ MIS SUR LES FRONTIÈRES ET LES ROUTES. Le rôle de Transports Canada dans l'amélioration de l'infrastructure des routes et des frontières comprend la fourniture de contributions fédérales et la collaboration avec des partenaires des secteurs public et privé. Les projets consistent dans une infrastructure matérielle, comme de l'asphalte et du béton, ou dans une « infrastructure intelligente », comme la mise en place de systèmes de transport intelligents.

Une priorité importante depuis le 11 septembre a été la collaboration avec d'autres ministères fédéraux, des provinces, le gouvernement fédéral et ceux d'États des États-Unis et le secteur privé en rapport avec la sûreté et l'efficacité aux frontières. Les États-Unis sont le plus important partenaire commercial du Canada et la Déclaration sur la frontière intelligente signée par les deux pays en décembre 2001 renforce l'importance de la libre circulation des véhicules commerciaux aux points frontaliers.

Des améliorations ont été apportées l'an dernier au poste frontalier de Fort Francis, en Ontario. Le Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR), élaboré récemment, fournit la contribution fédérale à une étude à frais



partagés actuellement effectuée en collaboration avec la Federal Highway Administration des États-Unis, le Department of Transportation du Michigan et le ministère des Transports de l'Ontario. L'étude vise à trouver des solutions à court et long termes pour augmenter la capacité de transport des personnes, des biens et des services entre le sud-est du Michigan et le sud-ouest de l'Ontario. Des travaux ont commencé avec la Société des ponts fédéraux Limitée, une société d'État. Il s'agissait de réaliser des études pour évaluer les passages à Cornwall (pont international de la voie maritime) et Gananoque (pont des Mille-Îles). Des projets sont également élaborés dans les basses terres du Fraser, en Colombie-Britannique, et le long du corridor commercial allant de Montréal au poste frontalier situé entre Lacolle (au Québec) et Champlain (dans l'État de New York). Leurs coûts sont partagés avec les provinces et ils comprennent l'amélioration du réseau routier, en vue de fournir une capacité supplémentaire ou d'améliorer la sécurité, et la mise en place de systèmes de transport intelligents.

Des fonds supplémentaires sont maintenant disponibles pour les frontières dans le programme d'infrastructures frontalières annoncé dans le Budget de 2001 et doté d'une somme de 600 millions de dollars. Transports Canada fournit un apport à l'égard de projets visant un meilleur accès routier aux postes frontaliers, des centres de traitement pour les véhicules commerciaux afin d'accélérer leur franchissement des contrôles douaniers, et la mise en place de systèmes de transport intelligents.

Transports Canada établit en outre des partenariats avec des parties intéressées des secteurs public et privé en vue d'améliorer les routes canadiennes. Dans le cadre du PSIR, une somme de 500 millions de dollars est affectée sur cinq ans à d'importantes améliorations des axes routiers commerciaux est-ouest et nord-sud du Canada en vue d'atteindre les objectifs concernant la sécurité et l'efficacité. Des ententes d'une valeur de 117 millions de dollars en fonds fédéraux ont été signées avec les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de la Nouvelle-Écosse; des négociations avec les autres provinces et les territoires sont en cours. Certains projets ont commencé et l'on discute de la possibilité d'avoir recours à des investissements du secteur privé pour la construction d'immobilisations ou à l'établissement de partenariats entre les secteurs public et privé. Transports Canada finance en outre, par le truchement de la Société des ponts fédéraux Limitée, la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier, à Montréal, ces travaux devant coûter 115 millions de dollars.

Il est encore trop tôt pour faire état des résultats des activités liées aux frontières et aux routes du Ministère, car la plupart des projets en sont encore à la phase de planification et sont au tout début de leur mise en œuvre. Toutefois, le Ministère est bien placé pour évaluer les résultats des années à venir, car les ententes de contribution incluent l'exigence d'obtenir des données sur le rendement. Le suivi des résultats donne l'assurance que les

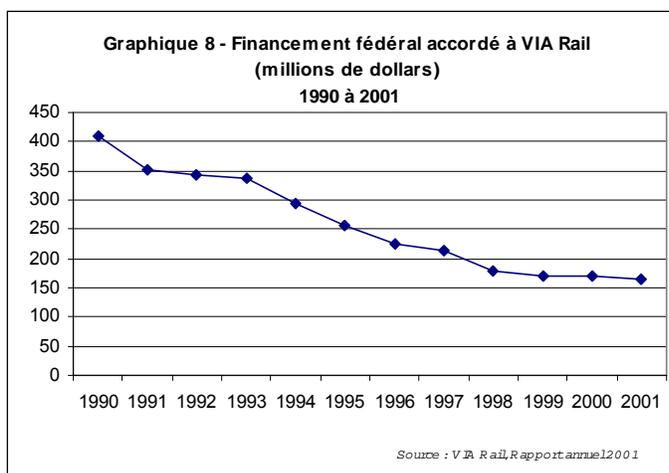
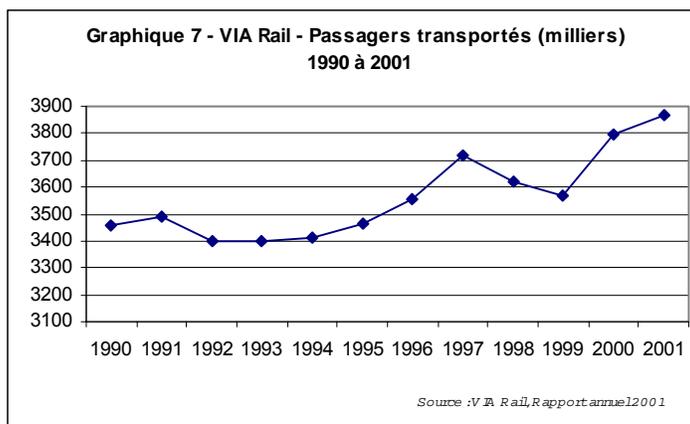


fonds du gouvernement fédéral ont été affectés aux fins prévues et détermine dans quelle mesure les fonds provenant d'autres sources ont été majorés. À plus long terme, le suivi permet de mesurer l'incidence des projets sur la sûreté, la sécurité, l'efficacité, la durabilité et la satisfaction des collectivités.

REVITALISATION DES CHEMINS DE FER POUR PASSAGERS. En avril 2000, le gouvernement du Canada a augmenté le financement du capital accordé à VIA Rail, le service de chemin de fer pour passagers national, pour permettre à la société de renouveler son parc de locomotives et de voitures à voyageurs, de moderniser l'infrastructure ferroviaire, de remettre en état certaines gares et d'installer des systèmes de gestion des déchets sur ses voitures existantes. On s'attend également à ce que le financement stimule la demande grâce à une augmentation des fréquences de passage et de la vitesse, ce qui, en définitive, aidera VIA à réduire sa dépendance au financement de ses activités par le gouvernement. Malgré les quelques défis que la société doit relever, VIA utilise sciemment les fonds supplémentaires.

Comme le montre le graphique 7, VIA a transporté plus de passagers en 2001 qu'au cours de n'importe quelle année antérieure et a réduit de sept millions de dollars son recours aux fonds d'exploitation du

gouvernement. Le graphique 8 indique que depuis 1990, la dépendance de VIA Rail à l'égard du financement du gouvernement pour l'exploitation a diminué de façon constante.



Les améliorations aux voies et aux systèmes de signalisation entre Ottawa et Montréal seront toutes apportées d'ici la mi-septembre 2002 et permettront à VIA d'offrir un service beaucoup plus rapide entre les deux villes. En outre, VIA a modernisé les gares



de passagers et les installations de Moncton, de Kingston, d'Oshawa, de Kitchener, de Brantford et de Jasper, et a construit une nouvelle gare à London.

Afin d'aider à réduire la congestion urbaine dans les régions centrales du Canada, VIA a ajouté de nouveaux services urbains périphériques à Oshawa, à Kitchener et à Aldershot. Dans la région du Grand Toronto, VIA a conclu une entente de billetterie directe combinée avec GO Transit. Cette entente permet à VIA et à GO de transporter les passagers de l'un ou l'autre des transporteurs entre des gares partagées, ce qui relâche la pression exercée sur le système de banlieue de Toronto et offre plus d'options aux passagers.

Vingt-et-une nouvelles locomotives à grande vitesse ont été mises en service en novembre et en décembre 2001. VIA a également fait l'acquisition de 139 nouveaux wagons *Renaissance*, auxquels on apporte des modifications afin d'en améliorer l'accessibilité et la sécurité. Cette acquisition élargit le parc de voitures d'un tiers. Par contre, cet équipement n'est pas encore complètement en service; il faut attendre la résolution d'une demande concernant l'accessibilité aux wagons, qui a été présentée à l'Office des transports du Canada par le Conseil des Canadiens avec déficiences.

TRANSPORT ET MANUTENTION DU GRAIN. Pour donner suite à un engagement pris en 2000, le gouvernement du Canada a retenu les services d'un surveillant indépendant, soit Quorum Corporation d'Edmonton, en Alberta, pour préparer un rapport sur le rendement du système de transport et de manutention du grain. Dans le cadre de cette initiative, c'est la première fois qu'on constitue une base de données si complète pour les besoins d'une analyse. La base de données comprend des données provenant des compagnies de chemins de fer, des compagnie céréaliers, de la Commission canadienne du blé, de la Commission canadienne des grains et de la Canadian Ports Clearance Association. Bien que cet exercice se soit avéré complexe et lent, il aide les intervenants à évaluer le rendement du système et donne des renseignements essentiels au processus décisionnel gouvernemental.

Le premier rapport annuel, *Surveillance du système canadien de manutention et de transport du grain - Rapport annuel: campagne agricole 2000-2001*, a soulevé que le temps de passage des grains dans le système a été réduit à 67 jours, comparativement à 71 jours en 1999-2000. On a également fait état d'une réduction impressionnante du temps requis pour le remplissage et le vidage des wagons, ainsi que pour le transport jusqu'à destination; cette période est passée de 19,7 jours à 16,4 jours. Un déclin de près de 15 % dans le nombre des silos-élevateurs a confirmé la tendance de rationalisation des silos-élevateurs. La réduction de la capacité de stockage des systèmes était plus modeste, soit de l'ordre de 4,1 %. Les changements dans l'infrastructure ferroviaire ont été relativement modestes et le Groupe de la politique sur l'affectation des wagons, dont les membres proviennent de l'industrie, a été



dissous car les compagnies de chemins de fer ont commencé à affecter les wagons de façon bilatérale avec les expéditeurs.

