



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2001

Canada

Présentation améliorée des rapports au Parlement

Document pilote

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. Commenant 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 — 2001

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

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N^o de catalogue BT31-4/14-2001

ISBN 0-660-61735-8



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 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'est engagé 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 Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les retombées 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. Plus tôt cette année, les ministères et les organismes ont été 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 Canadiennes, plutôt que sur les activités. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte et le rattacher aux engagements antérieurs, tout en expliquant les écarts. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer clairement 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 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 directement au webmestre de ce site Web ou à l'organisme suivant :

Direction de la Gestion des résultats et des rapports

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

L'Esplanade Laurier

Ottawa (Ontario) K1A 0R5

Téléphone : (613) 957-7167 – Télécopieur : (613) 957-7044



Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

**Pour la période se terminant
le 31 mars 2001**

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

Sommaire	5
Message du Ministre	6
1.0 Introduction à Transports Canada.....	7
1.1 Qui nous sommes	7
1.2 Mandat législatif	7
1.3 Nos objectifs stratégiques.....	7
1.4 Priorités du Ministère.....	8
1.5 Nos partenaires	8
1.6 Structure des secteurs d'activités	9
2.0 Contexte sociétal	11
2.1 Répercussions des transports	11
2.2 Discours du Trône de 2001	11
2.3 Définition des défis	12
2.4 Examen de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>	15
2.5 Nouvelles mesures en matière de sûreté de l'aviation.....	15
3.0 Rendement du Ministère.....	16
3.1 Mesurer la réalisation de nos objectifs stratégiques	16
3.2 Aperçu des dépenses du Ministère	17
3.3 Réalisations en matière de rendement par objectif stratégique	18
3.3.1 <i>Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr.....</i>	<i>18</i>
3.3.2 <i>Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</i>	<i>25</i>
3.3.3 <i>Protéger l'environnement physique.....</i>	<i>30</i>
3.4 Coup d'œil sur Transports Canada — Le programme de gestion.....	36
4.0 Tableaux financiers.....	41
5.0 Information supplémentaire	50
5.1 Nos bureaux.....	50
Index.....	51

Liste des tableaux financiers

<u>Tableau A — Sommaires des crédits</u>	41
<u>Tableau B — Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles</u> ..	42
<u>Tableau C — Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs</u>	43
<u>Tableau D — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activités</u>	44
<u>Tableau E — Recettes</u>	46
<u>Tableau F — Paiements législatifs</u>	48
<u>Tableau G — Paiements de transfert</u>	49
<u>Tableau H — Dépenses en immobilisations</u>	49

Acronymes et sigles utilisés

APC.....	Administration portuaire canadienne
CCMC.....	Conseil consultatif maritime canadien
CCRAC.....	Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne
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 cessions des ports
GED.....	Gouvernement en direct
GES.....	Gaz à effet de serre
LMC.....	<i>Loi maritime du Canada</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
PAIA.....	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PJCC.....	Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée
PNA.....	Politique nationale des aéroports
PSIR.....	Programme stratégique d'infrastructure routière
PSSS.....	Plan stratégique de Sécurité et Sûreté
P&C.....	Programmes et Cessions
SGE.....	Système de gestion de l'environnement
RNA.....	Réseau national des aéroports
R&D.....	Recherche et développement
SDD.....	Stratégie de développement durable
SGS.....	Système de gestion de la sécurité
SRTD.....	Sur la route du transport durable
STI.....	Systèmes de transport intelligents
S&S.....	Sécurité et Sûreté
TAC.....	Tribunal de l'aviation civile

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.



Appeler le Ministère pour en savoir davantage.

Sommaire

Le travail qu'effectue Transports Canada dans la poursuite de ses objectifs stratégiques contribue à l'atteinte de résultats. Il faut toutefois noter que le Ministère n'est pas le seul responsable de tous les résultats.

Objectifs stratégiques	Résultats en matière de rendement
<p>Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr</p> <p>(☞ section 3.3.1, à partir de la page 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le taux d'accidents en 2000 a continué à diminuer dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime. Le taux d'accidents aériens et ferroviaires est le moins élevé des 25 dernières années. Les collisions routières mortelles en 1999 (dernière année pour laquelle on dispose de données) ont légèrement augmenté par rapport à la baisse record de 1998. Leur total demeure le deuxième plus bas en 44 ans. Bien que le nombre d'accidents aériens et ferroviaires mortels ait baissé, on a enregistré une légère augmentation des accidents routiers et maritimes mortels. Le Canada se situait au neuvième rang pour la sécurité routière parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. La réforme législative et réglementaire a progressé. Nous avons profité des activités de contrôle et d'intervention, incluant l'évaluation positive de notre système de surveillance de l'aviation civile par l'Organisation de l'aviation civile internationale.
<p>Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</p> <p>(☞ section 3.3.2, à partir de la page 25)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le rendement des chemins de fer canadiens est parmi les meilleurs en Amérique du Nord. Depuis 1994, les frais de transport par rail ont diminué de 530 millions de dollars. Plusieurs nouvelles routes aériennes ont été ajoutées en 2000. Les transporteurs économiques ont augmenté le nombre de services offerts. Une enquête représentative démontre que 65 % des Canadiens croient que la restructuration des entreprises de transport aérien n'a pas eu d'incidences négatives sur leurs habitudes de voyage. Les coûts bruts nécessaires pour financer les activités aéroportuaires ont diminué d'environ 300 millions de dollars depuis 1995 en raison des cessions. Une enquête auprès du public suggère que les avantages prévus du transfert des aéroports étaient bien justifiés. Les exploitants d'aéronefs épargnent chaque année 50 millions de dollars grâce à la réduction des frais d'utilisation de NAV CANADA. Les coûts nécessaires pour financer les ports ont diminué de 112 millions de dollars depuis les cinq dernières années en raison de la Politique maritime nationale et de l'initiative de cession des ports. Les principaux ports du Canada ont des bilans nets positifs et connaissent une hausse stable des recettes. Il y a eu une réduction de 1,5 % des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent pour la saison de navigation de 2001.
<p>Protéger l'environnement physique</p> <p>(☞ section 3.3.3, à partir de la page 30)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nous avons réussi à sensibiliser davantage la population au problème du smog causé par les émissions polluantes des véhicules. Nous avons contribué à la salubrité de l'air en ajoutant des véhicules utilisant un combustible de remplacement au parc de véhicules automobiles du Ministère. Nous avons pris des mesures significatives sur 85 % de la première stratégie de développement durable (SDD). Nous avons réussi la mise en œuvre du Système de gestion de l'environnement de Transports Canada. Nous avons atteint sept des neuf objectifs. Nous avons contribué grandement au développement du <i>Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique</i> à la suite de notre participation à la Table des transports sur les changements climatiques.

Message du Ministre



Je suis heureux de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada 2000-2001*. Au cours des dernières années, des progrès importants ont été réalisés par le Ministère en vue de concrétiser sa vision du meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

Les transports ont toujours été essentiels au développement et à la croissance du pays et de son économie. Les transports permettent le déplacement des marchandises et des personnes. Ils font tourner notre économie et améliorent nos vies. Toutefois, le réseau de transport doit être sécuritaire et sûr. On ne peut insister trop sur cet impératif, spécialement à la suite des événements terrifiants survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis.

Transports Canada a toujours faite de la sécurité sa première priorité. Au cours des dernières années, nous avons largement contribué à l'amélioration de la sécurité des déplacements. Notre engagement est aujourd'hui renforcé. Nous prendrons toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la sûreté du public voyageur et réduire les risques que les transports posent pour la sécurité et le bien-être des Canadiens.

Notre travail vise un réseau de transport solide – un réseau capable d'appuyer le commerce, de stimuler la concurrence et la productivité et qui élève le Canada au premier rang de l'innovation technologique. Nous aspirons à un réseau qui permette une circulation fluide, dans nos villes et à nos frontières, afin de pouvoir établir rapidement et efficacement des rapports avec nos partenaires commerciaux. Le réseau doit également permettre de facilement passer d'un mode de transport à l'autre – du navire au train, en passant par le camion, et de l'avion aux transports en commun.

Nous sommes également conscients que les activités de transport ont des conséquences environnementales considérables qui, à leur tour, entraînent des conséquences économiques et sociales. Un grand nombre d'activités contribuent à cette situation; mentionnons à titre d'exemple la construction d'infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, l'opération, l'entretien et l'élimination des véhicules, ainsi que la provision d'énergie et de combustible, incluant les ressources non renouvelables. Transports Canada, en collaboration avec ses partenaires et intervenants, cherche une méthode pratique, concertée et rentable pour l'élaboration d'un réseau de transport durable.

Les Canadiens comptent sur des modes de transport sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement pour leurs déplacements et le transport des marchandises dont ils ont besoin. Transports Canada travaille sans relâche afin de répondre à ces attentes et continue de participer à la construction du meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

**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 à de 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/fr/lp.htm.

Voici quelques-unes des lois que nous administrons :

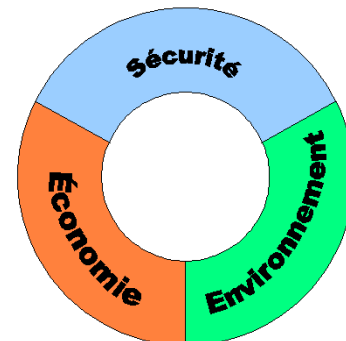
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*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

En raison de la complexité de notre environnement, la plupart des questions nécessitent l'adoption d'une approche multidisciplinaire. Elles doivent être étudiées en fonction d'un grand nombre de facteurs ayant trait à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. Les décisions prises doivent assurer un équilibre optimal entre les intérêts conflictuels et doivent être étudiées et discutées longuement. En effet, des mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.



1.4 Priorités du Ministère

Dans le but d'atteindre ses objectifs stratégiques, l'équipe de gestion de Transports Canada a convenu des priorités ministérielles suivantes en octobre 2000. ☞ Vous trouverez une description complète de ces priorités, ainsi que les initiatives clés qui y sont liées, dans *Transports Canada — Plan d'activités 2001-2004 — Une mise à jour*, disponible sur le site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/finance/Bp/2001-2004/fr/TOC_f.htm. Voici les priorités du Ministère :

- Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté
- Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée
- Appuyer le développement des infrastructures
- Promouvoir la durabilité des transports
- Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir
- Parachever le programme de cessions

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 — Environnement Canada, Défense nationale, Pêches et Océans Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Service canadien du renseignement de sécurité, Justice Canada, Gendarmerie royale du Canada, Industrie Canada, Santé 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.

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 — Chemins de fer nationaux du Canada, Canadien Pacifique Limitée, VIA Rail, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Canadian Steamship Lines, Algoma Central Marine, Air Canada et NAV CANADA.

Organismes et associations — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité — 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.

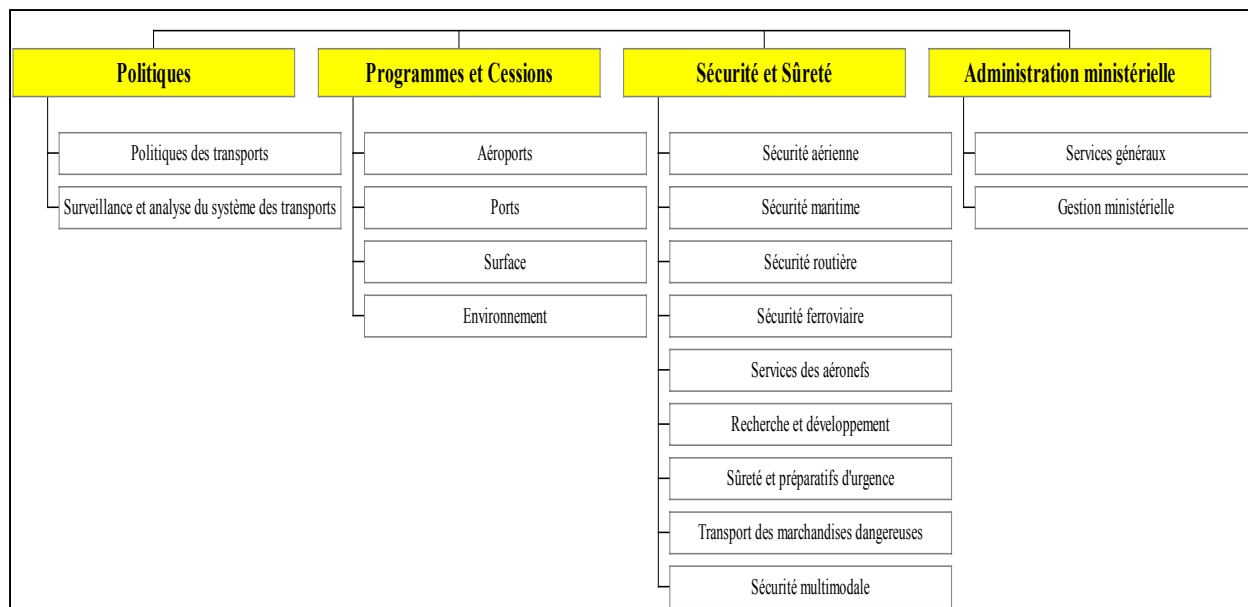
Organismes internationaux — pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport — U.S. Federal Aviation Administration, European Joint Airworthiness Authorities, Organisation de l'aviation civile internationale, Coopération économique Asie-Pacifique, U.S. Federal Emergency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

1.6 Structure des secteurs d'activités

Les activités de Transports Canada sont exécutées par environ 4 400 personnes réparties dans l'ensemble du Canada. Ces personnes appuient collectivement les quatre secteurs d'activités du Ministère, décrits ci-dessous.

L'Administration centrale de Transports Canada se situe à Ottawa. Le Ministère compte aussi cinq bureaux régionaux, situés à Vancouver, à Winnipeg, à Toronto, à Montréal et à Moncton, et environ 70 Centres de Transports Canada qui servent de points d'accès centraux aux clients et aux intervenants de chaque région. La structure des secteurs d'activités est axée sur l'aspect multimodal du réseau afin de mettre l'accent sur les principaux rôles du Ministère (Voir le tableau 1).

Tableau 1 – Secteurs d'activités et secteurs de services de Transports Canada



Politiques. Le secteur Politiques est responsable de l'élaboration des politiques en matière de transport et de l'application des modifications législatives qui contribuent à l'efficacité et à l'efficacite du réseau de transport canadien. Ce secteur assure également le contrôle et l'analyse du réseau de transport, la surveillance de la situation des transports au Canada (comme le stipule la *Loi sur les transports au Canada*), la réalisation d'études économiques, l'évaluation des programmes, l'appui des relations entre le ministre, le sous-ministre et les autres ministères fédéraux, échelons de gouvernement et gouvernements étrangers, la représentation des intérêts du Ministère en matière de commerce international et l'évaluation des politiques et des programmes pour l'ensemble du Ministère.

Programmes et Cessions. Le secteur Programmes et Cessions joue un rôle administratif important, en plus de négocier la cession d'aéroports et le transfert de ports à des intérêts locaux. Il exploite les lieux jusqu'à leur cession; il administre les programmes concernant les routes et les ponts; il exerce la fonction de propriétaire et de surveillant pour les aéroports, ports, ponts et sites du système de navigation aérienne; et il gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le plan environnemental, ce secteur joue un rôle prépondérant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable.

Sécurité et Sûreté. Le secteur Sécurité et Sûreté élabore des normes, des lois et des règlements d'application nationale et exerce des activités de surveillance, de vérification, d'inspection, d'accréditation et de certification, d'exécution, de sensibilisation, de recherche et développement en vue de promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Il élabore également des plans de préparation aux situations d'urgence, assure la sécurité des personnes travaillant dans les zones

réglementées des aéroports et fournit des services d'aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport.

Administration ministérielle. Le secteur Administration ministérielle établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et appuie les autres secteurs d'activités du Ministère en fournissant des services efficaces et efficients — finances, administration, gestion de l'information, technologie de l'information, ressources humaines, communications internes et externes, services juridiques et services à la haute direction — qui répondent aux besoins du Ministère.