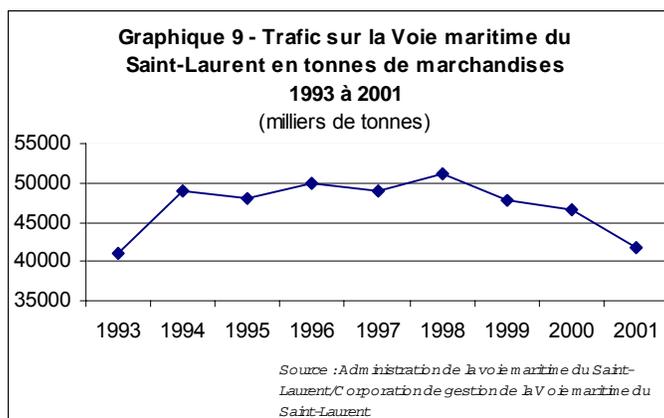
En outre, le rapport annuel soulignait qu'au cours de la campagne agricole de 2000-2001, on a obtenu un succès limité dans la tentative de rendre le système de transport et de manutention du grain plus commercial en élargissant progressivement les appels d'offres liées aux expéditions de grain de la Commission canadienne du blé aux ports de l'ouest canadien. Cette situation découle du fait que la commission et les principales compagnies céréalières n'ont pas conclu d'entente sur les nouvelles dispositions logistiques avant le mois d'août 2001.

PROGRÈS ET DÉFIS POUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, constituée en 1998 pour exploiter et maintenir les activités de navigation de la portion canadienne de la voie maritime, a connu du succès dans la promotion d'une orientation plus commerciale. La Corporation n'a pas demandé de fonds fédéraux au-delà de ceux demandés au Fonds de capital en fiducie, une fiducie créée pour le financement de tout déficit d'exploitation futur. En outre, la Corporation a atteint ou dépassé ses objectifs de coût concernant l'exploitation et le renouvellement des actifs. La stabilité financière de la Corporation lui a permis d'offrir à ses utilisateurs un rabais des tarifs de 1,5 % pour les saisons de navigation 2001 et 2002. Par ailleurs, une évaluation récente a démontré que les utilisateurs étaient généralement satisfaits de la sécurité, de la qualité du service et des efforts de consultation sur la voie maritime, mais qu'ils s'attendaient à une amélioration de la valeur de rentabilité et de la compétitivité.

Le gouvernement du Canada est toujours propriétaire des immobilisations de la Voie maritime du Saint-Laurent. En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada pour qu'elle entame la cession de 177 biens immobiliers

excédentaires de la Voie maritime. Le Ministère a effectué un examen de diligence raisonnable du plan de renouvellement des biens proposé et a conclu que le plan pourrait permettre de conserver les

biens de la Voie maritime comme composante viable, efficace, sécuritaire et fiable de l'infrastructure de transport du Canada. Bien que le gouvernement se



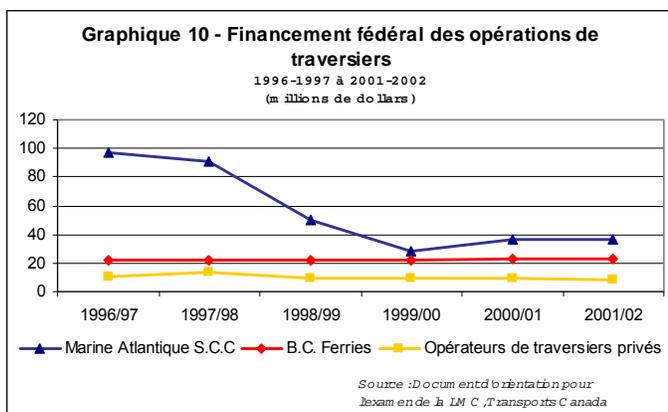


soit engagé à conserver un intérêt national dans la Voie maritime, il fait face au défi que posent l'infrastructure vieillissante et l'augmentation des coûts de maintien du statu quo. Dans le cadre d'un partenariat avec différents intervenants importants, comme la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Transports Canada évalue actuellement des stratégies de soutien de l'infrastructure de la Voie maritime.

En outre, les niveaux de trafic représentent d'autres défis dans la Voie maritime. Comme l'indique le graphique 9, à la fin des années 1990, le trafic avait repris de façon marquée par rapport aux creux historiques du début de la décennie. Toutefois, le trafic diminue constamment depuis 1998. On a observé un déclin prononcé de plus de 10 % de 2000 à 2001, grandement attribuable au ralentissement économique. Actuellement, le fonds de capital comporte un solde positif, mais ce dernier pourrait s'épuiser dans deux ou trois ans si le trafic n'amorce pas une remontée.

SOUTIEN DES TRAVERSISERS SUR LES CÔTES EST ET OUEST. La Politique maritime nationale (1995) s'est traduite par des programmes de traversiers rationalisés. Le

gouvernement offre moins de services et favorise une orientation plus commerciale pour les exploitants privés en réduisant les subventions. Le graphique 10 montre que les subventions octroyées à Marine



Atlantique SCC (MAI), la société d'État fédérale qui offre des services de traversiers prévues dans la constitution entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, ont diminué pour atteindre environ 36 millions de dollars en 2001-2002, alors qu'elles se chiffraient à près de 100 millions de dollars en 1996-1997. Il a été possible de réduire les subventions, car certains itinéraires ont été commercialisés, transférés à Terre-Neuve et au Labrador ou abandonnés en raison de l'ouverture du Pont de la Confédération.

Le graphique montre aussi que les subventions fédérales aux opérations de traversiers privées dans le Canada atlantique ont quelque peu diminué au cours de la même période. Cette réduction est, dans une large mesure, attribuable à une entente conclue avec la société qui offre des services dans la baie de Fundy, entente qui vise l'élimination progressive des subventions d'exploitation d'ici à 2000-2001 et des subventions de capital d'ici à 2002-2003. La BC Ferry Corporation continue de recevoir une subvention annuelle indexée.

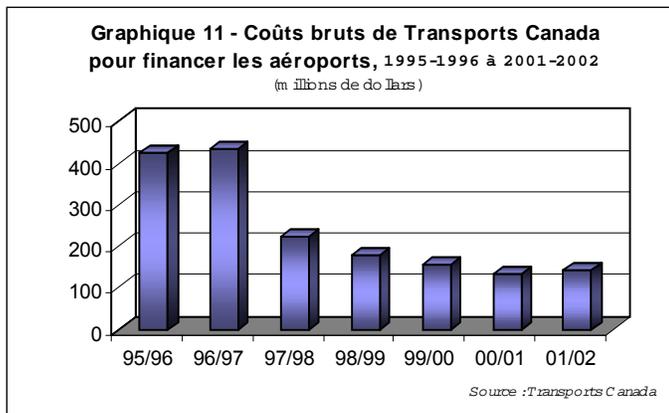


MEILLEURES RELATIONS GRÂCE AUX NOUVELLES DISPOSITIONS DE RÉGIE

Les autorités locales ou les gouvernements territoriaux exploitent maintenant la totalité des aéroports, sauf une, qui constituent le Réseau national des aéroports du Canada, même si les gouvernements fédéral ou territoriaux conservent la propriété des terres. En ce qui concerne les petits aéroports, dont le Ministère cède actuellement la gestion et la propriété à d'autres autorités, il n'en reste que 13, comparativement à 16 l'année dernière. Les avantages de ce programme pour les collectivités locales, qu'on a décrit dans le rapport de l'année dernière, demeurent évidents. On poursuit actuellement les négociations qui permettront de couronner de succès l'exécution totale du programme.

☞ Cherchez de plus amples renseignements sur la situation des transferts d'aéroport à : www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/rapport-mensuel/menu.htm

Entre-temps, le coût qu'assument les contribuables pour le soutien des aéroports continue de diminuer en chiffres absolus, comme l'indique le graphique 11. À la suite des événements du 11 septembre, on a accordé des subventions de l'ordre de 16 millions de dollars pour augmenter la sûreté et la présence policière dans les aéroports. Si on déduit cette somme des coûts bruts que le Ministère a assumés pour le soutien des aéroports en 2001-2002, il en résulte, en réalité, un montant d'environ 11 millions de dollars de moins de l'année précédente.



☞ On peut trouver de plus amples renseignements sur les frais d'amélioration des aéroports, sur les recettes et les dépenses des administrations aéroportuaires et sur le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires dans *Le transport au Canada en 2001, rapport annuel*, pages 88 à 92.

Les aéroports principaux ont tiré profit de leur situation

commerciale pour accumuler des fonds. Depuis la promulgation de la Politique nationale sur les aéroports, ils ont amassé 5,5 milliards de dollars en obligations et en actions et ont dépensé cinq milliards de dollars pour améliorer l'infrastructure. Les Canadiens ont bénéficié de cet accroissement de la capacité; des enquêtes étayées dans les rapports annuels des aéroports de Vancouver, de Montréal, de Québec et d'Edmonton ont démontré que les clients sont très satisfaits des activités et des services aéroportuaires.

Le Ministère a mis en place un cadre de surveillance des baux pour faciliter son rôle de propriétaire des aéroports qui constituent le Réseau national des aéroports. L'intérêt est placé sur la conformité générale, qui comprend la sécurité et la sûreté, la responsabilité publique, la protection des actifs, la diligence à l'égard de l'environnement et les accords financiers. Jusqu'à maintenant, la surveillance ministérielle a permis de constater que les

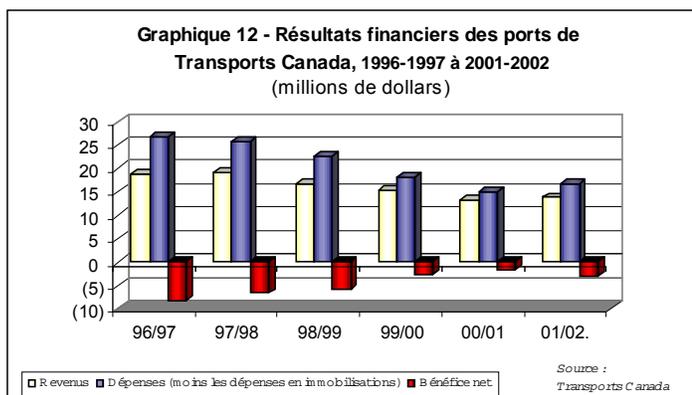


administrations aéroportuaires appliquent un degré élevé de conformité aux obligations rattachées à leurs baux fonciers.

En date du 31 mars 2002, 433 installations portuaires de Transports Canada situées partout au Canada ont été transférées ou démolies, ou ont abandonné leur statut de port public. Cela représente une réduction de 79 % à l'égard d'installations dont le Ministère a déjà assumé la responsabilité de financement.