2.0 Contexte sociétal

2.1 Répercussions des transports

Les transports jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne des Canadiens. Bien que la plupart d'entre nous tiennent le réseau de transport pour acquis, nous dépendons des avions, des trains, des navires, des camions, des autobus et des véhicules motorisés privés pour le transport des marchandises et pour nos déplacements. Saviez-vous que :

- Les dépenses nationales du Canada consacrées aux biens et aux services, visant à répondre aux besoins de transport des ménages, des entreprises privées et des gouvernements, se chiffraient à 106 milliards de dollars (dollars indexés de 1992) en 2000, soit 11,8 % du produit intérieur brut (PIB).
- Le secteur des transports comptait 853 600 emplois en 2000, une augmentation de 2,2 % par rapport à l'année précédente.
- Au Canada, les dépenses en matière de tourisme ont atteint 50,1 milliards de dollars en 1999. De ces dépenses, 20,1 milliards de dollars, soit 40 %, étaient orientées vers le transport.
- Depuis les cinq derniers exercices, les dépenses brutes annuelles du gouvernement en transport se situent entre 17 et 18 milliards de dollars.
- Le réseau routier du Canada couvre plus de 1,4 million de kilomètres. Les administrations portuaires du Canada génèrent 54 % du trafic portuaire manutentionné. Trente aéroports voient à plus de 94 % du trafic aérien de passagers.
- Le secteur des transports demeure le plus gros consommateur d'énergie au Canada. Entre 1990 et 1999, la consommation d'énergie du secteur des transports a augmenté de 26 %.
- Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada attribuables à la consommation d'énergie du secteur des transports équivalent à 157 mégatonnes de CO₂. Les transports routiers représentent plus de 77 % des émissions de GES du secteur des transports.

☞ Le rapport annuel *Les transports au Canada 2000* contient une multitude de renseignements portant sur la situation du réseau de transport canadien. Vous pouvez le consulter sur le site Web du Ministère : http://www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm.

2.2 Discours du Trône de 2001

Dans le discours du Trône de 2001, on reconnaît que la réussite économique et sociale doit être poursuivie parallèlement et que le gouvernement du Canada doit collaborer avec les Canadiens pour bâtir une société prospère qui repose sur les forces de ses citoyens, collectivités et entreprises, ainsi que sur la place unique qu'occupe le Canada dans le monde. Comme nous l'avons mentionné dans la section 1.3, les objectifs stratégiques de Transports Canada — sécurité, économie et environnement — sont étroitement liés et contribuent collectivement au programme général du gouvernement. Les engagements suivants sont particulièrement pertinents :

- Innovation
- Compétences et apprentissage
- Brancher les Canadiens
- Commerce et investissement
- Environnement sain
- Communautés fortes et sûres
- Possibilités nouvelles, et pour tous, à l'échelle mondiale

2.3 Définition des défis

En avril 2001, le ministre des Transports a lancé l'initiative d'établissement d'un schéma d'orientation des transports qui a pour objet d'établir un plan stratégique afin d'assurer que notre réseau de transport continue à contribuer à la prospérité économique et à la qualité de vie des Canadiens dans le futur. Cette initiative comprendra de vastes consultations et influencera les priorités ministérielles énumérées à la section 1.4. Les défis qui serviront de toile de fond pour les consultations sont décrits ci-dessous.

1. Mondialisation et encadrement des marchés

L'économie du Canada est l'une des plus ouvertes de toutes celles des pays du G8. Au tournant du millénaire, les exportations représentent 46 % de notre économie. En outre, comme ce commerce accuse une croissance vigoureuse, l'orientation de notre industrie des transports est de plus en plus mondiale. Les gouvernements doivent trouver le bon équilibre entre l'intérêt du public et celui des utilisateurs et des pourvoyeurs de services de transport en tenant compte des tendances nationales et internationales. Au fur et à mesure que s'accroîtra la mondialisation, le Canada et ses partenaires commerciaux devront harmoniser les régimes de sécurité et de réglementation de l'industrie des transports. L'industrie du camionnage, en particulier, demande depuis quelque temps au gouvernement fédéral d'assumer un rôle influent à cet égard. Dans l'industrie du transport aérien, la restructuration a fait naître un transporteur dominant, bien que de nouveaux intervenants aient déjà commencé à remettre en question la position d'Air Canada. La taille du marché canadien impose cependant certaines restrictions. L'établissement d'un équilibre entre une présence canadienne forte et viable dans un marché de plus en plus mondial demeurera un défi. L'industrie ferroviaire en Amérique du Nord évolue également rapidement. Il reste actuellement au Canada et aux États-Unis seulement six grands transporteurs, et il y aura peut-être d'autres propositions de fusion. Les fusions peuvent améliorer les liens entre les réseaux et amener des économies d'échelle, mais les Canadiens se préoccupent de la possibilité d'une réduction de la concurrence. À cette question se rapporte celle du régime d'accès pour l'infrastructure ferroviaire, question récemment étudiée par le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

« Notre objectif est d'avoir le meilleur réseau national de transport au monde, et je m'engage à recueillir les idées et les opinions des Canadiens sur la façon d'y arriver. »

L'hon. David M. Collonette
Ministre des Transports

2. Intégration

Les avantages d'un réseau de transport continu et intégré sont incontestables. Les expéditeurs et les transporteurs tirent parti d'un réseau où leurs marchandises et leur matériel peuvent être échangés rapidement et facilement entre les modes. Le public est mieux servi quand il est possible d'éviter les embouteillages, la pollution et la nécessité d'agrandir ou de remplacer l'infrastructure grâce à l'emploi efficace du transport intermodal, et à des politiques gouvernementales et à des règlements à l'appui. Les transports intégrés exigent également que les secteurs de compétence collaborent pour trouver des avantages communs à l'harmonisation de normes et de règles dont les incompatibilités font obstacle à l'efficacité, à la sécurité ou à la protection de l'environnement. La vision d'un réseau de transport intégré est plus attrayante que jamais. Pourtant, elle continue de créer de grands défis. Certaines composantes du réseau de transport du Canada sont encombrées, alors que d'autres liens, comme le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, ne sont pas utilisés à leur pleine capacité. Étant donné le coût élevé de la construction d'une nouvelle infrastructure des transports, il faut trouver des moyens de maximiser l'utilisation de la capacité existante, mais sous-utilisée. Nous devons également prêter davantage attention à nos postes frontaliers. En raison des nouvelles circonstances commerciales, les flux de transport au Canada le long de l'axe nord-sud augmentent à un rythme beaucoup plus élevé que nos flux internes traditionnels sur l'axe est-ouest. Aux taux actuels, le trafic des véhicules commerciaux aux frontières entre le Canada et les États-Unis double tous les huit ans.

3. Urbanisation

Le Canada est devenu l'un des pays les plus urbanisés au monde. L'infrastructure de soutien des transports a eu du mal à suivre le rythme. Nous conduisons un plus grand nombre de voitures et transportons davantage de marchandises à l'intérieur de nos centres urbains. Le réseau routier urbain n'est plus à la hauteur de cette demande croissante, et nos réseaux de transport en commun ont du mal à fournir une solution de rechange viable au transport des gens. Les embouteillages dans les zones urbaines ont une incidence sur la compétitivité des grands centres économiques du Canada. L'accès aux aéroports et aux ports, le ramassage et la livraison de marchandises et les activités commerciales sont tous compromis par les embouteillages. Il en découle une plus grande consommation de carburant et davantage d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Les encombrements réduisent également l'efficacité du réseau de transport en restreignant le mouvement des marchandises et des gens dans les centres urbains. Compte tenu de tous ces facteurs, l'un des défis clés que devra relever le secteur des transports sera celui de rendre plus attrayants les transports en commun. Voici d'autres défis : meilleure gestion de l'infrastructure actuelle et de la demande en transport, meilleure intégration de l'utilisation des terrains et de la planification des transports et meilleure coordination des mesures prises par les secteurs public et privé.

4. Zones rurales et régions éloignées

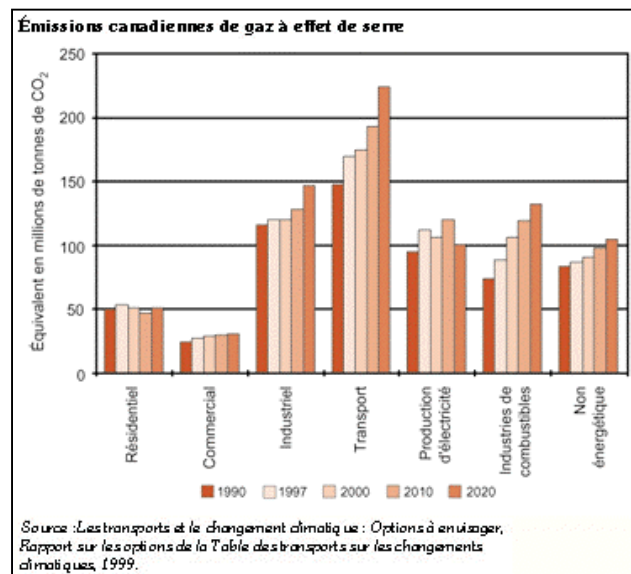
Le réseau national des transports devrait être abordable et accessible, mais le trafic limité dans les régions éloignées et les zones rurales rend difficile d'assumer les coûts de l'infrastructure et des services. Les politiques et programmes qui sont efficaces dans nos grandes villes peuvent être moins pertinents dans les régions éloignées et les collectivités rurales. Au cours des dernières années, le gouvernement a été conscient de cette réalité; c'est pourquoi il a conservé, par exemple, la responsabilité directe en matière de gestion de certains ports et aéroports éloignés. Il a également confirmé son engagement à long terme à l'égard de la revitalisation des services ferroviaires de transport de passagers, incluant ceux à destination des collectivités éloignées. Nous devons continuer à tenir compte du point de vue et des besoins des Canadiens habitant dans les zones rurales et les régions éloignées lorsque nous concevons des politiques ou des programmes nationaux.

5. Environnement

Bien que le secteur des transports présente plusieurs avantages sur les plans économique et social, le déplacement des gens et des marchandises peut également entraîner de graves conséquences environnementales. Les défis

environnementaux comme l'utilisation accrue de ressources non renouvelables, la pollution, la disparition de terres agricoles et de l'habitat faunique façonneront le programme des transports au cours des prochaines années. En outre, les pressions sur le climat et les ressources augmenteront par suite de la croissance économique au cours des 40 prochaines années. Par exemple, on prévoit que 800 millions de personnes de plus dans le monde posséderont des voitures. Tel que l'illustre le graphique 1, les transports sont la plus grande source unique d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Si la tendance se maintient, les émissions de GES devraient dépasser les niveaux de 1990 de 32 % en 2010 et de 53 % en 2020. La croissance économique et l'accroissement de la population entraînent une augmentation des activités de transport, ce qui contribue aux tendances concernant les émissions de gaz à effet de serre. De plus, les modes de transport montrant la plus grande croissance — voitures, camions et avions — ont les plus grandes conséquences sur l'environnement, principalement en raison des émissions dans l'air et de l'utilisation des terrains. Les gaz d'échappement sont également les principaux participants au smog dans les zones urbaines et la cause de plusieurs problèmes de santé. Un autre défi clé consiste à prévenir ou à maîtriser le rejet d'effluents et de

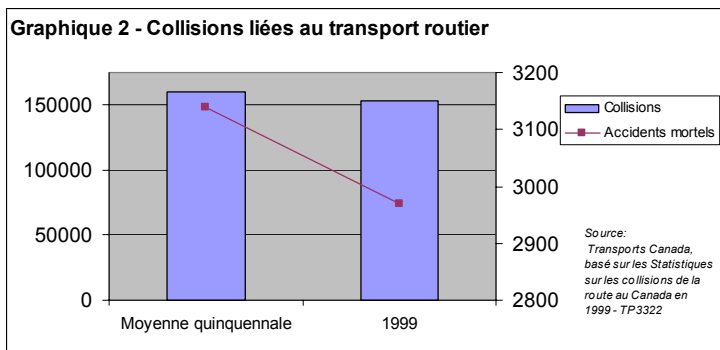
Graphique 1



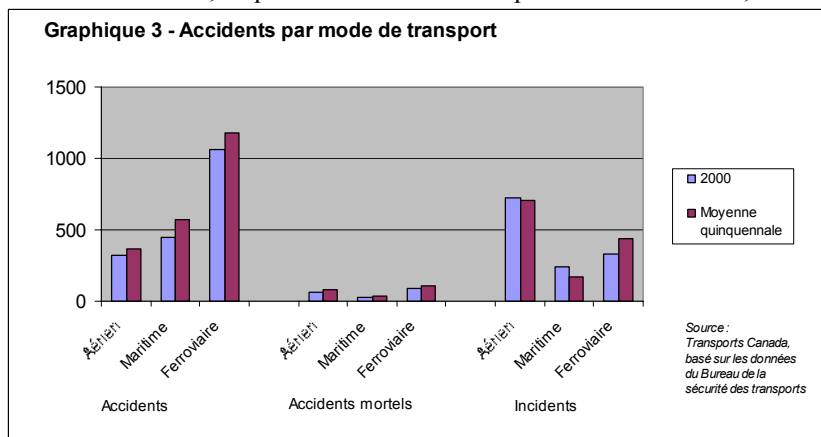
déchets qui contaminent les rivières, les lacs, les océans et les plages. Il importe également de prévenir le rejet d'eau de ballast des navires parce qu'il peut introduire des espèces aquatiques non indigènes dans nos eaux.

6. Sécurité et sûreté

La sécurité et la sûreté sont des facteurs essentiels sur lesquels se forge la confiance du grand public dans le réseau national de transport. Des améliorations à la sécurité nécessiteront un effort continu et collectif de la part de l'industrie, des travailleurs du secteur des transports, du grand public et du gouvernement. Les accidents de transport au Canada sont en baisse (voir les graphiques 2 et 3), et les actes d'intervention illicites sont de moins en moins fréquents dans le monde, mais la croissance soutenue de la demande de services de transport et les nouvelles menaces à la sécurité nous obligent à demeurer vigilants. La croissance du trafic, en particulier dans les transports routier et aérien, nous incitera à innover de plus en plus afin



d'atteindre de nouveaux objectifs de sécurité et de sûreté. De concert avec les provinces et les territoires, une attention particulière devrait être portée au transport routier. Plus de 90 % des décès dans le secteur des transports au Canada résultent d'accidents impliquant des véhicules automobiles.



Comprendre les facteurs humains, lesquels contribuent le plus aux accidents de transport, et en tenir compte, doit également demeurer une priorité. Les objectifs en matière de sécurité doivent être de

plus en plus définis dans un contexte international. La mondialisation porte les gouvernements à collaborer avec des partenaires internationaux pour établir des normes convenues entre eux afin de veiller à ce que l'équipement, le personnel et les transporteurs se conforment aux niveaux acceptables de sécurité et de sûreté. Des normes communes peuvent faciliter le commerce et aider à réagir à une industrie d'équipements de transport en évolution rapide qui a besoin de faire homologuer des produits sûrs avant de les commercialiser.

7. Accessibilité

Les politiques fédérales sur les transports doivent être attentives aux exigences de tous les Canadiens, incluant ceux qui sont handicapés et qui ont du mal à avoir accès aux services et aux infrastructures de transport. Les principes régissant la prestation de services de transport aux personnes handicapées ont été enchâssés dans la loi. Comme la population du Canada vieillit, les pourvoyeurs de services de transport auront le défi croissant d'avoir à satisfaire un nombre de plus en plus important de Canadiens handicapés afin de leur permettre d'être membres à part entière de notre société.

8. Innovation

Il est essentiel d'adopter des façons coordonnées et stratégiques d'aborder les priorités en matière de recherche et développement (R et D) dans le secteur des transports, lesquelles nécessiteront à leur tour l'établissement d'un fort éventail de partenariats avec le secteur privé, les provinces et le monde universitaire dans des domaines comme la sécurité routière, la gestion du trafic, les facteurs humains, les embouteillages sur les routes et aux frontières. Cependant, la R et D à elle seule ne suffit pas. Un défi clé sera d'améliorer les possibilités de commercialisation des innovations canadiennes en transport à l'échelle nationale et internationale. Des systèmes de transport intelligents

(STI) permettront aux réseaux de transport d'être plus efficaces sans qu'il y ait nécessairement à modifier l'infrastructure actuelle. Nous établissons le cadre et créons le milieu qui permettra le partage et le transfert transparents d'information entre organismes de transport, secteurs de compétence et modes. Des systèmes de communication pour tous les STI pourraient produire des gains importants dans l'amélioration des données sur les lieux et la mobilité, dans l'accroissement de l'efficacité des systèmes et de l'interopérabilité et dans la réduction de la consommation d'énergie et des émissions. Le gouvernement du Canada a mis au défi les secteurs privé et public de collaborer afin d'atteindre l'objectif visant à conquérir 5 % du marché mondial du commerce électronique, estimé, avec prudence, entre 1,3 milliard et 1,8 milliard de dollars américains d'ici 2003. Le secteur des transports joue un rôle essentiel pour ce qui est de faciliter la croissance du commerce électronique, car c'est lui qui lie ensemble l'offre et la demande. Les réformes fondamentales dans le secteur des transports au cours de la dernière décennie ont contribué à réduire les coûts et à améliorer la productivité dans le secteur. En nous tournant vers l'avenir, le développement de notre capacité d'innover pourrait nous distinguer des concurrents mondiaux et nous permettre de relever de nombreux défis auxquels fait face le secteur des transports au Canada.

9. Compétences

Une économie très novatrice nécessitera à son tour une main-d'œuvre hautement qualifiée pouvant réagir aux changements rapides de la technologie et aux nouvelles façons de faire des affaires. Les innovations dans le secteur des transports obligeront les employés du secteur des transports à posséder des qualités supplémentaires et de multiples compétences, même dans des professions qui n'ont jusqu'ici exigé qu'un minimum d'études. En même temps, la vive concurrence qui se livre pour obtenir les mêmes travailleurs qualifiés, combinée avec les départs en retraite, mettront le secteur au défi de trouver de nouveaux moyens pour attirer la main-d'œuvre, perfectionner et maintenir en fonction les effectifs. Il y a déjà des pénuries de travailleurs qualifiés, et d'autres sont prévues dans certaines professions telles les pilotes certifiés, les chauffeurs de camions, les ingénieurs civils, les chercheurs, les mécaniciens certifiés et les officiers de navires. De même, il sera essentiel de voir à ce que Transports Canada possède les compétences nécessaires pour continuer à s'acquitter de son mandat de sécurité publique. Notre économie du savoir mettra de plus en plus l'accent sur l'apprentissage continu et les organisations intelligentes.

☞ Pour de plus amples renseignements sur l'initiative d'établissement d'un schéma d'orientation des transports et pour soumettre vos commentaires au sujet des futures orientations des politiques en matière de transports au Canada, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/fr/schemaorientation/menu.htm.

2.4 Examen de la Loi sur les transports au Canada

Le 18 juillet 2001, le ministre des Transports a rendu public le rapport final du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). Tout au long de son mandat, qui a débuté en juillet 2000, le Comité d'examen a reçu environ 200 soumissions d'intervenants et a entrepris un examen détaillé et exhaustif. Le Comité a rédigé un rapport très complet. Il faudra du temps aux fonctionnaires du Ministère pour faire une étude approfondie du rapport et aborder ses recommandations. Les conclusions présentées dans le rapport final contribueront à l'établissement du schéma d'orientation des transports.

☞ Pour de plus amples renseignements sur le rapport du Comité d'examen de la LTC, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/fr/schemaorientation/examenltc.htm.

2.5 Nouvelles mesures en matière de sûreté de l'aviation

En réponse aux attentats perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2001, le ministre des Transports a annoncé que les portes des postes de pilotage sur tous les vols passagers des transporteurs aériens canadiens, tant nationaux qu'internationaux, seraient verrouillées pendant toute la durée des vols. Des mesures de sécurité plus rigoureuses ont été mises en place et comprennent une présence policière accrue aux principaux aéroports, des contrôles de sécurité des passagers renforcés et des procédures de sécurité accrues, y compris plus de fouilles manuelles des bagages. Transports Canada poursuivra l'examen de ses règles de sûreté et de sécurité et apportera d'autres modifications si nécessaire pour assurer la sécurité et la sûreté du public voyageur. Le Ministère travaille également avec la Federal Aviation Administration des États-Unis et d'autres administrations à l'amélioration des aspects de sûreté de la conception du poste de pilotage, en particulier des portes y donnant accès.

3.0 Rendement du Ministère

3.1 Mesurer la réalisation de nos objectifs stratégiques

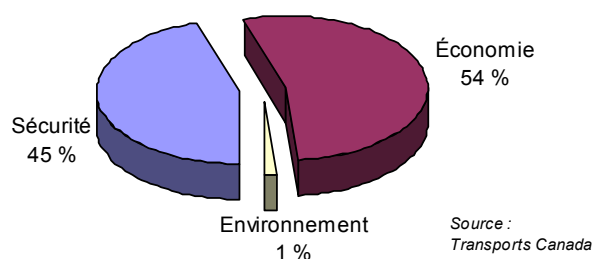
La réalisation des objectifs stratégiques de Transports Canada dépend du rendement de ses quatre secteurs d'activités. Que ce soit par l'élaboration de politiques et de lois ou par l'exécution des services et des programmes, le travail des secteurs d'activités a des incidences sur les objectifs en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. À chacun des objectifs stratégiques sont associés des résultats définitifs (résultats clés) que nous prévoyons mesurer avec le temps afin d'avoir une idée de la réalisation de nos objectifs. 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.

Objectifs stratégiques		
<i>Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr</i>	<i>Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</i>	<i>Protéger l'environnement physique</i>
Dépenses nettes liées aux ressources en 2000-2001 pour chaque objectif stratégique¹		
414,4 millions de dollars	488,6 millions de dollars	12,7 millions de dollars

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

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

Graphique 4 - Ressources par objectif stratégique



1. Les dépenses nettes en ressources de 2000-2001 sont reliées 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.

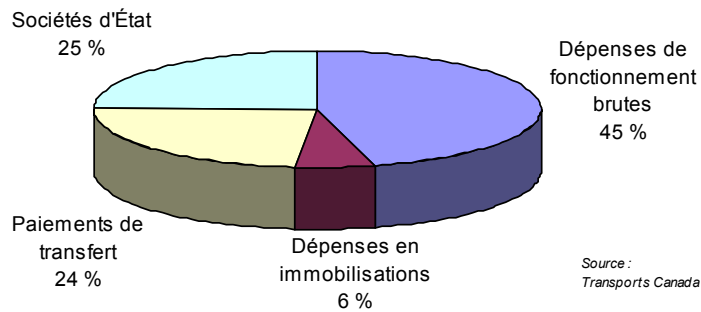
3.2 Aperçu des dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada pour l'exercice de 2000-2001 se chiffrent à 1,2 milliard de dollars. Le graphique 5 montre ces dépenses par type de dépenses.

Les dépenses de fonctionnement du Ministère, s'élevant à 565 millions de dollars, représentent la partie principale (45 %) du total des dépenses brutes. 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 défrayer 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. Il est important de noter que plus de la moitié des frais d'exploitation de Transports Canada est financée par la collecte de recettes disponibles, bien que celles-ci ne soient pas illustrées dans le graphique 5. La majorité de ces recettes (70 %) proviennent des paiements de loyers et de biens mobiliers effectués par les administrations aéroportuaires (☞ page 46 pour des renseignements sur les recettes).

Graphique 5 - Dépenses brutes par type de dépenses



Environ 304 millions de dollars, soit 25 % des dépenses brutes, sont affectés aux trois sociétés d'État du Ministère — VIA Rail, Marine Atlantique S.C.C. et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (☞ ces sociétés d'État sont décrites dans les parties I et II du Budget 2000-2001).

De plus, 291 millions de dollars, soit 24 % des dépenses brutes, ont été injectés dans les subventions et contributions (paiements de transfert). Parmi les éléments les plus importants, on compte une subvention de 47 millions de dollars pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, 40 millions de dollars pour le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, une subvention unique de 36 millions de dollars à la province de Québec pour le transfert des installations de traversier, une subvention de 23 millions de dollars à la province de la Colombie-Britannique pour le transport des passagers et des marchandises par traversier, 12 millions de dollars à Canadien National pour le pont Victoria à Montréal, et 9 millions de dollars pour le Fonds de cessions des ports.

Les dépenses liées aux projets d'immobilisation de Transports Canada s'élèvent à 73 millions de dollars, seulement 6 % du total des dépenses brutes, et touchent divers projets d'entretien et d'environnement.

Vous trouverez des tableaux financiers et des renseignements sur les dépenses de chacun des secteurs d'activités détaillés à la section 4.

3.3 Réalisations en matière de rendement par objectif stratégique

Les sous-sections suivantes résument les progrès faits par Transports Canada dans la réalisation de ses objectifs stratégiques.

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, de l'environnement et de la propriété.
- Grande confiance du public quant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport.

Le réseau de transport du Canada continue d'être l'un des réseaux de transport les plus sécuritaires dans le monde. Par ailleurs, l'an 2000 a été un succès pour la sécurité des transports. La baisse des taux d'accidents a continué en 2000 dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime. Le taux d'accidents aériens et maritimes est le plus bas depuis 25 ans. Transports Canada participe au maintien ou à l'amélioration de ce bilan de sécurité en déployant des efforts de sensibilisation et de communication axés sur la prévention, le suivi et l'intervention efficaces, la réforme législative, la promotion d'une culture de sécurité et la recherche coûts-avantages.

Une des grandes réalisations de Transports Canada au cours de la dernière décennie est le renforcement des relations qu'il entretient avec ses partenaires dans le but de réaliser la sécurité et la sûreté : les administrations provinciales, territoriales et municipales, les personnes responsables de la législation et le grand public. Le Ministère travaille avec d'autres gouvernements nationaux afin de réussir à harmoniser davantage les règles. Il aide également les entreprises de l'industrie à adopter des systèmes de gestion de la sécurité, à mettre en place de solides cultures de sécurité, ainsi qu'à planifier et à gérer en fonction de risques recensés et classés par ordre de priorité.

Tableau 2

Tendances des statistiques nationales sur la sécurité et la sûreté	
Transport aérien	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre d'accidents a baissé de 6 % par rapport à 1999 et de 12 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années. • Les 63 accidents mortels de 2000 sont au-dessous de la moyenne quinquennale de 81. • Les accidents impliquant des aéronefs privés représentent la plus grande part des accidents (56 % en 2000).
Transport routier	<ul style="list-style-type: none"> • Depuis plusieurs décennies, le bilan de sécurité routière du Canada s'améliore de façon stable. • En 1999, il y a eu 2 969 accidents mortels impliquant des véhicules motorisés. Bien que le taux d'accidents soit légèrement à la hausse par rapport à la baisse record de 1998, il demeure le deuxième plus bas en 44 ans. • Environ 18,7 % de tous les décès sur les routes sont attribuables à des collisions avec des véhicules commerciaux.
Transport ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Atteignant le taux de 13,3 accidents pour un million de trains-milles en 2000, le taux d'accidents a diminué par rapport au taux de 14,4 en 1999 et au taux de 15,1 pour la moyenne quinquennale. • En 2000, les décès aux passages à niveau et résultant d'intrusions étaient en baisse de 21 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années.
Transport maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Au cours de la dernière décennie, le nombre d'accidents maritimes a diminué. Dans l'ensemble, les accidents maritimes ont diminué de 8 % par rapport à 1990. • En 2000, le nombre d'accidents signalés a baissé de 16 % par rapport à 1999 et de 21 % par rapport à la moyenne calculée pour 1995-1999.
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • En 2000, il n'y a pas eu de situations d'urgence graves.
Transport de matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> • Les accidents attribuables au transport de marchandises dangereuses sont peu fréquents compte tenu du fait qu'il y a 27 millions d'envois de marchandises dangereuses par année et qu'un demi-million de ces envois sont des produits présentant des dangers lors du transport. • En 2000, 2 décès et 42 blessures ont été causés par le transport de marchandises dangereuses.

1. Stratégies et programmes de prévention

La planification de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada a mis l'accent sur les stratégies et les programmes qui participent à la prévention d'accidents et d'incidents. Les réalisations de trois de ces stratégies sont décrites ci-dessous.

Incidents aux passages à niveau et incidents attribuables aux intrusions

Les dangers que présentent les passages à niveau et l'intrusion sur les propriétés ferroviaires sont depuis longtemps une source d'inquiétude. Un programme de partenariat entre plusieurs intervenants, intitulé Direction 2006, a été établi en 1996. Le programme a pour objectif de réduire de 50 % d'ici 2006 le nombre de collisions aux passages à niveau et le nombre d'incidents attribuables aux intrusions. Grâce à une contribution ministérielle de 500 000 dollars, subvention qui sera augmentée à 625 000 dollar pour chacune des deux prochaines années, le Ministère collabore avec ses partenaires dans la réalisation d'activités directement reliées à la promotion de la sécurité. Ce programme est un partenariat entre Transports Canada et des représentants de l'industrie, d'autres ministères et organismes gouvernementaux, d'administrations routières et d'associations comme la Fédération des municipalités canadiennes.

Depuis sa création, Direction 2006 a largement contribué à l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Les collisions aux passages à niveau et les incidents reliés aux intrusions ont diminué de 29 % et de 38 %, respectivement, depuis 1996 (voir le graphique 6). Les initiatives de recherche et développement mises en place par

Direction 2006 ont engendré des contributions financières et des services en nature appréciables de la part des intervenants. L'effet de levier a été multiplié par trois environ (voir la sous-section 4 à la page 24).

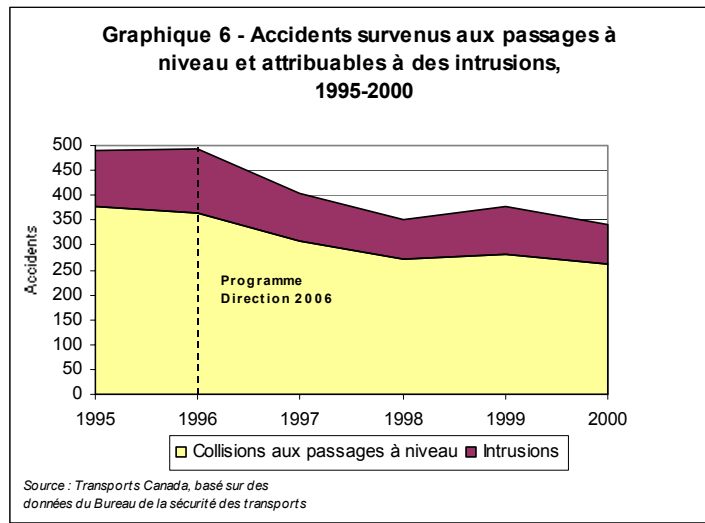
D'importantes améliorations ont également été apportées aux infrastructures des passages à niveau (p. ex., lumières, barrières et routes de croisement) à la suite des stimulants financiers fournis par Transports Canada par l'entremise du Programme d'amélioration des passages à niveau (7,5 millions de dollars chaque année).

Le programme Opération Gareautrain, que le Ministère finance (200 000 dollar annuellement) conjointement avec l'Association des chemins de fer du Canada, a favorisé la sensibilisation du public aux dangers associés aux passages à niveau. En collaboration avec ses partenaires – les forces policières des chemins de fer et des collectivités, les conseils et ligues de sécurité provinciaux, les syndicats, les groupes et associations communautaires – Transports Canada touche 1,4 million de Canadiens chaque année en faisant des présentations dans les écoles, les centres commerciaux, les foires et autres événements.