Le Ministère continue d'exploiter 82 ports régionaux ou locaux et 34 ports éloignés. Le graphique 12 montre les résultats financiers liés aux ports exploités par le Ministère. En 2001-2002, les recettes brutes se chiffraient à 13,8 millions de

dollars, alors que les dépenses s'élevaient à 16,8 millions de dollars. Le Ministère a comblé le manque à gagner du revenu d'exploitation de trois millions de dollars et a investi 6,8 millions de



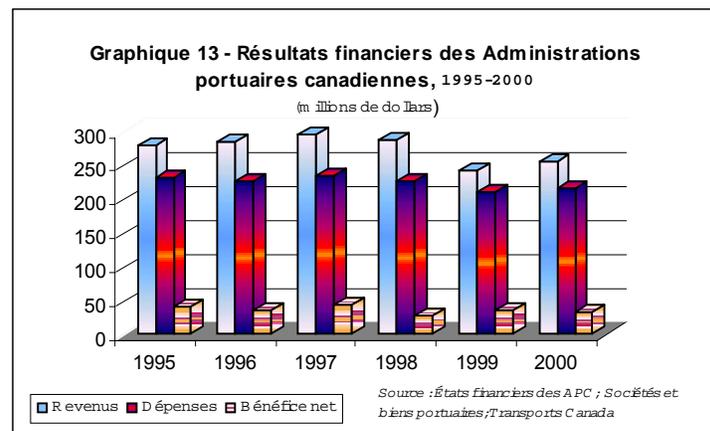
dollars en améliorations des immobilisations. Soulignons qu'avant 2000-2001, les recettes étaient exemptes des commissions versées. Cependant, les commissions sont maintenant comptabilisées à titre de dépenses. Depuis 1995, le Ministère a réduit au minimum les dépenses d'entretien des ports, mais les retards des activités de cession ont entraîné des dépenses de conformité aux normes de sécurité.

Les administrations portuaires canadiennes (APC) gèrent indépendamment les 19 ports les plus essentiels à l'économie canadienne. De façon générale, les administrations ont beaucoup de succès, car elles investissent bien et exploitent les ports en appliquant des principes de saine gestion. Même si le Ministère est conscient des impératifs commerciaux et de l'autonomie qui caractérisent l'exploitation des administrations portuaires, il a tout de même élaboré un cadre permettant de vérifier si les administrations mènent leurs affaires conformément à la *Loi maritime du Canada* et à ses règlements et à leurs propres lettres patentes. Les résultats sur la mise en place de ce cadre seront communiqués l'année prochaine.

Le graphique 13 indique que les APC continuent de présenter des recettes nettes positives malgré le repli des marchés asiatiques et le ralentissement de l'économie américaine. Les APC ont bénéficié de la législation selon laquelle les plans d'investissement n'ont plus à être approuvés par le gouvernement



fédéral. Pour la période s'échelonnant entre 2001 et 2005, il existe des plans d'investissement en capital de l'ordre d'environ 760 millions de dollars. Quatre-vingt-quatorze pour cent de ces investissements seront effectués dans les ports de Vancouver, de Montréal, de Québec et de Halifax. Dans les petits ports, comme celui de Belledune, on effectue des investissements en infrastructure qui correspondent à leur taille afin de maintenir les biens du gouvernement conformes à une norme acceptable.



PROMOUVOIR L'INNOVATION ET LES COMPÉTENCES

Avec l'aide de ses partenaires du secteur des transports, Transports Canada élargit la base de connaissances et accélère sa commercialisation afin de faire face aux défis du transport des produits et des services de façon efficace, sûre, sécuritaire et durable sur le plan environnemental. Le Ministère contribue à la mise au point de systèmes de transport intelligents en partenariat avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, des associations, le secteur privé et le gouvernement américain. Ce soutien comprend les systèmes perfectionnés de gestion du trafic, l'information aux voyageurs et le contrôle des véhicules, la gestion des véhicules et des parcs de véhicules commerciaux, le transport en commun et le transport rural. Il englobe le traitement de l'information liée aux transport, les communications et la détection et le contrôle. Les résultats ne sont pas encore connus, mais en mars 2002, le Ministère a affecté environ 3,7 millions de dollars pour 17 projets à coûts partagés, financés dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructure routière. À long terme, ces projets contribueront à un échange ininterrompu d'information entre les utilisateurs, les véhicules et les infrastructures, ce qui se traduira par un rendement accru du réseau sans investissement majeur dans une nouvelle infrastructure.

Le Centre de développement des transports (CDT) met actuellement en œuvre un programme de recherche sur les collisions aux passages à niveau pour évaluer de quelle façon on peut renforcer la sécurité à ces endroits. Le Centre examine les technologies novatrices pour améliorer la rentabilité des systèmes d'avertissement et prendre en compte les facteurs humains qui causent les collisions aux passages à niveau. Le Ministère donne une contribution de 1,3 million de dollars et les grandes compagnies de chemins de fer, les

Trouvez de l'information sur le STI à :
www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2002/02_h018f.htm

Trouvez de plus amples renseignements sur la recherche sur les collisions aux passages à niveau à :
www.direction2006.com

autorités provinciale et d'autres intervenants offrent des contributions en espèces et en nature.

La recherche et le développement (R et D), ainsi que les progrès technologiques en découlant, représentent la clé du renforcement de la sûreté des transports. En 2001-2002, le Ministère a attribué jusqu'à 1,1 million de dollars au CDT pour la recherche et le développement dans le domaine de la sûreté aérienne, ce qui comprend l'équipement de détection des traces d'explosifs et les dispositifs de confinement des explosions. En outre, Transports Canada a collaboré avec le gouvernement américain et avec d'autres gouvernements dans le cadre d'initiatives ministérielles, comme les nouveaux processus et dispositifs de mise à l'essai servant à l'évaluation du rendement de l'équipement de contrôle de sûreté.

Afin de renforcer la sûreté et l'efficacité opérationnelle des ports canadiens, Transports Canada a élaboré et mis en service le prototype opérationnel d'un système qui donne une identification et un catalogage en temps réel des wagons et des conteneurs dans le port de Montréal.

Transports Canada appuie la recherche novatrice sur les effets et les mesures de prévention de la fatigue. Cette recherche a permis d'améliorer la façon dont les conducteurs de véhicules, les pilotes maritimes et aériens, les contrôleurs de trafic aérien et l'équipage des navires gèrent leur fatigue. D'autres recherches ont également démontré que même s'ils utilisent des téléphones cellulaires mains libres, les conducteurs sont distraits et le contrôle des véhicules est menacé. En outre, le Ministère a reçu un prix de reconnaissance de l'Organisation européenne pour l'équipement électronique de l'aviation civile pour sa recherche sur les systèmes qui donnent à l'équipage au sol et à l'équipage navigant de l'information exacte sur la contamination gelée présente sur les surfaces des avions juste avant le décollage.

CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT SOCIAL

La politique fédérale sur les transports vise à promouvoir des services de transport qui répondent aux besoins des transporteurs et des voyageurs, ce qui comprend les personnes handicapées. En se conformant à cette politique, Transports Canada a récemment lancé le site Web Voyage accessible en collaboration avec des partenaires des ministères et des organismes fédéraux et provinciaux, ainsi qu'avec un organisme sans but lucratif. Les personnes handicapées utilisent le site Web pour trouver des renseignements et des liens utiles concernant des sources d'information sur le transport accessible à l'échelle canadienne. Il est trop tôt pour évaluer l'incidence de ce site, mais on croit que le fait de faciliter la planification des voyages pour les personnes handicapées contribuera à créer une société qui accepte mieux ces personnes.



☞ Trouvez de plus amples renseignements sur la recherche à : www.tc.gc.ca/tdc/index.htm

☞ Trouvez de plus amples renseignements sur les téléphones cellulaires à : www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp13889/fr/menu.htm

☞ Trouvez de plus amples renseignements sur l'accessibilité à : www.accesstottravel.gc.ca



Le Ministère a déterminé que l'industrie des autocars fait des progrès en appliquant un code lié à l'offre volontaire de services accessibles, mais que la sensibilisation auprès des personnes handicapées est faible. En effet, seule une personne sur cinq a signalé connaître ce code. Il faut faire preuve de prudence en interprétant ces résultats, car ils ne sont fondés que sur les perceptions des intervenants, obtenues dans le cadre de sondages. Toutefois, ces résultats indiquent la nécessité de renforcer la sensibilisation de la population cible, dont la vie pourrait être facilitée par l'utilisation des autocars. Pour atteindre cet objectif, le Ministère collabore avec les intervenants.

On peut considérer que l'intégration des objectifs de développement économique et social fait partie intégrante du soutien permanent du Ministère à l'égard des aéroports, des terrains d'aviation, des installations portuaires et des chemins de fer qui desservent les petites collectivités, et particulièrement celles qui sont situées dans des régions isolées. Par exemple, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, en place depuis 1995, a aidé les petits aéroports à continuer de desservir leur collectivité en améliorant la sécurité, en protégeant les actifs et en réduisant les coûts d'exploitation. Le succès de ce programme a été confirmé dans une évaluation ministérielle récente. À Terre-Neuve et Labrador, le Ministère a collaboré avec la province pour financer la restauration des bandes d'atterrissage desservant 14 collectivités côtières isolées. Le but était d'offrir à ces collectivités un service aérien sûr, efficace et accessible pendant toute l'année. On évalue actuellement ce programme, dont les résultats seront communiqués l'année prochaine.

Le Ministère soutient également les services ferroviaires dans les régions éloignées. Une récente évaluation d'un de ces services dans le nord-est du Québec et dans l'ouest de Terre-Neuve et Labrador a permis de conclure que le soutien du Ministère correspond à la politique gouvernementale sur l'accès à distance et sur la contribution à l'économie régionale et que le service continue de combler un besoin réel. Un sondage effectué à bord des trains a indiqué que la grande majorité des voyageurs utilisent le service pour se diriger dans une région éloignée ou pour en revenir.

3.3.3 Protéger l'environnement physique

Résultats définitifs

- Un réseau de transport durable sur le plan environnemental pour les Canadiens.
- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution engendrées par le secteur du transport.
- La prévention et l'atténuation des dommages environnementaux causés par les activités de transport.

Même si le transport est essentiel dans la vie des Canadiens et dans l'économie canadienne, il comporte également des conséquences environnementales importantes. Le gouvernement du Canada s'est engagé à respecter un certain nombre de priorités environnementales, comme l'air pur, les changements climatiques, l'eau propre et la conservation des espaces naturels du Canada. Dans cette perspective, Transports Canada réitère son engagement de faire sa part pour protéger l'environnement physique en poursuivant l'objectif d'offrir le meilleur réseau de transport aux Canadiens, soit un réseau sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

En mettant tout en œuvre pour atteindre ses objectifs environnementaux à long terme, le Ministère fait face à de nombreux défis. Le transport est une responsabilité partagée entre Transports Canada et de nombreux intervenants. Par conséquent, le transport sous-tend l'instauration de relations de collaboration solides avec d'autres ministères fédéraux, tels que Ressources naturelles Canada et Environnement Canada, avec d'autres ordres de gouvernement, avec les associations de l'industrie et avec les intervenants. Ces intervenants comprennent des sociétés comme les aéroports et les ports, avec lesquels le gouvernement entretient une nouvelle relation. En outre, de nombreux facteurs non soumis à l'influence directe de Transports Canada ont une incidence sur la durabilité du réseau de transport et sur les niveaux d'émissions des GES causés par le secteur du transport. Par exemple, le nombre des voitures et des véhicules commerciaux qui circulent sur les routes augmente. Aussi, le transport continue d'être la plus grande source d'émissions des GES. Si on ne prend pas de mesures supplémentaires, on s'attend à ce que les niveaux des émissions des GES du secteur du transport augmentent, d'ici 2010, de 32 % par rapport aux niveaux de 1990 et de 53 % d'ici à 2020.

Malgré ces défis, on a fait des progrès vers l'atteinte des objectifs environnementaux à long terme prévus par le Ministère. Le tableau suivant indique certains de ces progrès.



Dépenses nettes totales

Prévues :	29 M \$
Autorisations :	33 M \$
Réelles :	35 M \$

📖 Pour de plus amples renseignements sur le transport et l'environnement, visitez notre site Web à : www.tc.gc.ca/envaffairs/french/UNCSD9_April23_01fr.htm pour consulter *Transport durable : le contexte canadien*.

📖 Consultez le chapitre 5 de notre rapport annuel *Le transport au Canada en 2001* ou visitez notre site Web à : www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transport.htm



Tableau 5 - Indicateurs de notre progrès

- L'utilisation de l'énergie dans le secteur du transport, qui a augmenté entre 1990 et 1999, a légèrement chuté en 2000, ce qui est principalement attribuable aux pipelines et à la consommation du transport maritime liée à un niveau d'activité un peu plus faible.
- Les données préliminaires laissent supposer que la consommation énergétique du transport a diminué davantage en 2001.
- En 2000, les achats de véhicules économiques en essence de première classe¹ représentaient 5,3 % des achats totaux de véhicules, comparativement à 4,8 % en 1999 et 1,8 % en 1998.
- La contribution de Transports Canada aux initiatives gouvernementales s'est traduite par des améliorations dans les émissions de GES per capita et par des réductions dans les taux de croissance annuels.²
- Pour environ le quart des lieux contaminés de Transports Canada, on a pris des mesures d'assainissement ou de gestion des risques ou l'on a déterminé qu'aucune mesure n'était nécessaire. Les lieux restants font l'objet d'une évaluation, de mesures d'assainissement ou d'une gestion des risques.

1 – Ressources naturelles Canada, Véhicules les plus économiques en essence :

 www.oee.nrcan.gc.ca/auvolant/meilleur-carburant/index.cfm

2- Ressources naturelles Canada, Troisième rapport national du Canada sur le changement climatique

 Consultez le rapport au : www.climatechange.gc.ca/french/3rn/index.html

 On peut consulter la SDD de 2001-2003 de Transports Canada à : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm

La *Stratégie de développement durable de 2001-2003* (SDD) de Transports Canada est le principal document qui orientera les initiatives de développement durable et les initiatives environnementales du Ministère au cours des deux prochaines années. La SDD expose sept défis, ce qui comprend les engagements, les objectifs et les mesures du rendement, qui visent à promouvoir la durabilité des transports et qui correspondent à l'objectif stratégique du Ministère de protéger l'environnement physique. Le Ministère a réalisé des progrès importants dans la mise en œuvre de cette stratégie.

On trouve ci-dessous un aperçu des principaux résultats environnementaux du Ministère, organisés en fonction des défis exposés dans la SDD de 2001-2003.

RENFORCER LA SENSIBILISATION AU TRANSPORT DURABLE

La SDD de 2001-2003 de Transports Canada renferme le programme Sur la route du transport durable (SRTD), qui est une initiative ministérielle clé pour améliorer la sensibilisation au transport durable. Pendant la phase initiale du programme, environ 900 000 dollars ont été affectés à 26 projets, dont plusieurs ont réussi à augmenter le degré de sensibilisation sur les questions de transport durable. Par exemple :

- Le projet *Champions Air pur* de Green & Gold Inc. a rejoint plus de 3 000 jeunes et 1 400 adultes grâce à des activités comme la *Journée internationale Marchons vers l'école*.
- Le projet de l'Association canadienne des automobilistes visant à augmenter la sensibilisation des automobilistes canadiens à l'égard du changement climatique a rejoint plus de quatre millions de lecteurs, grâce à une série de quatre articles publiés dans la revue *Leisureways* et sur le site Web national de l'Association.

Une évaluation du programme SRTD effectuée en juin 2001 a permis de conclure que le programme a réussi à donner la majorité des résultats de programme souhaités. À la suite de l'évaluation, on a apporté un certain nombre de rajustements, y compris la nécessité de consulter davantage les intervenants et d'obtenir d'eux davantage de commentaires afin d'améliorer la prestation de services, la nécessité d'instaurer de meilleurs mécanismes pour permettre à Transports Canada d'apporter des améliorations de programme qui répondent aux attentes des intervenants, la nécessité de mieux diffuser les histoires de réussite du programme SRTD et la nécessité de promouvoir les pratiques de gestion axées sur les résultats.

En janvier 2002, le ministre des Transports a annoncé que le programme SRTD serait prolongé pour une autre période de cinq ans, grâce à un budget total de 2,5 millions de dollars.

En outre, Transports Canada a renforcé la sensibilisation et la compréhension du transport durable parmi ses employés. Les principes de développement durable ont été intégrés dans le matériel de présentation des cours internes, auxquels environ 295 employés ont participé en 2001-2002.

ÉLABORER DES OUTILS DESTINÉS À AMÉLIORER LA PRISE DE DÉCISIONS

De concert avec le Centre pour un transport durable, d'autres ministères fédéraux et d'autres intervenants du secteur des transports, Transports Canada a continué de participer à l'élaboration d'indicateurs de transport durable, afin d'améliorer la capacité de gestion en vue de prendre des décisions sensées en matière de développement durable. Le travail effectué jusqu'à présent a permis d'établir des relations solides avec d'autres intervenants du milieu du transport durable et d'améliorer la connaissance des indicateurs au sein du Ministère.

En mars 2001, Transports Canada a approuvé sa politique d'évaluation environnementale stratégique (EES). Il s'agit d'un processus systématique en



📖 *Évaluation du Fonds de transport durable*, Direction générale de l'évaluation des programmes, Transports Canada, juin 2001

📖 Trouvez de plus amples renseignements sur le programme SRTD à : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm

📖 Pour de plus amples renseignements sur les indicateurs de transport durable, consultez le site Web du Centre pour un transport durable, à l'adresse : www.cstctd.org

📖 Pour de plus amples renseignements sur l'ÉES, consultez le site : www.tc.gc.ca/envaffaires/english/envass/sea_f.htm



vertu duquel les effets environnementaux des programmes, des politiques et des plans sont évalués et examinés. L'EES permet au Ministère de prendre de meilleures décisions qui illustrent les objectifs liés à la durabilité de l'environnement et du transport. Transports Canada a offert de la formation relative à l'EES à 85 agents; la plupart d'entre eux ont déterminé un accroissement de la sensibilisation et de la capacité d'effectuer des EES. De plus, le Ministère a élaboré un outil qui permettra de prévoir l'impact environnemental de ses politiques, de ses plans et de ses programmes en matière de transport de surface. Il s'agit d'un outil unique au Canada, car il permet d'évaluer simultanément les impacts environnementaux liés à tous les modes de transport. Les essais pilotes révèlent que cet outil s'avérera utile dans le cadre du processus d'EES.

En mars 2002, le Ministère a publié trois études consacrées aux transports urbains, demandées dans le cadre de l'engagement du gouvernement à l'égard de l'amélioration des infrastructures de transport en commun, mis en relief dans le Discours du Trône de l'an dernier.

Ces études permettront au gouvernement de mieux comprendre l'industrie du transport en commun. De plus, elles ont été présentées au groupe de travail du caucus du Premier ministre sur les questions urbaines, chargé d'examiner comment le gouvernement du Canada peut mettre davantage l'accent sur la collaboration dans le cadre de son mandat visant à accroître la qualité de vie au sein des grands centres urbains du Canada.

Études relatives aux transports urbains publiées par Transports Canada :

- *Vision nationale pour les transports en commun au Canada jusqu'en 2020*, qui comporte l'analyse des tendances à long terme, d'études de cas internationales et d'énoncés de vision municipaux existants, de même que des objectifs proposés touchant le nombre d'utilisateurs du transport urbain.
- *Les transports urbains au Canada – Le point*, dans laquelle on décrit l'état actuel de l'industrie canadienne du transport urbain, de même que les tendances du financement provincial et municipal consacré au transport urbain au fil des ans et l'on évalue les besoins futurs de ce type de transport.
- *Étude économique pour l'élaboration d'un modèle coûts-avantages appliqué à l'évaluation de projets d'investissement dans les transports publics*, qui fournit un cadre analytique destiné à l'évaluation de l'investissement dans le transport urbain.

PROMOUVOIR L'ADOPTION DE LA TECHNOLOGIE DE TRANSPORT DURABLE

À long terme, la technologie offrira la possibilité de fournir aux Canadiens des solutions sûres, efficaces et respectueuses de l'environnement en matière de transport.

Transports Canada a collaboré avec ses partenaires et les intervenants, afin d'adapter les technologies nouvelles et existantes relatives au transport durable et de promouvoir leur intégration au réseau de transport du Canada.

☞ Pour de plus amples renseignements sur les études des transports en commun, consultez le site :

www.tc.gc.ca/programs/Environment/UrbanTransportation/transitstudies

☞ Pour de plus amples renseignements sur les projets de R&D de Transports Canada, consultez le site :

www.tc.gc.ca/cdt/projets/menu.htm



Par exemple, le Ministère a favorisé l'adoption de la technologie de transport durable à l'aide d'un programme de véhicules de technologie avancée (VTA), qui contribue à faire mieux connaître les VTA au public au moyen d'inspections, d'essais de véhicules et d'activités destinées à accroître la sensibilisation. Au cours de 2001-2002, Transports Canada a procédé à l'essai de 91 VTA, effectué 261 évaluations de véhicules et tenu 14 activités axées sur la sensibilisation du public.

Durant le dernier exercice, le Centre de développement des transports (CDT), qui relève du Ministère, a continué d'effectuer de la recherche et du développement (R&D) pertinents, en regard de l'objectif de promouvoir l'établissement d'un réseau de transport durable qui soit accessible, rentable et respectueux de l'environnement.

AMÉLIORER LA GESTION ENVIRONNEMENTALE SUR LE PLAN DES TERRES ET DES ACTIVITÉS DE TRANSPORTS CANADA

Transports Canada assume une responsabilité directe liée à l'amélioration de ses pratiques environnementales et à la prise de mesures destinées à atténuer l'impact de ses activités sur l'environnement. Le Ministère est responsable d'un large éventail d'activités et de 986 propriétés, à titre de propriétaire et, dans une moindre mesure, d'exploitant. Le Système de gestion de l'environnement (SGE) du Ministère permet de gérer les activités touchant l'environnement de Transports Canada au sein des emplacements qui relèvent du Ministère à titre de propriétaire-exploitant.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a effectué 134 évaluations environnementales liées à de nouveaux projets ministériels, conformément aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et des accords sur les revendications territoriales du Nord. Ce type d'évaluation permet d'évaluer les impacts environnementaux possibles et de définir des mesures liées à la conception ou à la construction nécessaires afin de réduire les incidences néfastes éventuelles, avant que l'on ne décide de mettre un projet en œuvre.