Pour de plus amples renseignements :

☎ Appelez-nous sans frais au 1 888 267-7704

🌐 Visitez notre site Web : www.direction2006.com



Collisions routières

Les collisions routières sont toujours responsables de plus de 90 % de tous les décès survenus dans le secteur des transports, entraînant des coûts de plus de 10 milliards de dollars chaque année. Nous savons que 75 % des victimes de la route sont les occupants de véhicules. Environ 40 % des décès impliquent des occupants qui ne portent pas la ceinture de sécurité, et 50 % des accidents mortels surviennent sur les routes de campagne où les limites de vitesse se situent entre 80 et 90 km/h. L'alcool cause 40 % des accidents mortels impliquant des véhicules motorisés. L'initiative Vision sécurité routière 2001-2010 de Transports Canada aborde tous ces facteurs et d'autres facteurs de risque. Son objectif global est de réduire de 30 % le nombre moyen d'accidents mortels et de blessures graves pour la période de 2008 à 2010, par rapport à la moyenne calculée pour la période de 1996 à 2001.

En 1999 (dernière année pour laquelle on dispose de données), le Canada se situait au neuvième rang de la sécurité routière parmi les pays de l'Organisation de commerce et de développement économiques (OCDE). Nous savons comment réduire ce nombre de façon significative, mais il nous faut faire davantage pour suivre les progrès accomplis en sécurité routière dans d'autres pays développés. La sécurité des routes canadiennes est assurée par plusieurs autorités — surtout les provinces — et est sujette aux comportements qui ne dépendent pas directement du Ministère. Une initiative comme Vision 2001-2010 permet à Transports Canada d'en faire davantage, car elle s'appuie sur la collaboration de tous les ordres gouvernementaux et des principaux intervenants des secteurs privé et public.

Comme le démontrent les tendances suivantes, les déplacements sur les routes canadiennes sont plus sécuritaires

aujourd'hui qu'ils ne l'étaient en 1996, au lancement officiel de Vision 2001-2010 (voir le graphique 7). Voici quelques grandes contributions à la sécurité routière :

- Le nombre d'accidents mortels a diminué de 4 %. Le nombre de blessures graves a également diminué de 13 %, malgré l'augmentation stable du nombre de conducteurs et de véhicules.
- La sécurité routière au Canada, mesurée en fonction du « nombre de décès par véhicule automobile immatriculé », s'est améliorée de 10 %.
- Le port de la ceinture de sécurité au Canada, qui figure déjà parmi les plus élevés au monde, est passé d'environ 89 % à 90 %.
- Le pourcentage de conducteurs en état d'ébriété ayant trouvés la mort a diminué de 27 % en 1999 par rapport à la moyenne calculée pour 1990-1995.

Pour de plus amples renseignements :

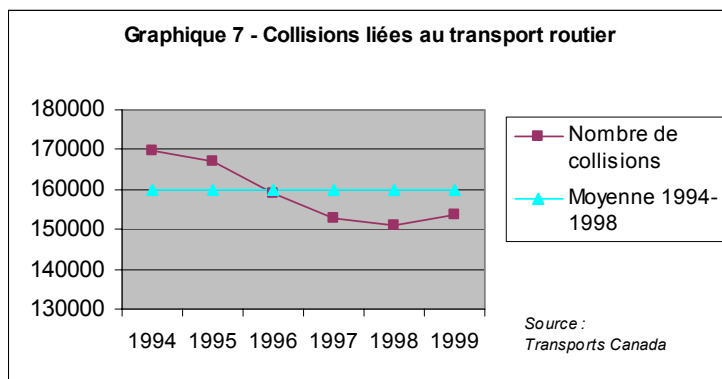
☎ Appelez-nous sans frais au 1 800 333-0371

🌐 Visitez notre site Web à www.tc.gc.ca/roadsafety ou envoyez-nous un courriel à RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

Aviation civile

L'introduction de *Vol 2005 – Cadre de sécurité de l'Aviation civile pour le Canada* de Transports Canada a permis deux réussites importantes : l'amélioration continue du degré élevé de sécurité aérienne au Canada et l'accroissement de la confiance du public à l'égard du programme de l'Aviation civile.

Les initiatives reliées à ces succès importants sont décrites dans le *Plan de mise en œuvre de Vol 2005*. Vous trouverez ci-dessous une liste des réussites découlant des initiatives qui marquent l'engagement du Ministère envers la collaboration et la consultation avec le secteur de l'aviation et l'importance accordée à la gestion de la sécurité.



- Transports Canada et le secteur de l'aviation sont en train de modifier la formation des pilotes au Canada. Ces modifications s'inspirent de la détermination à maintenir des normes élevées de sécurité pour la formation des pilotes et pour le déploiement des outils nécessaires à la conception du système de formation qui a placé le Canada au premier rang de la formation des pilotes.
- La culture de sécurité se solidifie davantage alors que l'organisation Aviation civile remporte ses premiers succès dans la mise en œuvre des Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans le secteur des transports, principalement par le biais de la sensibilisation à ses concepts et à ses exigences. Ceci inclut la diffusion d'une brochure intitulée *Introduction aux Systèmes de gestion de la sécurité*. Cette brochure fournit des renseignements sur les principes et les concepts régissant la gestion de la sécurité.
- Le nombre record de participants et la forte représentation du secteur des transports au Séminaire annuel sur la sécurité aérienne au Canada de 2001 (SSAC) confirment l'importance de ce forum. Il représente la meilleure façon de promouvoir une solide culture de sécurité chez les intervenants. La conférence intitulée *Partenariats pour la sécurité*, organisée par NAV CANADA et Transports Canada, est un autre indicateur de l'amélioration et du progrès de la culture de sécurité.

Pour de plus amples renseignements :
 Appelez-nous sans frais au 1 800 305-2059
 Visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/aviation

2. Réforme réglementaire

Les réformes apportées à l'échelle gouvernementale, doublées du retrait de Transports Canada de la prestation de services directs, ont poussé le Ministère à examiner et à moderniser son régime réglementaire de sécurité et de sûreté. La réforme portait sur le contenu de la législation et des règlements et sur le processus permettant de les élaborer. La réforme s'est traduite par une plus grande harmonisation avec les autres autorités compétentes, par la simplification de la structure et du langage, par la réduction des règlements prescriptifs et par une plus grande sensibilisation de l'industrie du transport à l'égard des règlements axés sur le rendement et de la mise en œuvre des SGS.

Transports Canada a également perfectionné le processus. Le Ministère peut compter sur des comités de consultation en matière de sécurité efficaces et représentatifs de tous les modes de transport. En outre, le Ministère est en voie d'obtenir le feu vert du Cabinet pour mener des consultations sur des avant-projets de lois. À la suite d'un examen de tout l'appareil gouvernemental, le Bureau du Conseil privé a confirmé que Transports Canada possède un solide processus de consultation, assorti de plusieurs pratiques exemplaires. Une évaluation interne permet d'affirmer que les intervenants du transport aérien et maritime sont très satisfaits des travaux des comités de consultation sur la sécurité.

Le Tribunal de l'aviation civile (TAC) est un organisme autonome quasi judiciaire mis sur pied pour examiner les décisions d'application administrative prises en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Sur 350 cas soumis, le TAC a réussi à en résoudre 241 au cours de l'exercice financier 2000-2001. Du point de vue de l'industrie et du Ministère, le TAC est considéré comme un exemple de « meilleure pratique réglementaire ». Par conséquent, on a déposé un avant-projet de loi qui transformera le TAC en tribunal multimodal, le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC). De cette façon, les secteurs maritime et ferroviaire pourront eux aussi appliquer les processus d'examen de l'application de la réglementation utilisés par le secteur aérien.

Le processus législatif et réglementaire appliqué récemment comporte les avantages suivants :

- La nouvelle exigence réglementaire liée aux SGS a forcé les compagnies ferroviaires à intégrer la sécurité dans leurs activités quotidiennes et à instaurer une solide culture de sécurité. En 2000, on a conçu et offert des cours et du matériel de sensibilisation et de formation pour les inspecteurs de la sécurité ferroviaire œuvrant au Canada. L'évaluation des inspecteurs a été positive et la formation sur la vérification des SGS est désormais obligatoire pour tous les inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

- Dans les provinces, l'application du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers est maintenant plus uniforme et plus complète. Il existe un cadre national assorti de normes permettant aux provinces de réglementer les exploitants de camions et d'autobus extraprovinciaux en fonction de leur respect de la sécurité. Ce cadre est le fruit des modifications apportées à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, lesquelles ont reçu la sanction royale en juin 2001.
- La législation régissant la sécurité du transport maritime a été élaborée à la suite d'une vaste consultation axée sur les nouvelles technologies et tient compte des normes nationales et internationales révisées. La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada devrait recevoir la sanction royale au cours de l'automne 2001.
- Des règlements simplifiés et « en langage clair » en matière de transport des matières dangereuses ont été élaborés grâce à la forte participation des intervenants, ont été publiés et entreront en vigueur en 2002.

3. Supervision et intervention

Au cours des dernières années, Transports Canada a appuyé les efforts des différents secteurs de l'industrie du transport visant à instaurer une solide culture de sécurité interne et à accepter le fait qu'ils sont les premiers responsables d'offrir des produits et des services sécuritaires.

Au Canada, environ 1 400 inspecteurs de Transports Canada exercent des fonctions de supervision, ce qui comprend des activités d'administration, de surveillance, de formation, d'inspection et d'application de la réglementation. Les règles d'éthique des services liés aux processus de certification, d'application et de délivrance des permis sont maintenant bien ancrées, mais le Ministère poursuit ses efforts de rationalisation et de simplification partout où c'est possible. Le Ministère continue d'évaluer ses activités de surveillance, d'inspection et d'application de la réglementation afin d'augmenter son efficacité et de cibler des ressources dans les secteurs où elles peuvent avoir le plus d'incidence sur le comportement. Les efforts fournis pour renforcer l'efficacité des interventions ont également entraîné une multiplication des outils et des méthodes d'application administrative dont peuvent se prévaloir les inspecteurs pour assurer la conformité. Quoique exigeante, la mise au point des indicateurs de rendement servant à déterminer l'efficacité de nos fonctions d'intervention se continue par le biais de l'examen de nos ressources et de nos besoins en données.

Voici des exemples de résultats et d'activités de supervision ciblées de 2000-2001.

Transport ferroviaire

Le secteur ferroviaire a vu une réduction de plus de 50 % du taux d'incidents/accidents attribuables aux dispositifs d'aiguillage. Cette réduction s'est concrétisée après que le Ministère eut émis une directive d'urgence et introduit des processus officialisés de vérification de l'équipement ferroviaire. Cette intervention, ainsi que la priorité que l'industrie et les inspecteurs ont accordée aux événements fâcheux, a permis de réduire le nombre d'accidents et d'incidents attribuables au passage à grande vitesse des trains sur des aiguilles orientées dans le mauvais sens. Avant la diffusion de la directive, on recensait environ deux accidents ou incidents par mois.

Transport routier


L'année 2000 a été une année record pour les campagnes de rappel dans le secteur routier (314). Trente rappels visant 563 549 véhicules découlaient directement des activités de Transports Canada. Aucune raison unique n'explique un nombre si élevé de rappels. Toutefois, le nombre des composantes et des systèmes qui peuvent être défectueux augmente au même rythme que le nombre et la complexité des nouveaux véhicules, c.-à-d. constamment. En 2000, le rappel le plus publicisé a visé 248 000 pneus. En outre, 200 000 véhicules ont été rappelés en raison d'un problème lié au système de treuil du pneu de

rechange, 180 000 mini-fourgonnettes ont été rappelées pour prévenir les fuites d'essence provenant des conduits d'injection à haute pression au sein du moteur et 4 442 autobus d'écoliers ont été rappelés pour le remplacement du module de contrôle électronique du système de freinage automatique.

Dans le cadre d'une stratégie d'intervention visant à réduire le nombre de véhicules volés importés au Canada pour y être démontés, et afin de traiter les questions de finances, de criminalité et de sécurité liées à ce phénomène, le Ministère a mis en œuvre un programme d'inscription et de surveillance des épaves de véhicules importés des États-Unis.

Transport aérien

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a donné une évaluation positive du système de surveillance de l'aviation civile du Ministère. Une vérification de l'OACI effectuée en août 2000 a permis de conclure que « le Canada a mis au point un système de surveillance efficace et rentable ».

 Le rapport de vérification est affiché dans notre site Web, à l'adresse www.tc.gc.ca/aviation/INTERNTL/ICAO/TOC-f.htm.

Une des interventions efficaces du secteur de l'aviation consiste à fournir un document électronique indiquant le nom des contrevenants à la réglementation ministérielle sur l'aviation, mesure qui favorise l'instauration d'une solide culture de sécurité chez les personnes assujetties à la réglementation. Une autre intervention consiste à offrir un nouvel ensemble de cours de formation pour les pilotes professionnels, lesquels regroupent les éléments de conception pédagogique et les nouveaux principes de gestion de la sécurité.

Le Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien, formé en 1996, a formulé 71 recommandations, qui ont été appliquées par Transports Canada et par les intervenants de l'industrie de l'aviation. À la suite de l'application de ces recommandations, le nombre des accidents impliquant des taxis aériens à voilure fixe est passé de 94 en 1998 à environ 63 en 2000, ce qui représente une baisse de 33 %.

Transport maritime

Dans le secteur maritime, les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port de Transports Canada ont contribué de façon positive à la qualité des navires battant pavillon étranger entrant dans les ports canadiens. Sur les 1 070 navires battant pavillon étranger inspectés en 2000, 54 % (583) étaient non conformes et 10 % (103) comportaient des anomalies suffisamment graves pour en justifier la détention. Ces 103 détentions indiquent que la tendance est à la baisse depuis quelques années (par rapport à 142 détentions en 1998 et à 125 en 1999). Cette tendance est toutefois plus évidente sur la côte est. La faible mais importante réduction du nombre de détentions de vauquiers est particulièrement notable, car ces navires comportent des risques élevés et sont tout spécialement visés par le régime d'inspection des vauquiers du Ministère.

Entités en dévolution

Même si Transports Canada n'est plus le fournisseur direct de nombreux services associés au transport, il continue de jouer un important rôle de surveillance de la sécurité. Des cadres de responsabilisation allant des accords aux nouvelles exigences réglementaires (comme dans le cas de la navigation aérienne) ont été mis en place avec les entités en dévolution pour permettre au Ministère d'assumer ses responsabilités législatives en matière de sécurité et de sûreté des transports. Les cadres de responsabilisation se traduisent par une compréhension commune des résultats souhaités, établissent les exigences de suivi et de surveillance de Transports Canada et sensibilisent davantage les entités en dévolution à leurs responsabilités à l'égard de la sécurité et à la nécessité d'instaurer une solide culture de sécurité.

En 2000-2001, on a introduit une série de règlements, de normes et de politiques sur la sécurité et la sûreté pour les aéroports, les aéroports et les services de navigation aérienne. L'OACI et la Federal Aviation Administration (FAA) américaine reconnaissent toutes deux que nos nouvelles normes de certification des

héliports représentent une pratique exemplaire. Les nouveaux règlements et les nouvelles normes de planification des urgences et de gestion de la faune dans les aéroports signifient un renforcement de la réglementation et une diminution des risques.

4. Recherche et développement

Le programme de recherche et de développement (R et D) de Transports Canada renforce la capacité scientifique et technologique du Ministère, contribue à l'atteinte de ses objectifs stratégiques et favorise l'innovation dans les transports. Le programme comprend des initiatives de collaboration nationale et internationale à long terme mises de l'avant conjointement avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les intervenants de l'industrie. Actuellement, l'investissement total dans le programme de sciences et de technologie pour les transports se chiffre à environ 13,3 millions de dollars, ce qui comprend l'apport financier de 6,7 millions de dollars provenant de sources externes (un peu plus de la moitié de la valeur du programme). Deux de nos nombreuses initiatives de recherche et développement sont décrites ci-dessous.