Inventaire des ressources naturelles à l'aéroport de Churchill

En raison du caractère sensible de l'environnement de la région de Churchill, l'établissement d'un inventaire des ressources naturelles a constitué une étape importante dans la démarche visant à protéger ce lieu. Le rapport d'inventaire a permis de déterminer les impacts possibles des activités de Transports Canada et d'élaborer des plans de gestion efficaces qui contribuent à établir un équilibre entre les activités opérationnelles et les principes de la protection et de l'intendance de l'environnement. L'inventaire a permis au Ministère de mieux connaître l'environnement terrestre et aquatique de l'aéroport, d'évaluer sa sensibilité et de déterminer un certain nombre d'espèces en danger. On a déjà utilisé ces renseignements afin de permettre à Transports Canada d'élaborer des plans de gestion et des plans opérationnels qui tiennent compte de la sensibilité de l'écosystème local.

☞ Pour de plus amples renseignements sur le SGE, consultez le Rapport annuel de Transports Canada sur le site :

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sgc/RPE2001.htm

☞ Pour de plus amples renseignements sur la protection de l'environnement, consultez le site :

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/protectiondel'environnement/menu.htm



Le Ministère a repéré 495 lieux contaminés, dont 93 % (c.-à-d., 459) ont été évalués. De ce nombre, 345 emplacements ont été classés en vertu des systèmes nationaux de classification du Conseil canadien des ministres de l'Environnement. Au cours de la dernière année, 424 000 dollars ont été consacrés à l'assainissement d'emplacements liés à des lieux de navigation occupés par NAV CANADA; 19 emplacements ont été nettoyés. Ces emplacements sont loués à NAV CANADA dans le cadre de la privatisation du réseau de navigation aérienne; en outre, conformément à l'accord de transfert, Transports Canada assume la responsabilité de la contamination survenue avant le transfert. Ce projet se poursuivra jusqu'en 2003-2004; 35 autres emplacements doivent être assainis, moyennant un coût estimatif de 4,5 millions de dollars.

En ce qui concerne son parc de véhicules, Transports Canada veut s'assurer que 50 % des véhicules achetés entre 2001 et 2003 sont peu polluants. En 2001, 23 véhicules neufs sur 60 avaient un faible taux d'émission, y compris des véhicules hybrides et des véhicules convertis au gaz naturel ou alimentés à l'aide d'un mélange d'éthanol.

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

Le contrôle ou la prévention de la pollution atmosphérique et d'autres émissions atmosphériques provenant des transports, notamment, les émissions de GES, d'oxydes d'azote, de composés organiques volatils, de particules et d'autres contaminants aériens, constitue un défi de taille dans le contexte du transport durable.

Le secteur des transports constitue le plus important producteur d'émissions de GES. Afin de relever ce défi, le gouvernement du Canada a mis en œuvre le *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, qui a permis de

définir cinq mesures liées aux transports et destinées à réduire les émissions atmosphériques : l'efficacité énergétique des nouveaux véhicules, les nouveaux carburants, les véhicules à pile combustible, le transport de marchandises et le transport urbain. Transports Canada agit à titre de ministre directeur en ce qui a trait aux deux dernières mesures.

Le programme SRTD contribue à réduire les émissions de GES, à l'aide des initiatives suivantes, entre autres :

- Le projet *Bike-share*, mis en œuvre par le Toronto Christian Resource Centre, qui a entraîné l'élimination de 43,51 tonnes de CO₂ et de 45,12 kg de NO_x.
- Le projet de l'Institut canadien de génie forestier, qui vise à maximiser le rendement et à réduire les émissions de GES dans le cadre des activités de transport forestier, dans le cadre duquel on a mis à l'essai avec succès des véhicules destinés au transport forestier, qui ont permis de réduire les émissions de CO₂ de 16,1 à 22,7 tonnes par année, comparativement aux camions ordinaires.

☞ Pour de plus amples renseignements sur le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique*, consultez le site : www.climatechange.gc.ca/french/whats_new/action_plan.shtml

Pour de plus amples renseignements sur les initiatives en matière de changement climatique de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm



Le Programme de démonstrations en transport urbain a été lancé en juin 2001; l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises a été mise en œuvre en novembre de la même année. Les deux programmes en sont toujours à l'étape de la réception et de l'évaluation de demandes et de propositions de projets. Dans le cadre du Programme de démonstrations en transport urbain, 48 propositions provenant de l'ensemble du pays ont été envoyées et sont en cours d'évaluation; ce chiffre atteste une forte sensibilisation au Programme. En ce qui concerne l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, on a reçu, au cours de sa mise en œuvre initiale, 17 propositions qui touchaient principalement les secteurs du transport ferroviaire et du transport routier.

Défi transport national

Le 6 juin 2001, 46 % des employés de Transports Canada de la région de la capitale nationale ont participé au Défi transport national dans le cadre de la Semaine nationale de l'environnement. Ces employés n'ont pas utilisé leur voiture et ont ainsi réduit les émissions provenant des véhicules de 25,7 tonnes (25 708,34 kg).

De plus, le Ministère collabore avec Ressources naturelles Canada dans le cadre de l'initiative pour l'efficacité énergétique des véhicules automobiles. L'objectif consiste à négocier avec les membres de l'industrie une amélioration volontaire de l'efficacité énergétique d'ici 2010, de même qu'à mener une vaste campagne de sensibilisation du public destinée à promouvoir les « choix écologiques ». Transports Canada met en œuvre un programme de véhicules de technologie avancée (VTA) fondé sur l'évaluation et sur la démonstration des nouvelles technologies. L'initiative pour l'efficacité énergétique des véhicules a permis d'intégrer 30 véhicules au programme et de tenir 35 activités de démonstration.

En matière d'air pur, le rôle de Transports Canada est axé sur l'établissement de partenariats et sur la sensibilisation, de concert avec le secteur du transport et d'autres échelons de gouvernement. Par exemple, le deuxième sommet annuel sur le smog, qui a eu lieu à Toronto en juin 2001, a rassemblé des dirigeants communautaires, industriels et gouvernementaux du monde entier. Transports Canada a alors signé une déclaration en vertu de laquelle il s'engageait à établir le Conseil de l'air pur de la région du grand Toronto afin d'étudier les problèmes des émissions causées par le smog et par le changement climatique.

RÉDUIRE LA POLLUTION DE L'EAU

La prévention et le contrôle du rejet d'effluents et de déchets qui contaminent les rivières, les lacs, les océans, les ports et les plages, de même que la prévention de l'apparition d'espèces aquatiques non indigènes découlant de



Une réussite

Durant la Semaine de l'environnement, la région du Québec de Transports Canada a établi le programme *Take it Back!*, afin d'offrir aux employés l'occasion d'éliminer des déchets ménagers dangereux. Environ 1 400 litres de peinture, d'huile et de produits chimiques ont été détournés des réseaux d'évacuation et des installations de traitement des eaux.

l'évacuation d'eaux de lest des navires présentent un défi considérable pour le Ministère.

Les plus grands ports du Canada sont désormais directement responsables de l'assainissement de l'environnement; Transports Canada ne joue aucun rôle direct sur ce plan. Ces dispositions posent un défi de taille en ce qui a trait à la réalisation de l'engagement du Ministère dans le cadre de la SDD pour la période de 2001 à 2003, axé sur la réduction de la pollution de l'eau. En ce qui concerne les ports publics, Transports Canada a dressé un inventaire des points de déversement et d'autres sources possibles de contamination. Cette initiative a permis de déterminer 1 612 sources possibles, qui feront l'objet d'une enquête plus approfondie au niveau des ports publics.

Le Ministère a obtenu un certain succès dans le cadre de ses initiatives visant à réduire la pollution de l'eau. Par exemple, des modifications apportées au *Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses* ont permis d'accroître l'uniformité entre les règlements canadiens relatifs aux marchandises dangereuses et les accords internationaux visant la pollution marine. Ces accords exigent une définition précise des polluants marins, afin de réduire au minimum la pollution accidentelle et de garantir un marquage et un étiquetage convenables des emballages.

Transports Canada continue de collaborer avec le ministère des Pêches et des Océans et Environnement Canada, afin de contrôler efficacement les rejets dans les océans, à l'aide d'une surveillance aérienne. En 2000-2001, on a repéré deux cas de pollution au large de Terre-Neuve, huit dans les Maritimes, cinq au Québec et 49 dans la région du Pacifique; aucun cas n'a été observé dans la région du Centre et de l'Arctique.

PROMOUVOIR LE TRANSPORT EFFICACE

Transports Canada a mis en œuvre des initiatives qui visent à relever le défi relatif à l'amélioration de l'efficacité de tous les modes de transport et à réduire la congestion, la consommation d'énergie et les coûts. Le Ministère a terminé la première partie d'une étude en deux étapes qui fournira une évaluation critique des limites et des lacunes qui nuisent à l'intégration des modes et à la compétitivité des réseaux canadiens de transport dans le contexte nord-américain. Le rapport de la première étape comporte un ensemble exhaustif de recommandations et a été diffusé parmi les intervenants. On étudiera la mise en œuvre de la seconde étape une fois que les intervenants auront examiné le rapport de la première étape.

De plus, le Ministère s'emploie à intégrer des critères de développement durable aux accords et aux programmes de financement de l'infrastructure, y compris le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les ententes et les projets touchant les routes cofinancés à l'échelon fédéral et le soutien du transport ferroviaire de passagers.



3.4 Transports Canada – Le programme de gestion

Résultats définitifs

- Fournir aux gestionnaires et aux employés des conseils fonctionnels fondés sur le savoir ainsi que des systèmes et des services de gestion efficaces.
- Contribuer à l'atteinte des résultats définitifs et des objectifs stratégiques connexes dans les trois secteurs d'activités essentiels.

Le défi du programme de gestion du Ministère est de susciter et de maintenir la capacité permettant d'atteindre les objectifs fixés et de respecter les besoins et les priorités du Parlement, de la population et des organismes centraux. Le programme tient compte des principaux problèmes liés à la capacité des secteurs d'activités à fournir leurs services essentiels. Dans le contexte de l'examen postérieur à la mise en œuvre des programmes et d'une économie du savoir qui se mondialise de plus en plus, le programme de gestion reflète le besoin de changer la façon dont nous gérons les employés, les fonds, l'information et la technologie en tenant compte des valeurs et des pratiques du milieu de travail moderne.

LE RENOUVELLEMENT DES EFFECTIFS

Comme 39 % de ses effectifs seront admissibles à la retraite d'ici décembre 2010, Transports Canada a dû repenser ses méthodes de recrutement, d'embauchage, de maintien en poste et de perfectionnement des employés. Le lourd et long processus de dotation constitue un défi de taille. Les gestionnaires et les employés affirment régulièrement que le délai d'exécution des mesures de dotation suscite le plus de frustration dans le cadre de la dotation de postes. On perd parfois des occasions d'embaucher des personnes qualifiées, parce que des candidats compétents perdent patience et acceptent une autre offre d'emploi.

De concert avec la Commission de la fonction publique, le Ministère a élaboré des bassins de candidats possibles liés aux groupes professionnels qui font l'objet d'un roulement élevé. On a ainsi réduit le délai moyen relatif à la dotation des postes de soutien administratif, qui est passé à 45 jours et, globalement, le délai moyen nécessaire pour doter d'une manière concurrentielle les postes au sein de la fonction publique, qui est passé de 154 jours à 134 jours. Le Ministère souhaite réduire encore davantage le délai de dotation, de manière à atteindre un délai moyen de 100 jours d'ici mars 2003.

En outre, le Ministère a réussi à recruter des employés dans des secteurs professionnels clés, notamment, l'inspection technique, les ressources humaines, les finances, les politiques et la navigation aérienne; on a ainsi atteint un niveau de recrutement équivalent, voire supérieur au taux de départs



au cours des deux dernières années. De plus, le Ministère a mis en œuvre 23 projets axés sur le transfert des connaissances, qui permettent de capter les connaissances acquises par les employés affectés à des postes hautement spécialisés, afin de les transmettre aux employés novices ou moins chevronnés.

RECRUTEMENT ÉLECTRONIQUE

En décembre 1999, Transports Canada a lancé un site Web novateur consacré au recrutement électronique, pour les besoins de l'embauchage de pilotes, d'ingénieurs et d'inspecteurs techniques. Lorsque le Ministère a voulu doubler le nombre d'inspecteurs de sûreté, à la suite des événements du 11 septembre 2001, le système a été mis à rude épreuve. Cependant, il s'est rapidement adapté aux exigences en matière de recrutement propres à ce groupe très spécialisé; pour la première fois, seules les demandes transmises par le site Web ont été acceptées. Le Ministère a relevé avec succès le défi du recrutement. Au total, 11 000 demandes ont été acheminées à la suite d'une campagne menée à l'échelle du pays. Le système a restreint, par des moyens électroniques, le nombre de candidats à 2 500; en cinq jours, une équipe nationale de sept personnes a retenu 565 de ces derniers en vue d'une évaluation plus approfondie. Le processus global de présélection s'est terminé dans les 10 jours de la date de clôture du concours, chose qui n'aurait pas été possible si la sélection avait été entièrement effectuée manuellement.

☞ Pour de plus amples renseignements sur le système de recrutement électronique, consultez le site :

www.tc.gc.ca/era_are/can_post/welcome.asp?Lang=F

Cet exercice a permis au Ministère de retenir un certain nombre de leçons utiles. Premièrement, la sélection électronique est efficace. Deuxièmement, ce type de recrutement suscite un nombre exceptionnel de demandes; on doit donc s'assurer du rendement adéquat du système et d'une capacité de mémoire convenable. Troisièmement, les candidats présentent leurs demandes à des moments imprévus; ce facteur doit donc être pris en compte au moment de la planification initiale.

Le système de recrutement électronique de Transports Canada fait figure de pionnier au sein du gouvernement et constitue un modèle en ce qui a trait aux activités électroniques de demain. La Commission de la fonction publique l'appuie, et d'autres ministères et organismes, notamment, le Service correctionnel du Canada, Justice Canada, le ministère de la Défense nationale et l'Agence spatiale, ont manifesté un intérêt.

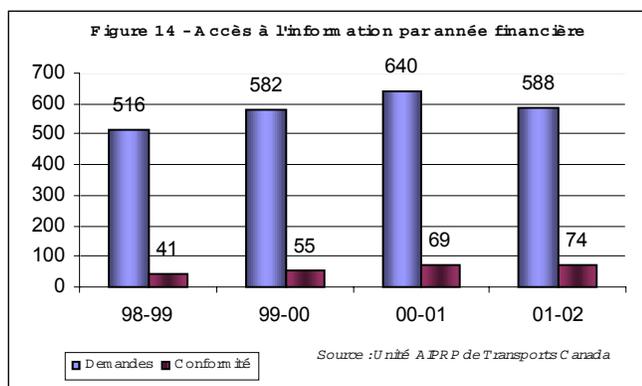
INFORMATION DESTINÉE AUX CANADIENS

Transports Canada a surveillé son rendement sur le plan de la communication de renseignements aux Canadiens et des mesures prises afin de rationaliser le processus. Bien que le commissaire à l'information ait félicité le Ministère pour les progrès qu'il avait réalisés, le rendement de ce dernier demeure inférieur à la norme de conformité ponctuelle de 95 %.



Même si l'on a acheté et installé du nouveau matériel destiné à améliorer le traitement, les événements du 11 septembre ont haussé les exigences en matière de sûreté bien au-delà de la capacité des logiciels actuels. On doit accroître les consultations interministérielles, car le gouvernement, soucieux de la sûreté, souhaite communiquer l'information d'une manière responsable. Malgré ces lacunes, Transports Canada a amélioré sa capacité de répondre aux demandes d'accès à l'information (AAI) dans les 30 jours. Le Ministère continuera de chercher des moyens de relever les défis d'une manière plus globale.

Le graphique 14 fait état des demandes d'AAI reçues à Transports Canada au cours des quatre dernières années. Le nombre de demandes a augmenté de presque 20 % par année jusqu'en 2001-2002, et il semble que la tendance à la hausse se maintiendra au cours des prochaines années. Le graphique illustre également la capacité croissante du Ministère de répondre aux demandes, malgré les obstacles.



Transports Canada a également obtenu des résultats positifs dans d'autres secteurs de communications. Par le truchement de son partenariat avec le Weather Network, le Ministère fournit aux Canadiens des conseils en matière de sécurité et de transport lié à l'environnement. De plus, le Ministère a réalisé une série de vignettes destinées à la télévision et qui offrent divers avantages à la collectivité, notamment, sur le plan de la sécurité et de la sûreté. Ces vignettes traitent, entre autres, de l'installation adéquate des dispositifs de retenue de bébé à bord des automobiles.

LA GESTION DE L'INFORMATION AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ

Transports Canada renouvelle son infrastructure de gestion de l'information et de technologie de l'information, afin d'améliorer les services destinés aux employés et au grand public. Le nouveau Système canadien de contrôle par l'État du port illustre l'une des manières dont le Ministère a perfectionné ses moyens techniques afin de répondre aux exigences opérationnelles. Ce système, qui a obtenu une médaille d'or, appuie le travail accompli par 240 inspecteurs de la sécurité maritime, afin d'éliminer le transport maritime inférieur à la norme dans les eaux canadiennes. Ce système permet à ces derniers de se concentrer sur les navires qui représentent un risque élevé pour



les personnes, pour les biens et pour l'environnement. En même temps, il favorise l'efficacité de l'industrie, car il réduit le nombre d'inspections imposées aux exploitants qui représentent un faible risque, et donc les coûts de ces derniers liés à la perte de temps. De plus, ce système est rentable pour Transports Canada; ce facteur a incité de nombreux pays à étudier la possibilité de l'utiliser dans le cadre de leurs propres programmes de contrôle par l'État du port.

GOUVERNEMENT EN DIRECT AU SERVICE DES CANADIENS

Au sein de Transports Canada, l'initiative Gouvernement en direct (GED) permet de fournir des services et de l'information en ligne, afin d'accroître l'efficacité du travail effectué par le Ministère à l'intention des Canadiens. Par exemple, les inspecteurs de la sécurité ont bénéficié d'un disque compact contenant les règlements sur le transport des marchandises dangereuses et sur la sécurité maritime. Tandis que les inspecteurs ont toujours les règlements essentiels à portée de main, ils ne sont plus obligés de transporter de nombreux documents volumineux d'un emplacement à l'autre.

Dans le cadre de l'initiative GED, le Ministère a mis en œuvre d'autres projets qui ont eu une incidence favorable sur la sécurité et sur la protection de l'environnement. On a élaboré un système d'information géographique qui permet de localiser les marchandises dangereuses durant leur transport. En outre, on a fourni aux capitaines de navires un outil de recherche électronique qui leur permet de déterminer les installations canadiennes situées à proximité et où ils peuvent rejeter des déchets, notamment, l'eau de cale.

Transports Canada, de concert avec Environnement Canada et le ministère des Pêches et des Océans, a pris l'initiative d'élaborer les Services maritimes en direct. Les utilisateurs de ce service peuvent accéder rapidement et facilement à des sites Web qui contiennent des renseignements sur la navigation de plaisance, les opérations commerciales et l'infrastructure maritime. Les utilisateurs y trouvent des liens vers les plus récentes conditions météorologiques et maritimes, l'actualité en matière d'éducation et de sécurité, les avis, les règlements, les aides à la navigation, etc.

Grâce à l'initiative GED, les candidats peuvent désormais subir à distance des examens de pilotage et d'aviation. On prévoit utiliser des techniques liées à la largeur de bande, de manière à ce que les bureaux régionaux possèdent une capacité de service en direct aussi rapide et efficace que celle de l'Administration centrale, ce qui facilitera la prestation de services aux Canadiens de l'ensemble du pays.

☞ Pour de plus amples renseignements sur les Services maritimes en direct, consultez le site www.marineservices.gc.ca

Annexe 1 – Tableaux financiers

Tableau A– Sommaire des crédits

Crédit	(en milliers de dollars)	2002-2002		
		Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement ¹	137 305	213 057	190 134
5	Dépenses en immobilisations	97 449	117 929	110 611
10	Subventions et contributions	203 528	404 807	343 013
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	116 237	92 860	92 860
20	Paiements à Marine Atlantique Inc.	36 347	36 784	36 784
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	247 739	310 201	310 201
(L)	Ministre des Transports — Traitement et allocation pour véhicule	52	68	68
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	4 000	3 072	3 072
(L)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	48 471	50 511	50 511
(L)	Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 577	1 496	1 496
(L)	Paiement de la subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	48 400	48 325	48 325
(L)	Frais des agences de recouvrement	-	0	0
(L)	Dépenses des produits de la vente de biens excédentaires de l'État	-	7 78	642
Total budgétaire		941 105	1 286 488	1 193 417

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Les dépenses réelles au titre du crédit 1 n'incluent pas les recettes disponibles de 340 millions de dollars.

Changements aux autorisations. Transports Canada a terminé l'exercice financier avec 345 millions de dollars d'autorisations additionnelles. Plus de trois quarts de cette augmentation, ou 260 millions de dollars, était reliée aux événements du 11 septembre 2001 afin de compenser les compagnies aériennes et exploitants spécialisés ainsi que les mesures de sécurité publique et initiatives anti-terroristes. Du montant restant, on dénote des éléments importants tels 62 millions de dollars pour l'expansion du programme d'investissement de VIA Rail, 24 millions de dollars pour les ententes collectives, 7 millions de dollars de dépenses reliées à la vente des biens excédentaires de l'État et autres augmentations et réductions couvrant divers sujets.