Recherche sur les passages à niveau de chemin de fer

Cette initiative, entreprise en 1999, a renforcé la sécurité des passages à niveau de chemin de fer grâce à la mise au point de systèmes d'avertissement efficaces et peu coûteux. La plus grande priorité qu'a accordée le Ministère à sa collaboration avec le gouvernement américain et avec les associations ferroviaires et à sa participation à des ateliers et des conférences a rehaussé la sensibilisation et le soutien de l'industrie ferroviaire canadienne aux nouvelles pratiques de sécurité. Le financement du Ministère pour le programme de recherche de quatre ans s'élève à un million de dollars. Les contributions des compagnies de chemin de fer canadiennes et des autres partenaires associés au programme ont grandement majoré cette somme, et on prévoit un financement additionnel de la part des intervenants en cause.

Recherche sur la fatigue et les facteurs humains dans les transports

Transports Canada admet depuis longtemps l'importance de bien saisir les facteurs humains dans la sécurité des transports et de prendre des mesures pour remédier à la fatigue des exploitants. Comme de 70 % à 90 % des accidents de transport sont attribuables à une erreur humaine, on a décidé que la recherche et les programmes devaient servir à sensibiliser les gens à leur vulnérabilité face à l'erreur et à aider les entreprises à adopter des mesures de prévention. Ces mesures permettent de prévenir les erreurs ou de s'assurer que les petites erreurs ne se multiplient pas et n'entraînent pas d'accidents majeurs. Depuis la fin des années 1980, le Ministère joue un rôle dominant dans la recherche et le développement liés aux facteurs humains dans les transports au Canada, et particulièrement à l'égard des conducteurs de véhicules commerciaux, des pilotes de navire et des pilotes de ligne, des contrôleurs de la circulation aérienne et des membres d'équipage de navires. Le Ministère a mené des études et a participé à des activités de recherche et développement en collaboration avec des autorités nationales, provinciales et américaines, avec des intervenants de l'industrie et avec des organismes de recherche. Certains résultats obtenus grâce aux récentes activités incluent : l'élaboration de tests d'autoévaluation de la fatigue en vol pour les pilotes de ligne (tests faisant partie des travaux en cours visant à recueillir des données et à élaborer des mesures de prévention), un compendium de pratiques exemplaires liées aux mesures de prévention de la fatigue et des facteurs humains dans tous les modes de transport, des recommandations appuyant la révision du *Règlement sur l'armement en équipage des navires* du Canada, et la préparation d'un atelier portant sur les facteurs humains relatifs à la maintenance des aéronefs conçu pour guider les compagnies aériennes dans la mise en œuvre de programmes de formation sur les facteurs humains.

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



Résultats définitifs :

Un réseau de transport intégré et intermodal à la fois :

- efficient, efficace, viable, abordable et accessible;
- adapté aux besoins des utilisateurs et aux collectivités;
- concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.

Comme les exportations représentent presque 50 % de l'économie, les transports sont essentiels à la compétitivité du Canada sur le plan international. La politique fédérale en matière de transport cherche à favoriser la viabilité et l'efficacité des services de transports fondées sur la concurrence, la discipline commerciale et les forces du marché, autant que possible. Ceci a permis de réduire le fardeau des contribuables : en 2000-2001, le total des subventions et contributions fédérales aux transports s'élevait à 600 millions de dollars, soit la moitié moins que leur total au milieu des années 1990.

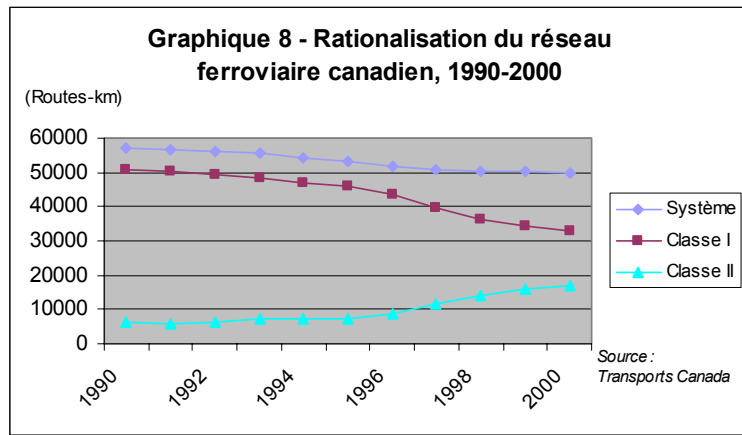
La déréglementation économique au milieu des années 1980 a marqué le début d'une nouvelle ère pour les relations entre le gouvernement du Canada et l'industrie des transports. Cette nouvelle ère s'est poursuivie dans les années 1990 quand le gouvernement s'est retiré des opérations de transport, tels que les aéroports, les ports et le système de navigation aérienne. Les dernières réalisations et défis importants associés à cette transformation sont énumérés, par mode, ci-dessous.

1. Industrie des chemins de fer canadiens

La *Loi sur les transports au Canada* a favorisé l'industrie des lignes ferroviaires sur courtes distances qui répondent aux besoins des collectivités locales. En effet, au lieu de les abandonner, la loi a facilité la transformation de plusieurs lignes secondaires sous-utilisées appartenant au CN et à CPL (chemins de fer de classe 1) en des lignes sur courtes distances (chemins de fer de classe 2). Comme le montre le graphique 8, la taille globale du réseau de chemins de fer canadien a changé de façon marginale depuis le début de la restructuration. Par contre, la taille du réseau de chemins de fer de classe 1 a été réduite, alors que celle des chemins de fer de classe 2 a augmenté de façon à représenter environ un tiers de l'ensemble du réseau.

Le gouvernement du Canada a créé un milieu favorable à l'amélioration de la productivité et

à la réduction des frais de transport du secteur ferroviaire; il a ainsi adopté la *Loi nationale sur les transports* (1987) et la *Loi sur les transports au Canada* (1996), il a retiré les subventions accordées aux transports et il a privatisé le CN en 1995. Aujourd'hui, le rendement des chemins de fer canadiens figure parmi les meilleurs en Amérique du Nord, avec des ratios d'exploitation (coûts d'exploitation/recettes) de 69,6 % pour CN et de 76,9 % pour CPL. Cet excellent rendement s'est poursuivi en 2000 malgré le ralentissement de l'économie au dernier trimestre et malgré les coûts élevés de carburant. L'évolution des prix du CN et de CPL a permis une réduction des frais de transport ferroviaire d'environ 530 millions de dollars depuis 1994 en raison d'une réduction annuelle moyenne des droits de 0,8 % en valeur nominale, ou de 2,3 % en valeur réelle.



Pour donner suite aux examens publics de la fin des années 1990, des mesures ont été adoptées pour augmenter l'efficacité, réduire les coûts et amorcer l'évolution vers un réseau de transport et de manutention du grain commercial, axé sur les contrats. Parmi ces mesures, signalons la limitation des recettes annuelles tirées du grain par les sociétés ferroviaires et des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* pour favoriser les lignes ferroviaires sur courtes distances. Le gouvernement évalue les avantages, répercussions et incidences de ces mesures sur les fermiers, le mandat de la Commission canadienne sur le blé, l'efficacité de la manutention du grain et le rendement général du réseau de transport et de manutention du grain. Cette évaluation se fait par le biais de mécanismes de surveillance mis en œuvre par des tiers indépendants provenant du secteur privé.

Le gouvernement examine la possibilité d'investir davantage dans le transport des voyageurs par chemin de fer, méthode durable et respectueuse de l'environnement, que dans les autres modes de transport des personnes. Au cours des cinq prochaines années, VIA Rail recevra 401 millions de dollars pour des améliorations apportées aux immobilisations. VIA surveillera et signalera les incidences de cet investissement sur la qualité des services, l'efficacité, la sûreté, la viabilité économique et environnementale. En plus des services offerts par VIA, le gouvernement donne une subvention annuelle de plus de 6 millions de dollars pour financer trois autres services de transport ferroviaire des voyageurs. Ces services incluent ceux entre Toronto et North Bay en Ontario; entre Sault Ste. Marie et Hearst en Ontario; ceux entre Sept-Îles, Québec, Labrador City, Terre-Neuve, et Schefferville, Québec. Le ministère des Transports examine également la possibilité de franchiser certains services de transport des passagers en région afin de maintenir ou d'améliorer les services offerts aux collectivités sans nécessiter un investissement fédéral supplémentaire.

2. Industrie du transport aérien au Canada

En réponse aux difficultés financières chroniques des Lignes aériennes Canadien International et à l'émergence d'Air Canada en tant que transporteur aérien dominant au pays, Transports Canada a tout fait pour minimiser les répercussions de la restructuration de l'industrie du transport aérien sur les collectivités, les voyageurs, ainsi que les employés et leurs familles. Par le biais du projet de loi sur la restructuration de l'industrie aérienne, le gouvernement du Canada a établi le cadre pour stabiliser le marché du transport aérien intérieur, tout en prenant les mesures nécessaires pour protéger les voyageurs contre une tarification abusive, maintenir les services dans les collectivités touchées par la restructuration et promouvoir la concurrence. On a confirmé que la propriété et le contrôle de l'industrie du transport aérien intérieur seraient confiés à des intérêts canadiens. Air Canada s'est engagée à respecter le traitement des employés syndiqués touchés par l'acquisition des Lignes aériennes Canadien International.

Comme le montre le tableau 3, les transporteurs aériens ont ajouté plusieurs nouvelles routes en 2000. Depuis qu'Air Canada a consolidé et réorienté la capacité intérieure, les services offerts par des transporteurs économiques, tels WestJet, Canada 3000 et Air Transat, ont augmenté. Collectivement, ces entreprises desservent actuellement 20 villes canadiennes. Leur part de capacité offerte est passée de 17,5 %, au milieu de 1999, à 25 %, au milieu de 2001. En même

Tableau 3

Nouveaux services aériens réguliers intérieurs, directs et sans escale, en 2000			
Route		Fréquence	Compagnie aérienne
Charlottown	Montréal	1	Air Canada/Air Nova
Edmonton	Montréal	1	Air Canada
Halifax	St. John's	2	CanJet
Halifax	Montréal	2	CanJet
Halifax	Ottawa	3	CanJet
Halifax	Montréal	1	Royal Aviation
Halifax	Vancouver	1	Air Canada
Halifax	Québec	1	Air Canada/Air Nova
Halifax	Ottawa	1	Royal Aviation
Halifax	Stephenville	2	Air Canada/Air Nova
Hamilton	Winnipeg	3	WestJet
Hamilton	Thunder Bay	2	WestJet
Hamilton	Ottawa	3	WestJet
Hamilton	Moncton	1	WestJet
Kelowna	Toronto	1	Air Canada
Montréal	London	1	Air Canada/ Air Ontario
Montréal	Ottawa	2	CanJet
Montréal	St. John's	1	Air Canada/Air Nova
Montréal	Toronto	2	CanJet
Montréal	Windsor	1	Air Canada/ Air Ontario
Ottawa	Toronto	3	CanJet
Ottawa	Toronto	5	Royal Aviation
Ottawa	Windsor	3	Air Canada/ Air Ontario
Terrace	Vancouver	2	Hawkair
Toronto	Winnipeg	2	CanJet
Toronto	Vancouver	1	Royal Aviation

Source : Official Airline Guide
 Note : Les vols de CANJET et ROYAL AVIATION sont maintenant desservis par CANADA 3000.

temps, une enquête menée en 2001 a révélé que 65 % du public étaient d'avis que la restructuration de l'industrie du transport aérien n'a pas eu de répercussions négatives sur leurs déplacements. De ceux qui ont été touchés, 14 % considèrent la restructuration comme un événement positif, 16 % comme négatif, et 5 % n'ont pas émis d'opinion.

À la suite d'une entente entre le Canada et les États-Unis, les passagers internationaux qui transitent dans certains aéroports canadiens peuvent contourner les formalités de douane et d'immigration canadiennes et passer directement aux douanes américaines avant de prendre un avion à destination des États-Unis. Ceci pourrait entraîner une augmentation du nombre de passagers qui utilisent les aéroports et transporteurs canadiens pour se rendre aux États-Unis à partir d'autres pays. Ce programme de contrôles douaniers anticipés en transit a été officiellement mis en œuvre à Vancouver et sera mis en vigueur à Toronto, à Montréal et à Calgary dès que les installations et autres dispositions seront en place. Il sera également offert aux autres aéroports qui le désirent.

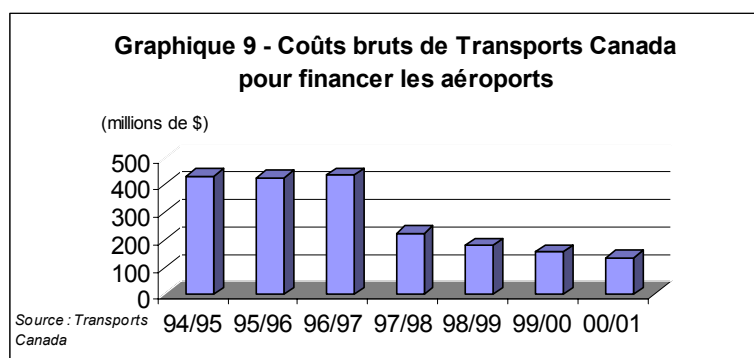
Le programme de cessions d'aéroports de Transports Canada a réussi à atteindre les résultats attendus. À la fin du mois de juin 2001, 25 des 26 grands aéroports du Canada — ceux qui composent le Réseau national des aéroports (RNA) — sont maintenant gérés par des entités autonomes, responsables à l'échelle locale, qui répondent aux demandes croissantes du marché du transport aérien sans nécessiter l'aide des contribuables. L'initiative de cession des aéroports canadiens figure parmi les commercialisations mondiales les plus réussies. Jusqu'à maintenant, plus de 5 milliards de dollars ont été injectés dans des projets d'immobilisations d'aéroport et les administrations aéroportuaires ont rapidement grandi. Elles offrent davantage de services aux voyageurs et génèrent des activités économiques considérables dans plusieurs régions. Un investissement additionnel de 5 à 7 milliards de dollars est prévu d'ici 2010.

Les résultats d'une enquête menée auprès du public en 2001 suggèrent que les effets positifs prévus de transfert des aéroports étaient bien justifiés. La majorité des répondants croient qu'il y a eu des améliorations dans les restaurants, les magasins, le décor, la surveillance de la sécurité, le stationnement, l'accès routier, les services de taxis, les transports en commun et l'efficacité générale, ou du moins que la qualité de ces éléments est restée stable pendant les cinq dernières années.

Le Ministère élabore actuellement une Loi sur les aéroports du Canada qui précisera les responsabilités du gouvernement et des administrations aéroportuaires locales et qui établira les exigences au chapitre de la régie, l'imputabilité, la transparence et le suivi économique. Étant donné que le gouvernement du Canada reste propriétaire des terrains et des autres immobilisations du RNA, il a également établi un nouveau processus de suivi amélioré des baux.

Pour la plupart des autres aéroports que possédait et exploitait Transports Canada, l'intention était de se départir de la gestion et la propriété. Cette initiative a également été couronnée de succès — seulement 16 des 110 aéroports n'ont pas encore été cédés ou transférés.

Le calendrier pour la cession de ces quelques aéroports a généralement été ralenti par des retards dans l'approbation des collectivités et par le besoin de tenir compte des terres faisant l'objet de revendications autochtones et des inquiétudes provinciales.



Le fardeau des contribuables a été considérablement réduit — le financement brut accordé aux aéroports par Transports Canada est maintenant réduit d'environ 300 millions de dollars par rapport à ce qu'il était au commencement du programme de cessions (voir graphique 9). Dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), quelques aéroports non fédéraux peuvent recevoir des contributions du gouvernement fédéral pour des projets d'immobilisation liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des frais

d'exploitation. Depuis 1995, le PAIA a aidé 196 projets de 114 aéroports, pour un total d'environ 120 millions de dollars (ces données datent du 31 mars 2001). L'évaluation du programme, terminée en 2000, a conclu que le PAIA avait atteint ses objectifs et qu'il serait renouvelé jusqu'en 2005.

Le transfert du système de navigation aérienne à NAV CANADA, une société à but non lucratif, effectué en 1996, a été une réussite importante. Depuis, la société a augmenté le nombre de contrôleurs et apporté des améliorations considérables au système de navigation aérienne, tout en continuant d'appliquer des tarifs raisonnables, incluant des réductions en 1999 et en 2000 qui ont permis aux exploitants d'épargner environ 50 millions de dollars chaque année.

3. Industrie maritime du Canada

À la suite de la mise en œuvre de la Politique maritime nationale, y compris l'importante initiative visant la cession des ports régionaux/locaux, les coûts bruts nécessaires pour financer les ports de Transports Canada ont été réduits de 112 millions de dollars depuis les cinq dernières années. Au mois de juillet 2001, presque 75 % des ports régionaux et locaux avaient été cédés – 406 des 549 installations portuaires ont été retirées du répertoire du Ministère. La cession de ces ports aux collectivités et aux autres groupes locaux intéressés confie la prise de décision aux personnes les plus aptes à évaluer les besoins locaux. Des délais imprévus sont survenus, causés par exemple par les revendications des Premières Nations, ainsi que par la résistance provinciale au programme de cessions.

Depuis le mois de mai 2001, 19 des principaux ports du Canada — les plus essentiels à l'économie — sont gérés de façon indépendante par les administrations portuaires du Canada (APC). Le tableau 4 montre qu'entre 1995 et 1999, les recettes collectives de ces ports ont surpassé les dépenses. La plupart de ces ports affichent maintenant un bilan net positif et un accroissement stable des recettes. Il semblerait que, dans la plupart des cas, les ports atteignent ou dépassent les objectifs prévus. En exploitant les ports indépendamment du gouvernement, les APC jouissent d'une plus grande liberté commerciale. Les usagers et les intérêts locaux peuvent également jouer un plus grand rôle dans l'exploitation quotidienne et dans l'orientation et le développement futur.

La plupart de ces ports affichent maintenant un bilan net positif et un accroissement stable des recettes. Il semblerait que, dans la plupart des cas, les ports atteignent ou dépassent les objectifs prévus. En exploitant les ports indépendamment du gouvernement, les APC jouissent d'une plus grande liberté commerciale. Les usagers et les intérêts locaux peuvent également jouer un plus grand rôle dans l'exploitation quotidienne et dans l'orientation et le développement futur.

	(Millions de dollars)				
	1995	1996	1997	1998	1999
Recettes	279,7	285,9	296,8	287,2	240,0
Dépenses	231,4	226,3	235,6	227,0	212,1
Bénéfice d'exploitation	48,3	59,6	61,2	60,2	27,9
Ratio (%)	82,7	79,2	79,4	79,0	88,4
Bénéfice net	41,7	36,2	44,5	28,1	36,0

Notes : Les chiffres pour 1999 comprennent tous les ports ayant le statut d'administration portuaire canadienne au 31 décembre 1999. Ils ne comprennent pas les chiffres de six ports importants qui n'étaient pas considérés comme des administrations portuaires canadiennes à ce moment.

Les chiffres pour la période allant de 1995 à 1998 comprennent les totaux pour la Société canadienne des ports et les commissions portuaires.

Source : États financiers des ports, Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

Les ports du Canada ont préféré avoir une relation étroite avec le gouvernement fédéral plutôt que le genre de relation que crée l'application des baux utilisés pour le transfert des aéroports. Les APC ont été créées par l'émission de lettres patentes qui, entre autres choses, exigent le paiement de frais sur les recettes brutes et l'approbation de toute transaction immobilière effectuée par les APC. Bien que la *Loi maritime du Canada* (LMC) semble fonctionner adéquatement, certains éléments pourraient être revus afin d'en renforcer davantage l'efficacité. Par exemple, le processus d'approbation des transactions foncières est l'une des questions qui pourraient être abordées lors de l'examen de la LMC en 2003.

Le transfert de la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien des voies navigables sur la portion canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), organisme sans but lucratif établi au mois d'octobre 1998 par des usagers de la Voie maritime et d'autres intérêts, est également le résultat de la LMC. La CGVMSL propose actuellement une réduction des droits de 1,5 % pour la saison de 2001. Cette réduction est rendue possible grâce à la

situation financière positive de la CGVMSL. En effet, depuis 1998, la société a été en mesure de surpasser de 8,5 millions de dollars les objectifs de coûts établis dans l'entente de gestion qu'elle a signée avec le gouvernement fédéral.

4. Infrastructure routière du Canada

Les autoroutes assurent le transport de 75 % des marchandises au Canada et représentent 90 % de tous les déplacements intervilles. Elles sont essentielles à la croissance économique et au développement social du pays. Au fil des ans, Transports Canada a participé à la construction des autoroutes provinciales et territoriales par le biais d'une série d'ententes de partage des coûts. L'an dernier, 66,2 millions de dollars ont été accordés à Terre-Neuve, à la Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Québec afin de financer d'importants projets d'amélioration des immobilisations. Ces projets sont mis en œuvre dans le but de renforcer le réseau de transport et, sur indication des provinces, d'améliorer la sécurité et d'augmenter la capacité. De plus, un investissement de 35 millions de dollars a été accordé à des projets de ponts à Montréal reliés à la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le nouveau Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR) accordera 500 millions de dollars entre 2002 et 2006 pour l'amélioration stratégique du réseau routier national et 100 millions de dollars pour les projets d'intégration du réseau national, tels que les points de passage frontaliers, la planification des transports, les études d'intégration modale et les systèmes de transport intelligents. Transports Canada a mis au point un plan exhaustif pour la surveillance du rendement du PSIR. Ce plan inclut les indicateurs et sources de données de résultats tels que la conformité des bénéficiaires de financement aux ententes, l'application des normes nationales de construction, le partage d'information, l'efficacité des transports, la durabilité de la sécurité et de l'environnement.

Le projet des systèmes de transport intelligents (STI) stimule le développement et le déploiement de systèmes qui maximisent l'utilisation et l'efficacité des infrastructures de transports existantes et qui répondent de façon responsable aux futurs besoins en matière de mobilité. Comme première mesure importante entreprise pour accélérer le déploiement, l'intégration et l'interpolarité des STI au Canada, le gouvernement fédéral accorde 3 millions de dollars à 19 projets de partage des coûts sur une période de deux ans, se terminant au mois de mars 2002. En outre, Transports Canada a mis au point une architecture pour les STI qui est compatible au Canada et en Amérique du Nord. Par le biais du PSIR, le gouvernement du Canada accélère le déploiement des STI en accordant environ 30 millions de dollars sur cinq ans. Au mois d'octobre 2000, le Canada et les États-Unis ont signé un mémoire de coopération portant sur des questions relatives au transport de surface et qui met l'accent sur les passages frontaliers et sur les STI. Le Ministère a lancé un deuxième appel de propositions relativement aux initiatives de déploiement et d'intégration des STI.

3.3.3 Protéger l'environnement physique



Résultats définitifs :

- Réseau de transport plus respectueux de l'environnement pour les Canadiens.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution provenant du secteur des transports.
- Prévention et atténuation des dégâts environnementaux attribuables aux activités de transport.

Le réseau de transport est essentiel à la vie des Canadiens et à l'économie canadienne. En effet, ce réseau veille au transport des marchandises dont nous avons besoin, nous permet de nous rendre au travail, de partir en vacances et de garder contact avec nos amis et proches. Les Canadiens désirent de plus en plus un réseau de transport qui nuise moins à la santé humaine et qui est respectueux de l'environnement.

Le secteur des transports fait face à trois grandes questions relatives à l'environnement : changement climatique, salubrité de l'air et durabilité générale du réseau de transport. Les défis que pose la résolution de ces questions sont accentués par certaines tendances des transports. Par exemple, l'accroissement de l'utilisation d'automobiles, de camions et d'avions entraîne l'augmentation des émissions polluantes, qui, elles, causent l'augmentation du smog et des émissions de gaz à effet de serre (GES). Comme l'infrastructure routière et les moyens de transport de rechange, dont les transports en commun, ne satisfont pas à la demande, nos centres urbains sont régulièrement aux prises avec la congestion. Cette congestion entraîne une augmentation des émissions qui surpasse celle qui résulterait d'un nombre accru de véhicules sur les routes.

📖 Pour de plus amples renseignements sur les transports et l'environnement, consultez *Le transport durable : Le contexte canadien*, disponible sur notre site

Web : www.tc.gc.ca/envaffairs/french/UNCSD9_April23_01fr.htm.


📖 Voir le chapitre 5 de notre rapport annuel, *Les transports au Canada 2000*, pour de plus amples renseignements sur les transports et l'environnement.

1. Changement climatique

À titre de coparrain et de coprésident de la Table des transports sur le changement climatique, Transports Canada a collaboré avec des intervenants de l'industrie, avec des organismes à but non lucratif et avec tous les ordres de gouvernement pour étudier des moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) produits par le secteur des transports. En effet, le secteur des transports constitue la principale source de GES au Canada. Il est responsable de 25 % du total des émissions de GES. On estime que les émissions de GES qui lui sont attribuables devraient dépasser les niveaux de 1990 de 32 % en 2010 et de 53 % d'ici 2020, si la tendance se maintient. Si le protocole de Kyoto, négocié dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique (CCNUCC), est ratifié, le Canada devra réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 au cours du quinquennat allant de 2008 à 2012.

Au mois d'octobre 2000, le gouvernement du Canada a annoncé dans son *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique* qu'il contribuerait à la Stratégie nationale de mise en œuvre sur le changement climatique. Le plan énonce cinq nouvelles initiatives visant le secteur des transports : efficacité énergétique, nouveaux carburants, véhicules à pile à combustible, transport de marchandises, transport urbain. À sa mise en œuvre complète, le Canada aura réussi à atteindre un tiers des objectifs établis dans le protocole de Kyoto.

En 1998-1999, les activités de Transports Canada produisaient environ 70 kilotonnes d'équivalents-CO₂. Dans le cadre d'une initiative visant à mettre de l'ordre dans les opérations d'un point de vue

environnemental, Transports Canada s'est engagé à réduire d'ici 2010 ses émissions de GES de 4 % par rapport aux niveaux de 1998. Le Ministère entend atteindre cet objectif en réduisant les émissions de GES provenant de ses flottes maritimes et automobiles. Il prévoit réduire davantage ses émissions de GES en exécutant d'autres initiatives visant à diminuer la pollution atmosphérique et la consommation énergétique.  Pour de plus amples renseignements sur le changement climatique, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/envaffairs/francais/changeclimat/tablet.

2. Pollution atmosphérique

Le smog contribue à un grand nombre de problèmes de santé, dont l'insuffisance de la fonction pulmonaire, les infections respiratoires, les crises d'asthme et les décès prématurés. Santé Canada estime qu'au Canada, environ 5 000 décès prématurés peuvent être attribués à la pollution atmosphérique chaque année. Les émissions produites par les activités de transport participent considérablement à la création de smog, particulièrement dans les zones urbaines. Reconnaisant la nécessité de réduire les niveaux de smog, Transports Canada a participé aux négociations entre le Canada et les États-Unis en octobre 2000 visant à faire entrer en vigueur l'Annexe sur l'ozone à l'Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique sur la qualité de l'air de 1991. En vertu de l'Annexe sur l'ozone, les deux pays s'engagent à considérablement réduire la production d'oxydes d'azote et les composés organiques volatils en Ontario, au Québec, dans le nord-est et le centre-ouest des États-Unis.

En 2000, Environnement Canada et Transports Canada ont effectué des cliniques d'analyse des émissions de véhicules partout au Canada. Ensemble, les deux ministères ont examiné 2 690 véhicules. L'objectif principal de ces cliniques était de sensibiliser la population au rôle que jouent les véhicules dans la production d'émissions causant le smog.

Depuis un certain nombre d'années, Transports Canada collabore avec les aéroports canadiens afin d'étudier la qualité de l'air des aéroports. Le Ministère a permis aux administrations aéroportuaires qui désiraient participer à l'amélioration de la qualité de l'air d'utiliser son véhicule de surveillance mobile de la qualité de l'air. Depuis le début des années 1980, on a utilisé ce véhicule pour recueillir des données dans le cadre de plus d'une douzaine d'études. Il est actuellement utilisé à l'aéroport de Dorval au Québec. Les aéroports utilisent ces données pour repérer les sources problématiques d'émissions atmosphériques afin de pouvoir mettre au point des plans d'atténuation. Les données permettent également au Ministère de mieux comprendre les répercussions des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air.

Défi Transport de la capitale nationale

Du 5 au 9 juin 2000, 858 employés de Transports Canada ont participé au Défi Transport de la capitale nationale (par rapport à 376 employés en 1999). Tout au long de la semaine, on encourageait les participants à utiliser des moyens de transport durables, tels que la marche, le covoiturage, les patins à roues alignées, les transports en commun et le télétravail.

La capitale nationale a lancé un défi à la ville de Calgary afin de déterminer laquelle des deux villes était la plus en santé. La capitale nationale a remporté le titre : 10 845 personnes ont utilisé des moyens de transport durables. Ceci représente 258,9 tonnes d'émissions atmosphériques de moins libérées dans la région de la capitale nationale.

Transports Canada entreprend également l'exécution de plusieurs initiatives visant à réduire ses propres émissions atmosphériques. Le Ministère a, par exemple, contribué à la salubrité de l'air en ajoutant à son propre parc automobile des véhicules utilisant un combustible de remplacement. Au mois de décembre 2000, le Ministère possédait 55 véhicules utilisant un combustible de remplacement. Par ailleurs, en 1999-2000, Transports Canada se situait au premier rang des acheteurs de ce type de véhicule parmi les autres ministères de l'annexe 1 (en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*) et au troisième rang dans l'ensemble du gouvernement fédéral, ayant acheté ou remplacé au total 22 véhicules de son parc automobile.

3. Évaluation environnementale

En 2000, Transports Canada a mené 137 évaluations environnementales conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) afin d'établir les effets positifs et négatifs potentiels sur l'environnement de certains projets. Conformément à la LCEE, le Ministère examine les répercussions des

projets sur l'environnement et, selon les résultats de l'examen, en approuve ou non la réalisation et étudie la façon d'atténuer les effets négatifs potentiels sur l'environnement.

4. Assainissement de lieux contaminés

La base de données de gestion des lieux contaminés de Transports Canada a été terminée en 2000 et contient des renseignements sur 532 lieux, dont 482 ont été examinés et déclarés contaminés. On croit que 50 autres de ces emplacements sont contaminés. En vertu du Programme de gestion des lieux contaminés et de la politique de gestion, tous les lieux contaminés appartenant à Transports Canada doivent être constamment identifiés, classifiés, gérés et enregistrés. Par exemple, les travaux d'assainissement de la décharge de Gloucester se sont poursuivis l'année dernière et ont engendré des coûts annuels de 780 000 dollars.

La classification permet au Ministère d'adopter la meilleure méthode de gestion des lieux. Au cours des dernières années, Transports Canada a classifié 130 lieux supplémentaires en fonction de leur type. Le nombre de lieux classifiés se situe maintenant à 245. Le Ministère dispose d'un système de classification des sites aquatiques pour classer ses sites aquatiques. Tous les lieux contaminés seront désormais classifiés dès qu'ils seront repérés. Le Ministère a également lancé un programme de surveillance environnementale destiné aux immobilisations louées. Les résultats de ce programme seront disponibles au cours de l'exercice 2001-2002.

5. Stratégie de développement durable

En mars 2000, la progression de la mise en œuvre de la première stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada a fait l'objet d'un examen interne. L'examen a montré que des mesures considérables ont été prises sur environ 85 % des 47 engagements (voir le tableau 5). La première SDD du Ministère, déposée au Parlement en décembre 1997, énumérait huit défis stratégiques visant à promouvoir un réseau de transport durable, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement pour les générations actuelles et futures. Jusqu'à maintenant, un bon nombre des réalisations de la SDD ont permis de préparer le terrain nécessaire pour atteindre les objectifs à long terme.