Fonds excédentaires. Les dépenses réelles de 2001-2002 s'élevaient à 1,2 milliards de dollars créant ainsi un surplus de 93 millions de dollars ou environ sept pour-cent du total des autorisations disponibles. La plupart du surplus, 67 millions de dollars, était attribuable au fait que les besoins de fonds pour les questions liées aux événements du 11 septembre étaient moins que prévus originalement. Le reste du surplus fut occasionné principalement par les délais des actions en dotation, les projets d'environnement et divers projets d'immobilisations.

Tableau B – Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles

2001-2002 Secteur d'activités (en milliers de dollars)	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes ¹	Dépenses en immobilisations	Paiements de transferts ²	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins recettes disponibles	Total des dépenses nettes
Politiques	189	30 336	450	58 782	284 086	373 654	50	373 604
	<i>201</i>	<i>38 261</i>	<i>450</i>	<i>217 257</i>	<i>346 985</i>	<i>602 953</i>	<i>50</i>	<i>602 902</i>
	225	34 721	341	157 995	346 985	540 042	581	539 459
Programmes et Cessions	421	82 597	71 321	184 622	116 237	454 777	257 746	197 031
	<i>416</i>	<i>105 374</i>	<i>40 224</i>	<i>214 052</i>	<i>92 860</i>	<i>452 510</i>	<i>282 747</i>	<i>169 763</i>
	427	91 021	36 203	213 968	92 860	434 052	278 406	155 647
Sécurité et Sûreté	2 846	303 814	12 465	12 523	-	328 802	51 378	277 424
	<i>2 913</i>	<i>361 236</i>	<i>63 323</i>	<i>24 895</i>	-	<i>449 454</i>	<i>56 328</i>	<i>393 126</i>
	2 886	356 662	60 876	22 447	-	439 985	59 838	380 146
Administration ministérielle	698	80 876	13 213	-	-	94 089	1 044	93 045
	<i>871</i>	<i>107 809</i>	<i>13 932</i>	-	-	<i>121 741</i>	<i>1 044</i>	<i>120 697</i>
	887	106 317	13 191	-	-	119 508	1 344	118 164
Total	4 154	497 623	97 449	255 928	400 323	1 251 323	310 218	941 105
	<i>4 401</i>	<i>612 680</i>	<i>117 929</i>	<i>456 204</i>	<i>439 845</i>	<i>1 626 658</i>	<i>340 170</i>	<i>1 286 488</i>
	4 425	588 721	110 611	394 410	439 845	1 533 587	340 170	1 193 417
Autres recettes et dépenses								
– Recettes non disponibles (↻ Tableau D)								15 000
								<i>15 000</i>
								43 473
– Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)								53 366
								49 285
Coût net du programme								979 471
								<i>1 324 854</i>
								1 199 229

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du Ministre, les frais des agences de recouvrement, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus aux ententes concernant la Voie Maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État. 2. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

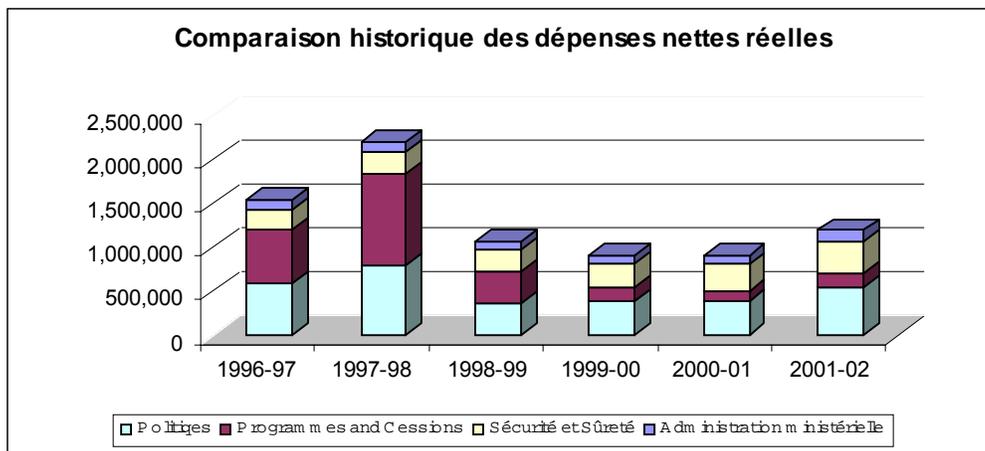
Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les caractères en italiques indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses/recettes réelles.

Tableau C – Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	Dépenses réelles de 1999-2000	Dépenses réelles de 2000-2001	Dépenses prévues	2001-2002	
				Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques	378 319	381 290	373 604	602 902	539 459
Programmes et Cessions	166 333	123	197 031	169 763	155 647
Sécurité et Sûreté	264 962	302 578	277 424	393 126	380 146
Administration ministérielle	94 311	108 729	93 045	120 697	118 164
Total budgétaire	903 924	915 720	941 105	1 286 488	1 193 417

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tel qu'illustré dans le graphique suivant, les niveaux de dépenses de Transports Canada diminuent depuis que le Ministère se transforme de propriétaire-exploitant à un rôle axé sur la réglementation et les politiques. L'augmentation des dépenses en 1997-1998 était attribuable à un paiement unique de 348 millions de dollars à la province de Terre-Neuve pour l'exploitation des services de fret maritime et de traversiers pour passagers. L'augmentation des dépenses en 2001-2002 est attribuable principalement aux coûts associés aux attaques terroristes aux É.-U.



Nota : Le tableau n'indique pas les dépenses liées au Système de navigation aérienne, qui a été transféré à NAV CANADA en novembre 1996.

Tableau D – Recettes

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	2001-2002				
	Recettes réelles de 1999-2000	Recettes réelles de 2000-2001	Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Recettes disponibles					
<i>Politiques</i>					
• Prévisions de l'Administration des transports aériens	205	322	-	-	262
• Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain	98	60	-	-	202
• Recettes de location	260	119	-	-	117
• Recettes internes et externes diverses	94	117	50	50	-
	658	618	50	50	581
<i>Programmes et Cessions</i>					
• Recettes des Havres et Ports	17 575	11 178	9 707	14 265	14 265
• Aéroports — Locations	7 245	9 328	6 628	6 628	5 839
• Aéroports — Concessions	13 695	4 313	2 471	2 471	1 693
• Aéroports — Redevances d'atterrissage	18 771	9 451	5 704	5 704	4 439
• Aéroports — Redevances générales d'aérogare	13 530	5 625	4 302	4 302	2 896
• Aéroports — Paiement de loyer et de biens immobiliers	214 480	219 273	227 827	248 271	248 271
• Recettes internes et externes diverses	3 474	1 608	1 107	1 107	1 004
	288 770	260 776	257 746	282 747	278 406
<i>Sécurité et Sûreté</i>					
• Redevances internes et externes de sécurité aérienne	12 333	12 922	10 959	10 959	11 851
• Recettes internes et externes, Services des aéronefs	27 106	27 519	30 576	32 676	33 723
• Redevances de sécurité routière	330	353	350	350	-
• Redevances internes et externes de sécurité maritime	8 791	9 188	7 374	7 374	7 591
• Inspections de chemins de fer secondaires et autres recettes de la sécurité ferroviaire	88	131	63	63	135
• Recettes internes et externes au titre des activités de recherche et de développement	4 962	2 444	1 925	4 775	5 204
• Recettes diverses internes et externes	3 244	1 442	131	131	1 333
	56 854	53 999	51 378	56 328	59 838
<i>Administration ministérielle</i>					
• Recettes internes provenant des services d'informatique et de formation	642	779	464	464	234
• Recettes internes et externes de concessions et de location	906	913	580	580	927
• Recettes internes et externes diverses	240	249	-	-	182
	1 788	1 941	1 044	1 044	1 344
Total des recettes disponibles	348 070	317 334	310 218	340 170	340 170

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau D – Recettes (suite...)

Secteurs d'activités (en milliers de dollars)	Recettes réelles 1999-2000	Recettes réelles 2000-2001	2001-2002		
			Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Recettes non disponibles					
<i>Recettes fiscales</i>					
• Taxe sur les produits et services	25 633	21 678	-	-	-
• Taxe sur le transport aérien	2 859	-	-	-	-
<i>Recettes non fiscales</i>					
• Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 625	4 098	5 000	5 000	4 802
• Location de wagons-trémies	13 021	13 577	10 000	10 000	13 936
• Rendement des investissements	22 527	42 364	-	-	10 434
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	3 370	657	-	-	1 143
• Redressement des comptes fournisseurs d'exercices antérieurs	6 224	15 193	-	-	4 433
• Privilèges, licences et permis	44	196	-	-	49
• Contraventions	754	626	-	-	1 169
• Produit des ventes	4 169	49	-	-	1 826
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	2 642	9,438	-	-	5 284
• Divers	2 382	609	-	-	396
Total des recettes non disponibles	88 250	108 486	15 000	15 000	43 473

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Le total des recettes disponibles s'élevait à 340 millions de dollars en 2001-2002 pour Transports Canada. Ce total a permis à la limite de financer 58 % des dépenses de fonctionnement brutes. La matérialisation de 30 millions de dollars additionnels au-dessus des recettes prévues peut être attribuable principalement aux paiements de loyer et biens immobiliers à cause d'une combinaison de changements dans l'échéancier de transfert des aéroports RNA et d'un meilleur rendement de recettes que celles prévues aux aéroports, des recettes plus élevées aux ports en raison des délais de transferts et une augmentation des services d'aéronefs fournis à la Garde côtière canadienne.

Tableau E – Paiements législatifs

Secteurs d'activités (en milliers de dollars)	Dépenses réelles de 1999-2000	Dépenses réelles de 2000-2001	2001-2002		
			Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	2 542	2 776	2 427	2 738	2 738
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	-	9 453	-	-	-
	2 542	12 229	2 427	2 738	2 738
Programmes et Cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	7 863	5 982	4 606	4 552	4 552
• Paiements au Canadien National — Pont Victoria	13 445	11 709	4 000	3 072	3,072
• Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	45 881	46 934	48 400	48 325	48 325
• Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	2 331	2 474	1 577	1 496	1 496
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	-	-	-	167	25
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	1 013	-	-	-	-
	70 533	67 099	58 583	57 612	57 470
Sécurité et Sûreté					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	33 064	35 701	33 829	34 230	34 230
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	-	-	-	0	0
• Produit de la vente de biens excédentaires	2 495	-	-	4 923	4 223
	35 559	35 701	33 829	39 153	38 453
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 473	9 858	7 609	8 992	8 992
• Allocations du Ministre	51	52	52	68	68
• Frais des agences de recouvrement	8	4	-	-	-
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	-	-	-	2 288	2 094
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	44	-	-	-	-
	8 576	9 914	7 661	11 348	11 154
Total des paiements législatifs	117 211	124 942	102 500	110 850	109 814

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Les paiements législatifs en 2001-2002 étaient 7 millions de dollars plus élevés que ceux prévus initialement en raison principalement de la dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'État et des coûts plus élevés des régimes d'avantages sociaux des employés. Les dépenses réelles ont été de quelque 15 millions de dollars moins élevées que celles de 2000-2001 en raison de la réduction de 9 millions de dollars des paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal, d'une réduction de 4 millions de dollars pour les régimes d'avantages sociaux des employés et d'une réduction de 3 millions de dollars au chapitre de la dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

Tableau F – Paiements de transfert

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	Dépenses réelles de 1999-2000	Dépenses réelles de 2000-2001	Dépenses prévues	2001-2002	
				Total des autorisations	Dépenses réelles
Subventions					
Politiques	22 040	22 548	22 887	181 465	122 272
Programmes et Cessions	-	36 300	-	19 800	19 800
Sécurité et Sûreté	100	115	-	11 150	9 069
Administration ministérielle	-	-	-	-	-
Total des subventions	22 140	58 963	22 887	212 415	151 141
Contributions					
Politiques	41 359	35 961	35 895	35 792	35 722
Programmes et Cessions ¹	258 018	181 273	184 622	194 252	194 168
Sécurité et Sûreté	11 729	14 911	12 523	13 745	13 378
Administration ministérielle	-	-	-	-	-
Total des contributions	311 106	232 145	233 040	243 789	243 269
Total des paiements de transfert	333 246	291 108	255 928	456 204	394 410

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Les paiements de transfert ont été réduits au cours des dernières années mais en raison des événements du 11 septembre, les dépenses réelles de 2001-2002 ont été plus élevées que prévues. Cependant, les dépenses réelles ont été inférieures aux autorisations à cause de la demande moins élevée de l'industrie pour l'assistance fournie en vertu du programme d'aide aux transporteurs aériens.