Tableau 5

État de la première SDD de Transports Canada — Mars 2000

Défi ¹	Engagements	Continu	Terminés	Travaux en cours (TEC)	TEC – En retard par rapport au calendrier défini
1	12	9	1	1	1
2	5	5	0	0	0
3	6	1	4	1	0
4	6	4	1	1	0
5	3	0	1	0	2
6	6	1	1	1	3
7	5	2	1	1	1
8	4	4	0	0	0
Total	47	26	9	5	7
Pourcentage		55 %	19 %	11 %	15 %

1. Les huit défis sont décrits ci-dessous.

Il est important de noter que le rendement général du Ministère par rapport à la première SDD est difficile à mesurer puisque pour la plupart des défis et des engagements, les indicateurs de rendement n'avaient pas encore été définis. Le Ministère a cependant réalisé de grands progrès dans l'élaboration d'un cadre de mesure de rendement pour la deuxième stratégie (2001-2003). Il continue à se consacrer aux défis de la SDD et aux indicateurs de transport durable.

Quelques-unes des réalisations accomplies l'année dernière dans le cadre de la SDD de Transports Canada sont décrites ci-dessous.

☞ Pour de plus amples renseignements sur l'examen de notre SDD, visitez notre site Web : <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm>

Défi 1 - Minimiser le risque de dommages environnementaux attribuables aux accidents de transport

L'exécution du Plan d'aide en cas d'urgence (PACU) continue de promouvoir la sensibilisation à la sécurité et à l'environnement. Pendant l'exercice 2000-2001, Transports Canada a examiné et enregistré 60 nouveaux plans. Cinquante-deux plans existants ont été sujets à une évaluation technique exhaustive et ont reçu l'approbation définitive. Les plans visent à offrir une assistance dans l'éventualité d'accidents graves impliquant des marchandises dangereuses en donnant accès à l'expertise et aux équipements spécialisés provenant du secteur privé. Ces plans permettent de prévenir et d'atténuer les dommages à l'environnement.

Défi 2 – Promouvoir l'écologisation des activités du secteur des transports

Le tableau 6 montre les réalisations de Transports Canada relativement à la mise en œuvre du Système de gestion de l'environnement (SGE). Sept des neuf objectifs établis pour l'an 2000 ont été atteints (étant donné que l'objectif 3 ne doit être atteint qu'en 2003, il n'entre pas en ligne de compte). Deux des objectifs, consommation d'eau et réduction des matières dangereuses, ont été revus pour qu'ils soient plus pratiques. En élaborant la deuxième SDD, on a effectué un examen de gestion du SGE. Des suites de cet examen, six nouveaux objectifs ont été établis.

☞ Pour obtenir de plus amples renseignements sur les objectifs établis en 1997, consultez notre Rapport annuel sur le SGE. Le Rapport décrit également la réalisation et la progression de l'application de la Norme ISO 14000 dans l'ensemble du Ministère. Vous pouvez le consulter en ligne à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm>.

Tableau 6

Objectifs du SGE	État
1. Consommation d'eau Réduction de 5 % d'ici 2000	Révisé Collecte de données relatives à l'utilisation de l'eau pas rentable
2. Consommation d'énergie Réduction de 5 % d'ici 2000	Terminé Plan de départ établi pour 1998-1999. Réductions atteintes
3. Lieux contaminés 100 % du repérage et de la gestion d'ici 2003	Travaux en cours Repérage terminé
4. Déchets non dangereux Réduction de 10 % d'ici 2000	Terminé Mise en œuvre dans les installations de bureau
5. Déchets dangereux Réduction de 10 % d'ici 2000	Révisé En attente des règlements d'Environnement Canada sur les déchets dangereux
6. Déchets BPC Élimination d'ici 2000	Terminé Élimination réussie à 100 %
7. Réservoirs Enregistrement et amélioration d'ici 2000	Terminé 100 % des réservoirs sont enregistrés et améliorés conformément aux règlements prévus dans la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i>
8. Substances appauvrissant la couche d'ozone Inventaire d'ici 1997	Terminé Inventaire disponible en ligne
9. Surveillance des eaux Surveillance de tous les lieux d'ici 2000	Travaux en cours Rapports de surveillance annuels issus des données d'aéroports de Transports Canada
10. Plans d'intervention en cas d'urgence Plans dans tous les sites d'ici 1999	Travaux en cours Plans en place dans les aéroports de Transports Canada

Transports Canada a participé à l'élaboration du *Manuel d'exploitation des terres et de contrôle environnemental*, terminé en 2000, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le manuel

porte sur des outils de gestion de l'environnement et sur les meilleures pratiques. Il sera présenté aux pays en développement afin de s'assurer que la gestion de l'environnement est efficace dans les aéroports du monde entier.

Défi 3 – Réduire les émissions atmosphériques attribuables au transport

Au cours de l'exercice de 2001-2002, Transports Canada lancera de nouvelles initiatives en réponse à la stratégie du secteur des transports énoncée dans le *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique*. Les nouvelles initiatives portent sur les cinq éléments du plan : efficacité énergétique, nouveaux carburants, véhicules à pile à combustible, transport de marchandises, transport urbain. Elles établissent des objectifs en matière de réduction des émissions de GES dont nous devons rendre compte régulièrement. De plus, le Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI, de concert avec Transports Canada, a émis une série de recommandations visant à réduire les répercussions du bruit des aéronefs et des émissions de gaz polluants sur l'environnement.

Défi 4 – Promouvoir l'éducation et la sensibilisation au transport durable

Un des aspects importants de la Stratégie de développement durable est de sensibiliser les Canadiens aux conséquences environnementales de leurs décisions en matière de transport. Sensibiliser la population à la durabilité du transport au Canada n'est pas une tâche facile. Il faut d'abord éveiller l'intérêt à ces questions, tout en faisant la promotion des mesures concrètes qui permettent aux Canadiens de minimiser les effets négatifs des transports et d'améliorer leur qualité de vie.

Le programme ministériel *Sur la route du transport durable* (SRTD), lancé en septembre 1999, accordera une somme de un million de dollars répartie sur trois ans pour appuyer les projets de sensibilisation aux questions relatives à la durabilité des transports et pour encourager les Canadiens à prendre des mesures concrètes. Depuis mars 2001, Transports Canada a injecté environ 750 000 \$ dans ce programme dans le but de financer 20 projets.

☞ Visitez le site Web du SRTD : <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm>

Défi 5 – Évaluer les retombées environnementales des transferts budgétaires directs du Ministère

Le but du Ministère est d'intégrer autant que possible les principes de développement durable à la gestion de ses programmes. Pour permettre l'atteinte de cet objectif, le Ministère a élaboré *L'évaluation environnementale stratégique à Transports Canada : Énoncé de politique*. Cette politique veille à ce qu'on réfléchisse aux effets sur l'environnement des politiques, des projets de loi et de règlement, des programmes/politiques de recherche et développement, ainsi que des propositions touchant des questions de transport avant de les soumettre à l'approbation du Ministre ou du Cabinet.

☞ Pour de plus amples renseignements, visitez le site Web : www.tc.gc.ca/envaffaires/english/envass/SEA_F.htm

Le Ministère cherche également à s'assurer que les bénéficiaires de financement accordé peuvent montrer que les questions environnementales ont été intégrées aux travaux ou aux projets financés. Par exemple, pour les bénéficiaires du Programme d'assistance aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), ceci pourrait être réalisé en trouvant des méthodes rentables pour réduire l'utilisation des matières premières et la production de déchets dans le cadre du projet, ou en examinant la faisabilité d'acquérir des équipements mobiles lourds qui permettraient de minimiser la production d'émissions polluantes. Les données relatives au nombre de bénéficiaires du PAIA qui abordent les questions environnementales dans leurs demandes de financement devraient être disponibles en décembre 2001.

Défi 6 – Mettre au point les indicateurs de rendement du transport durable

En plus d'avoir appuyé le Centre pour un transport durable, Transports Canada a également participé à ses travaux sur les indicateurs de transport durable. Ces indicateurs permettront de suivre la progression du Canada en ce qui concerne le secteur du transport durable. À cette fin, un examen des activités mondiales

pertinentes sur les indicateurs a permis d'établir une longue liste d'indicateurs potentiels. Ces indicateurs ont ensuite été raffinés par l'entremise d'analyse, d'ateliers et d'enquêtes.

☐ Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web du Centre : www.cstctd.org.

Défi 7 – Comprendre les coûts environnementaux du transport

Une analyse documentaire des coûts sociaux engendrés par tous les modes de transport, incluant les coûts environnementaux, a été menée au nom du Ministère au mois de décembre 2000. En réponse à cette analyse, le Ministère s'est engagé à définir la position ministérielle au sujet de l'internalisation des coûts dans sa SDD de 2001-2001.

☐ Le rapport est disponible au site suivant : www.tc.gc.ca/envaffaires/english/Soc%20Cost%20Final%20Rpt.pdf.

Défi 8 – Élaborer et promouvoir l'application de systèmes et de technologies de transport plus propres.

Les travaux continuent en collaboration avec d'autres ministères fédéraux et avec nos partenaires de l'industrie afin d'accroître l'efficacité énergétique du réseau de transport tout en tenant compte des questions de sécurité. Cet accroissement entraîne une baisse de la consommation d'énergie et des gaz à effet de serre qui y sont reliés. Les travaux tournent autour de trois grands secteurs, soit l'efficacité du transport urbain, le transport intermodal des marchandises, et l'efficacité du transport aérien.

On a terminé les travaux préliminaires sur l'utilisation de véhicules munis d'équipement cellulaire comme indicateurs de trafic. Ces travaux visaient à améliorer l'efficacité des transports dans les zones urbaines. On a commencé les travaux nécessaires pour améliorer les systèmes de gestion du trafic. On élabore également les exigences communes requises pour l'établissement de systèmes d'information sur les voyageurs accessibles par Internet.

En ce qui concerne l'efficacité du transport intermodal des marchandises, le Port de Montréal a entrepris des activités afin d'améliorer l'efficacité portuaire. Ces activités incluent l'amélioration de la surveillance et du suivi des conteneurs dans les ports. Le projet de conception d'un site extranet pour les collectivités portuaires est terminé. Il permettra aux partenaires commerciaux d'échanger facilement des documents électroniques.

Deux initiatives permettront de réduire la pollution engendrée par l'aviation en repérant les routes aériennes les moins énergivores. En ce qui concerne la surveillance des données de vol, le prototype d'un animateur de vol est terminé, malgré le retard de certaines activités en raison de l'importante restructuration du secteur. Des progrès appréciables sont prévus au cours de l'exercice 2001-2002. On a également commencé à mettre au point les Systèmes de navigation évolués du système mondial de localisation (GPS).

Progression de la stratégie de développement durable

Les stratégies de développement durable de Transports Canada ne sont que les étapes qui mènent à un réseau de transport durable pour le Canada. La stratégie de 2001-2003 de Transports Canada qui a été déposée au Parlement en février 2001 repose sur les forces de la première stratégie. Les éléments importants de la première stratégie dont la réalisation n'est pas terminée, tels que les indicateurs de transport durable, l'internalisation des coûts et l'évaluation environnementale stratégique, ont été intégrés à la SDD 2001-2003. Des échéances quant à leur réalisation ont été fixées.

Bien que nous rendions compte de la contribution de la SDD à nos objectifs environnementaux, il est important de noter que cette stratégie contribue également à nos objectifs en matière d'efficacité et de sécurité. Les versions ultérieures de la stratégie porteront davantage sur l'équilibre qui doit être atteint entre les trois éléments nécessaires au développement durable : environnement, société et économie.

3.4 Coup d'œil sur 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.

Voici certains des aspects que nous avons examinés.

1. Le renouvellement des effectifs

Recrutement

Au cours de la dernière année, Transports Canada a lancé plusieurs initiatives pour relever les défis que pose le vieillissement des effectifs et pour affermir sa capacité de recruter, de perfectionner et de maintenir en poste les personnes possédant le talent et l'expertise nécessaires à la prestation continue des services essentiels. Par exemple, entre le début de la Campagne de recrutement pour le milieu de la réglementation et de l'inspection, en décembre 1999, et le mois de juin 2001, Transports Canada a comblé environ 93 postes d'inspecteur au niveau d'entrée (pilotes, inspecteurs techniques et ingénieurs de la certification des aéronefs). Le Ministère continue de collaborer étroitement avec la Commission de la fonction publique pour élaborer des profils de compétences et des techniques d'entrevue axée sur le comportement qui lui permettent de combler ses besoins opérationnels courants. En outre, le Ministère a élaboré une stratégie de mise en place d'un nouveau cadre de gestion de la diversité qui lui permettra de mieux planifier ses effectifs en tenant compte de la disponibilité de groupes désignés sur le marché du travail canadien.

Transports Canada a pris des mesures pour s'assurer qu'il conservera l'expertise et le talent requis pour assumer ses responsabilités opérationnelles. D'ici à la fin de l'exercice 2005-2006, 25 % des employés à temps plein seront admissibles à la retraite; et d'ici à la fin de l'exercice 2009-2010, 43 % des employés à temps plein présentement en poste seront aussi admissibles à la retraite. Soulignons que l'on prévoit une diminution du nombre des cadres supérieurs, compte tenu que 80 % de ceux-ci seront admissibles à la retraite d'ici à 2009-2010. Bien que ce défi d'ordre démographique ne soit pas unique à Transports Canada, il représente une réalité qui pousse le Ministère à planifier dès maintenant.

Maintien en poste et apprentissage

Les représentants du Ministère ont terminé les travaux préliminaires portant sur la création d'une base d'information conçue pour mieux circonscrire les problèmes de maintien en poste et d'attrition. La proposition de mise en œuvre d'un programme d'entrevue de fin d'emploi permettra au Ministère de déterminer les principales raisons qui poussent les employés à quitter l'organisme. Ainsi, on sera en mesure d'apporter des révisions éventuelles aux politiques ou aux pratiques en vigueur.

On a terminé les études sur l'évaluation des processus d'apprentissage et de formation actuels au sein du Ministère. Dans le contexte des efforts permanents de transition vers une organisation axée sur l'apprentissage, Transports Canada entreprend actuellement un examen de son Centre des carrières et de l'apprentissage continu et s'attarde aux autres modes de prestation des services qui peuvent remplacer les services existants.

Plusieurs initiatives ont été mises de l'avant pour réaliser le transfert essentiel des connaissances et pour s'assurer que, dans la foulée des retraites, le Ministère ne perde pas l'expertise, l'expérience et le savoir acquis pendant toutes ces années de formation en cours d'emploi. Cela comprend l'élaboration d'un cadre de gestion des risques, au moyen duquel on évalue les incidences du départ des spécialistes et on les signale à la direction du Ministère. En outre, on a introduit des activités de planification de la relève pour combler les postes de direction essentiels; le but de cette planification est d'éviter que le départ des cadres supérieurs n'ait un effet négatif sur la prestation des services ministériels essentiels offerts dans les années à venir.

Enfin, le Ministère a mis en œuvre les étapes clés d'un projet pilote d'examen d'un nouveau système de gestion du rendement des employés. Les objectifs de ce projet sont de faire preuve d'innovation dans la rétroaction sur le rendement des employés fournie par les pairs et par les supérieurs et de contribuer à l'élaboration de plans d'apprentissage adaptés à chaque employé et gestionnaire.

2. Modernisation de la fonction de contrôleur

En août 1999, Transports Canada a accepté l'invitation de devenir un ministère pilote à l'égard de la modernisation de la fonction de contrôleur à l'échelle du gouvernement du Canada. La mise en œuvre complète de la fonction de contrôleur moderne représente une activité d'amélioration de la gestion qui s'échelonne sur un certain nombre d'années. Au cours de l'année dernière, on a obtenu des résultats dans chacun des six secteurs prioritaires de cette initiative.