Tableau G – Dépenses en immobilisations

Secteurs d'activités (en milliers de dollars)	Dépenses réelles de 1999-2000 ¹	Dépenses réelles 2000-2001	2001-2002		
			Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques	566	368	450	450	341
Programmes et Cessions	59 257	37 941	71 321	40 224	36 203
Sécurité et Sûreté	7 178	24 393	12 465	63 323	60 876
Administration ministérielle	5 986	10 157	13 213	13 932	13 191
Total des dépenses en immobilisations	72 987	72 859	97 449	117 929	110 611

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

L'augmentation de 13 millions de dollars en dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues pour 2001-2002 résulte de l'allocation de 51 millions de dollars pour l'acquisition de systèmes de détection des explosifs et des technologies connexes à la suite des attaques du 11 septembre. Cette augmentation a été compensée par les délais dans la réalisation des projets d'assainissement de l'environnement et d'autres projets d'immobilisations, et par un transfert au crédit des dépenses de fonctionnement pour couvrir les coûts de fonctionnement associés à l'environnement.

Tableau H – Projets d’immobilisations

Secteurs d’activités (\$ en milliers de dollars)	CET	Dépenses réelles 1999-2000	Dépenses réelles 2000-2001	2001-2002		
				Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
<i>Politiques</i>						
Tous les projets des Politiques		566	368	450	450	341
<i>Programmes et Cessions</i>						
Stephenville, (T.-N.)						
• Assainissement de l’environnement	2 714	293	680	291	66	51
Halifax, (N.-É.)						
• Projet d’infrastructure	6 000	-	-	6 000	6 000	6 000
Fredericton, (N.-B.)						
• Projet d’infrastructure	2 000	-	-	-	100	100
Blanc-Sablon, (Qué.)						
• Restauration des aires de manœuvre	4 320	-	122	2 967	3 525	3 380
• Reconstruction du quai	9 753	-	-	372	602	442
Cap-aux-Meules, (Qué.)						
• Réparation des brise- lames	2 701	-	83	-	2 455	2 495
Kuujuuaq, (Qué.)						
• Remise en état de la piste 07/25	11 999	2 915	3 276	4 4346	4 181	3 995
• Construction d’un immeuble	2 451	-	-	-	245	83
Schefferville, (Qué.)						
• Restauration des aires de manœuvre	4 950	2 188	2 349	6	6	6
Wedmindji, (Qué.)						
• Restauration des aires de manœuvre	2 218	110	991	-	75	57
Îles-de-la-Madeleine, (Qué.)						
• Restauration aire d’embarquement	6 527	-	-	-	267	123
Chevery, (Qué.)						
• Restauration de la piste	4 228	-	-	-	250	15
Port Stanley, (Ont.)						
• Dragage	2 990	-	1 116	1 087	1 160	1 143
Pickering, (Ont.)						
• Mesures correctives relatives à la moisissure	3 754	203	663	2 740	700	466
Churchill, (Man.)						
• Remise en état de la piste 12/30	5 271	-	954	4 242	3 325	3 242

(voir page suivante)

Tableau H – Projets d’immobilisations (suite...)

Secteur d’activités (milliers de dollars)	CET			2001-2002		Dépenses réelles
		Dépenses réelles 1999-2000	Dépenses réelles 2000-2001	Dépenses prévues	Total des autorisations	
Fort Nelson, (C.-B.)						
• Assainissement d’après l’étude de base sur l’environnement	9 097	59	4 497	259	259	168
• Assainissement de l’environnement	3 509	1 096	1 182	1 697	1 497	1 159
Tous les autres projets P et C		52 393	22 028	47 314	15 511	13 278
		59 257	37 941	71 321	40 224	36 203
Sécurité et Sûreté (S et S)						
Administration centrale						
• Système de maintenance et de remise en service des aéronefs	2 816	880	606	1 260	258	258
• Révisions des réacteurs JT15D-4	6 983	1 505	998	945	-	-
• Système automatisé d’identification d’empreintes digitales	3 553	-	-	3 400	2 486	2 912
Moncton, (N.-B.)						
• Construction d’un hangar	7 655	-	-	313	214	41
Tous les autres projets S et S		4 793	22 789	6 547	60 365	57 665
		7 178	24 393	12 465	63 323	60 876
Administration ministérielle (AM)						
Administration centrale						
• Système du personnel intégrés de Transports	11 328	309	216	30	30	30
• Système de gestion des dossiers (SGDDI)	10 039	-	3 372	6 339	4 760	4 720
• Mise à nouveau de Windows 2000	3 500	-	999	900	800	758
• Version 11i d’Oracle	14 684	-	-	1 596	882	868
• Remplacement d’infrastructures en fonction du cycle de vie	14 684	-	-	-	2 189	2 060
Tous les autres projets AM		5 677	5 570	4 348	5 271	4 755
		5 986	10 157	13 213	13 932	13 191
Dépenses d’immobilisations totales		72 987	72 859	97 449	117 929	110 661

En raison de l’arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau I – Prêts, investissements et avances

Secteurs d'activités <i>(en milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 1999-2000	Dépenses réelles 2000-2001	Dépenses réelles 2001-2002
Investissement - Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000	90 000
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	26 975	26 013	25 024
Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	1 152	724	716
Total des soldes en cours sur les prêts	118 127	116 737	115 740

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau J – Passif éventuel

Type de passif éventuel <i>(En milliers de dollars)</i>	Au	
	31 mars 2001	31 mars 2002
Garanties d'obligations et emprunts	64 710	64 147
Blessures ou décès	8 230	7 865
Inexécution de contrat	-	475
Total du passif éventuel	72 940	72 487

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Annexe 2 – Précisions sur les secteurs d'activités

	Objectifs	Activités	Ressources
Politiques	Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport et des changements législatifs qui contribuent à la compétitivité, à l'efficacité et à l'efficacité du réseau de transport du Canada.	Établit le cadre de politique et de législation pour tous les modes de transport de compétence fédérale. Le secteur d'activités s'occupe également de surveiller et d'analyser le réseau de transport, de faire rapport de l'état des transports au Canada, de mener des études économiques et d'évaluer les programmes, d'assurer le soutien du ministre et du sous-ministre dans leurs relations avec d'autres ministères fédéraux, d'autres paliers gouvernementaux et les gouvernements étrangers, de représenter le Ministère pour les questions de commerce international et d'évaluer les politiques et programmes pour l'ensemble du Ministère.	539 millions de dollars 225 équivalents à temps plein
Programmes et Cessions	Élaborer et gérer des programmes et stratégies, notamment pour l'intendance liée aux cessions et après les cessions, qui contribuent au mieux à la sécurité, à l'efficacité et à l'efficacité du réseau de transport en fonction de principes de développement durable.	Joue un rôle substantiel d'intendance en plus de négocier la cession des ports et aéroports. Le secteur d'activités exploite des sites jusqu'au moment de leur cession, administre des programmes de routes et de ponts, assume des fonctions de propriétaire et de superviseur relativement aux aéroports, aux ports, aux ponts et aux sites de systèmes de navigation aérienne et gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le plan environnemental, ce secteur d'activités assure également le leadership au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable.	156 millions de dollars 427 équivalents à temps plein
Sécurité et Sûreté	Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.	Élabore des lois, des règlements et des normes à l'échelle nationale et assure des activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, de sensibilisation et de recherche et développement pour promouvoir la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport. Ce secteur d'activités élabore également des plans d'intervention en cas d'urgence, assure la sûreté des personnes travaillant dans les zones réglementées des aéroports et fournit des services d'aéronefs aux organismes gouvernementaux et à d'autres organismes de transport.	380 millions de dollars 2886 équivalents à temps plein
Administration ministérielle	Fournir des services de soutien efficaces et efficaces qui répondent aux besoins ministériels.	Établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et assure le soutien des autres secteurs d'activités du Ministère en fournissant des services essentiels, notamment les ressources financières, administratives et humaines, la gestion de l'information/technologie de l'information, les communications internes et externes, les services juridiques et les services de direction.	118 millions de dollars 887 équivalents à temps plein

Annexe 3 – Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :

www.tc.gc.ca

Adresse postale :

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

Renseignements généraux :

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

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

(613) 998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique

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

Région du Québec

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

Région de l'Ontario

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

Région des Prairies et du Nord

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

Région du Pacifique

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

Index

A

Administration canadienne de la sûreté
du transport aérien · 22

C

Cadre stratégique pour les transports · 7

D

Direction 2006 · 30

F

Frontières et routes · 36

G

Gouvernement en direct · 58

I

Innovation et compétences · 44

L

*Loi de 1992 sur le transport des
marchandises dangereuses · 29*

*Loi de 2001 sur la marine marchande du
Canada · 28*

Loi sur la sécurité automobile · 28

P

Petits navires à passagers · 26

Plan d'action 2000 du gouvernement du
Canada sur le changement climatique ·
52

Programme de sûreté · 21

Programme stratégique d'infrastructure
routière (PSIR) · 36

Programme Sur la route du transport
durable · 48

R

Rage de l'air · 25

Relations grâce aux nouvelles
dispositions de régie · 42

Renouvellement des effectifs · 55

Revitalisation des chemins de fer pour
passagers · 38

S

Secteur aérien · 35

Sécurité routière – Vision 2010 · 32

Statistiques sur la sécurité et la sûreté de
2001 · 18

Stratégie de développement durable · 48

Système de gestion de l'environnement ·
51

T

Transport et manutention du grain · 39

Tribunal d'appel des transports · 27

V

Voie maritime du saint-laurent · 40