- a) **Leadership.** La solide structure de régie principale continue de refléter l'engagement du Ministère à l'égard de la mise en œuvre complète de cette réforme de gestion. Grâce à l'engagement de la haute direction et à l'intérêt manifesté, la fonction de contrôleur moderne et ses composantes ont souvent été intégrées dans divers programmes de gestion et ajoutées à l'ordre du jour de journées de réflexion et de conférences. L'évaluation des conditions de base de la fonction de contrôleur, effectuée l'année dernière, a été examinée par l'équipe de la haute direction, qui a approuvé un plan d'action visant à corriger les lacunes. On a fait la promotion de la fonction de contrôleur moderne et de ses avantages dans chaque forum de hauts fonctionnaires de l'administration centrale et des régions, ce qui s'est traduit par une meilleure sensibilisation et par un plus grand nombre d'invitations à offrir des séances dans nos différents secteurs de services. En cours d'année, Transports Canada a inauguré un site intranet sur la fonction de contrôleur pour communiquer l'information essentielle sur cette initiative et pour présenter des liens avec d'autres sites. Pendant la période de trois mois s'échelonnant entre septembre et novembre 2000, 2 031 personnes ont visité ce site.
- b) **Capacité des ressources humaines.** On a entrepris un examen pour s'assurer que les compétences de gestion essentielles de Transports Canada comprenaient celles qui sont requises pour la mise en place de la fonction de contrôleur moderne. En outre, l'examen a permis d'apparier les programmes de formation en gestion actuels avec les compétences que devront posséder les gestionnaires pour appliquer cette méthode de gestion plus moderne. La formation interne et les cours d'orientation comportent maintenant des références précises sur les exigences de la fonction de contrôleur moderne. Par ailleurs, on peut maintenant consulter des sources liées à la formation additionnelle sur la fonction de contrôleur.
- c) **Valeurs et règles d'éthique.** On a organisé 12 séances de dialogue réunissant 150 participants pour discuter des valeurs dans le milieu de travail. Parmi les participants, on trouvait des gestionnaires, des employés, des stagiaires en gestion et des étudiants embauchés pour l'été. On a produit un guide de discussion pour faciliter les échanges ainsi qu'un rapport sommaire sur des études de cas et des situations de travail réelles où les valeurs revêtaient une grande importance. Les résultats obtenus soutenaient l'ensemble des valeurs actuelles de Transports Canada, mais indiquaient que les comportements souhaités dans diverses situations n'étaient pas bien définis ou compris. On a donc préparé un deuxième guide qui servira à poursuivre les conversations avec les gestionnaires et les membres du personnel, afin de déterminer les comportements en milieu de travail qui doivent être débattus, compris et acceptés dans le contexte de notre engagement commun à l'égard des valeurs du Ministère. L'examen des valeurs et des règles d'éthique s'est traduit par l'intégration de certaines questions dans les documents de rétroaction ascendante. En outre, la conférence des cadres supérieurs de Transports Canada, tenue l'automne dernier, a permis de mettre l'accent sur les valeurs du Ministère

dans le cadre d'exposés et de discussions. Soulignons que 155 cadres supérieurs venus de partout au Canada ont participé à cette conférence.

- d) **Information sur le rendement.** En 2000-2001, on a largement adopté le modèle logique de rendement de Transports Canada, lancé l'année dernière pour mieux exposer les résultats que nous souhaitons atteindre. Plusieurs secteurs du Ministère ont amélioré la définition de leurs cadres de rendement et la mesure de leurs résultats. Parmi ceux-ci, mentionnons les secteurs de l'aviation civile, du développement durable, de la sécurité ferroviaire, des systèmes de transport intelligents et des ressources humaines. Les secteurs de la sécurité maritime et du transport des matières dangereuses ont également enregistré des progrès dans la définition des objectifs à atteindre. Les améliorations constantes à l'égard de l'information sur le rendement du Ministère représentent la plus grande priorité du Plan d'action relatif à la fonction de contrôleur. L'équipe des cadres supérieurs a entrepris d'orienter les efforts en ce sens et des ressources additionnelles ont été affectées pour donner des conseils et une aide aux gestionnaires du Ministère chargés de mieux cibler les résultats des secteurs de services et leur relation avec les ressources.
- e) **Gestion intégrée des risques.** Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada demeure un chef de file à l'égard de la sensibilisation et des activités liées à la gestion des risques, particulièrement en raison de son grand souci de la sécurité. Par exemple, la formation des inspecteurs de l'aviation civile sur les risques s'est prolongée l'an dernier. Actuellement, 45 % des inspecteurs ont suivi la formation. Plusieurs autres secteurs du Ministère – aéroports, finances et communications – ont également mis en place des processus et des outils de gestion des risques. Par ailleurs, le secteur Sécurité et préparatifs d'urgence élabore actuellement sa méthode de planification des activités dans le but précis d'intégrer les principes et les avantages de la gestion des risques. Une version préliminaire de la politique sur la gestion des risques, qui fait l'objet de consultations finales et élargit l'application de cette discipline à l'échelle ministérielle, a été présentée à tous les comités de gestion de l'administration centrale et des régions ainsi qu'à l'équipe de la haute direction. À la suite des discussions qu'on a menées, un plus grand nombre de gestionnaires reconnaissent l'influence qu'exerce la gestion des risques sur la planification des activités et l'application des ressources.
- f) **Systèmes de contrôle.** La mise au point du Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM) s'est continuée en 2000-2001 selon l'échéancier établi. Cette année, le vérificateur général a signalé que les éléments essentiels du contrôle interne sont en place, mais que le rôle de vérification interne doit être renforcé. On a pris des mesures pour s'assurer que ce rôle évolue dans le but d'établir une hiérarchie des nouvelles questions de contrôle qui se présentent. On a créé des sites Web qui fournissent des ensembles d'outils et des techniques servant à mieux gérer et contrôler les questions liées aux ressources humaines, à la gestion de l'information et à la technologie. Un examen des fonctions ministérielles a permis de trouver des moyens plus économiques et plus efficaces de mener les activités, et d'apporter des améliorations aux processus de comptabilité des activités et de gestion de l'infrastructure de la GI/TI.

3. Stratégie d'information financière

À Transports Canada, la mise en œuvre de la Stratégie d'information financière (SIF), initiative gouvernementale, a permis de jeter les solides fondements qui permettront de faire progresser le programme de gestion du Ministère. La mise en œuvre s'est terminée le 31 mars 2001, selon l'échéance fixée, et incluait les changements requis dans les politiques et les systèmes pour appuyer la comptabilité d'exercice. La mise en œuvre a également permis de désigner et d'évaluer les immobilisations ayant un coût historique supérieur à 5,5 milliards de dollars. Les changements apportés signifient que l'information servant au processus décisionnel du Ministère sera plus complète. Les employés chargés de la gestion des finances et du matériel ont reçu une formation exhaustive et collaboreront avec les gestionnaires au cours des années à venir afin que le Ministère, et en bout de ligne les citoyens, puissent davantage bénéficier d'une information financière mieux diffusée et plus actuelle.

4. Technologie

Les priorités que nous avons établies à l'égard de la technologie sont déterminées par les besoins du Ministère. Parmi ces priorités, signalons les suivantes : l'amélioration de la prestation des services dans tous les secteurs du Ministère; la mise en œuvre de nouvelles façons rentables de répondre aux besoins des citoyens en offrant un accès à l'information du domaine public; la protection de la confidentialité; la réponse plus rapide aux lettres et aux questions; la participation des intervenants dans le processus d'élaboration des politiques. Voici les résultats obtenus en respectant les priorités établies à l'égard de la technologie :

- Le renouvellement de l'infrastructure d'information et de technologie de Transports Canada, pour nous assurer que nous avons les moyens d'atteindre nos objectifs de service et que nous pouvons mieux desservir les trois secteurs d'activités essentiels.
- La mise en place d'un accès à distance/d'une messagerie sûrs pour les employés du Ministère, conformément à l'initiative d'Infrastructure à clés publiques (ICP) du gouvernement du Canada.
- L'amélioration de l'accès des employés et de la population à l'information intégrale, grâce à l'utilisation de technologies Web communes.
- L'application partielle (complète d'ici à la fin de 2002) de la solution de système partagé à l'échelle gouvernementale pour la gestion des documents électroniques, laquelle vise à organiser et à stocker efficacement l'information électronique.
- L'amélioration et le soutien des systèmes d'applications ministériels pour répondre aux besoins en gestion de l'information et des ressources de l'organisme central et du Ministère (p. ex., fonction de contrôleur, Stratégie d'information financière, Norme générale de classification, Gouvernement en direct).
- L'élaboration d'un plan de planification de la reprise des activités/antisinistre pour les fonctions essentielles du Ministère.
- Une progression à l'égard de l'établissement de normes nationales de prestation des services.
- La réduction de 10 % des coûts de fonctionnement des services de soutien, dont les services de dépannage, de bureau, de serveur local et de courriel (cela représente une réduction de 200 000 dollars dans l'exercice financier 2000-2001).

Gouvernement en direct

Afin de faire progresser le programme du Gouvernement en direct (GED), Transports Canada a entrepris un certain nombre d'activités, dont la formation d'un comité directeur de niveau supérieur et la mise en place d'un bureau de projets. On a mené de vastes consultations auprès de la clientèle de tout le pays, ce qui s'est traduit par l'élaboration d'un plan de GED stratégique. Parallèlement, le Ministère a renforcé ses services Internet en mettant en œuvre la stratégie fonctionnelle du gouvernement. En outre, nous avons entrepris 32 projets de GED qui ont amélioré les services et l'accessibilité à l'information. Parmi ces projets, on trouve le portail des transports accessibles qui permettra aux personnes handicapées d'accéder plus rapidement et plus facilement aux politiques, aux programmes et aux services liés aux transports accessibles au Canada. L'accès en ligne au Système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile (CADORS) est un autre exemple. On utilise les données du CADORS pour fournir des renseignements opportuns sur les événements opérationnels liés au système national de transport de l'aviation civile et pour déterminer à l'avance les risques d'aviation potentiels et les défauts de système.

Outre ses fonctions de réglementation et d'élaboration de politiques, Transports Canada a la responsabilité et l'obligation de contribuer au succès du Canada dans l'économie du savoir, particulièrement en ce qui concerne l'infrastructure de transport canadienne et les services connexes. Le Gouvernement en direct (GED) et la prestation de services électroniques (PSE) modifieront complètement la façon dont le Ministère mène ses activités. Le partage et le débit de l'information, ainsi que l'accès à celle-ci, augmenteront de beaucoup, ce qui accroîtra la vitesse à laquelle on mènera les activités tout en rationalisant et en fractionnant le processus décisionnel dans l'organisme. La gestion et le partage du capital intellectuel (p. ex., les connaissances, l'information, les données, l'expertise en ressources humaines, les processus opérationnels) deviendront de plus en plus importants au fur et à mesure que l'organisation s'intégrera à l'économie du savoir et mènera des activités en ligne.

Le Ministère poursuivra ses efforts à l'égard du GED; il s'est d'ailleurs engagé, dans le but de faire progresser l'initiative, à investir annuellement 5 millions de dollars pendant les trois prochaines années. Des partenariats ont été formés avec plusieurs autres ministères fédéraux et gouvernements provinciaux dans le but de mettre de l'avant des initiatives horizontales. La transformation des activités grâce à l'utilisation de la technologie moderne sera la priorité à court terme. Transports Canada est aujourd'hui en mesure de procéder à cette transformation.

☞ On trouvera de plus amples renseignements sur cette initiative en se rendant à l'adresse www.ged-gol.gc.ca/index_f.asp.

5. Plan de communications internes

Les communications internes efficaces représentent une partie intégrante du travail de tout gestionnaire. Les responsables de Transports Canada sont de cet avis et s'engagent formellement à instaurer un milieu de travail où les communications en personne sont régulières et permanentes. Au cours des trois dernières années, le plan de communications internes de Transports Canada, intitulé *De l'importance de communiquer*, a fait l'objet d'une vaste promotion à l'échelle ministérielle et s'est traduit par un engagement encore plus solide à l'égard des communications efficaces entre les gestionnaires et les employés. Par ailleurs, notre philosophie des communications internes, *Face à face*, a davantage renforcé notre engagement vis-à-vis des communications efficaces.

À la suite de consultations auprès des employés, on a préparé un cours sur les communications ministérielles internes d'une durée de deux jours, qu'on a offert en juin 2001. Même si on obtiendra davantage de commentaires au cours des mois à venir, le cours a obtenu, jusqu'ici, d'excellents commentaires de la part des participants.

6. Gestion du matériel

Afin d'appuyer la gestion des immobilisations qui sont sous sa garde, Transports Canada utilise le Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM). On utilise le système pour enregistrer et pour inscrire l'information sur la comptabilité des immobilisations selon la méthode de la comptabilité d'exercice, ainsi que pour gérer et suivre les biens du Ministère au-delà d'un certain seuil. Le SFIM est le principal élément permettant d'appliquer la Stratégie d'information financière, car il s'agit d'un système de comptabilité d'exercice en partie double.

7. Approvisionnement et passation de marchés

Comme dans tout autre organisme, l'approvisionnement et la passation de marchés sont des fonctions importantes qui soutiennent l'exécution des programmes. Transports Canada compte des spécialistes de l'approvisionnement et de la passation de marchés à son administration centrale d'Ottawa et dans la plupart des régions. Ces derniers facilitent l'élaboration des plans et des stratégies d'approvisionnement et la mise en place d'un cadre adéquat servant à superviser les activités d'approvisionnement et de passation de marchés, dans le respect des pouvoirs délégués. Le Ministère se prévaut des services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour offrir les services de passation de marchés à ses gestionnaires lorsque les exigences outrepassent les pouvoirs du Ministère ou lorsque des conditions particulières nécessitent l'expertise de TPSGC. Comme c'est le cas pour la gestion du matériel (voir ci-dessus), on utilise le SFIM pour inscrire les transactions et pour produire des rapports à l'intention des organismes centraux.

4.0 Tableaux financiers

Tableau A — Sommaires des crédits

		2000-2001		
Crédit	(en milliers de dollars)	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement ¹	159 963	185 597	181 444
5	Dépenses en immobilisations	81 395	81 395	72 859
10	Subventions et contributions	284 668	267 899	232 465
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	122 141	38 641	33 847
20	Paiements à Marine Atlantique Inc.	48 378	49 000	38 560
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	170 304	231 603	231 603
(L)	Ministre des Transports — Traitement et allocation pour véhicule	52	52	52
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	11 315	11 709	11 709
(L)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	48 401	54 317	54 317
(L)	Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 631	2 474	2 474
(L)	Paiement de la subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	47 600	46 934	46 934
(L)	Frais des agences de recouvrement	-	4	4
(L)	Dépense des produits de la vente de biens excédentaires de l'État	-	11 546	9 453
Total budgétaire		975 848	981 171	915 720

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 317 millions de dollars (ces recettes étaient anciennement désignées sous le nom « recettes à valoir sur le crédit »).

Les dépenses nettes de Transports Canada pour 2000-2001 se sont chiffrées à 916 millions de dollars, ce qui a engendré un surplus de 65 millions de dollars (moins de 7 % des autorisations disponibles). Dans le cadre de sa stratégie de gestion financière, le Ministère a utilisé 25 millions de dollars provenant du surplus pour financer les besoins des années à venir. Conformément à la stratégie financière, Marine Atlantique a aussi désaffecté 10 millions de dollars pour respecter une entente de remboursement du financement obtenu au cours des années antérieures pour l'achat d'un nouveau traversier. La grande partie du surplus restant provient de trois programmes de contributions (Fonds de cession des ports, Code national de sécurité, ententes sur les autoroutes).

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

2000-2001 Secteur d'activités <i>(en milliers de dollars)</i>	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes¹	Dépenses en immobilisations	Paiements de transfert²	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins recettes disponibles	Total des dépenses nettes
Politiques	193	24 724	532	62 662	218 682	306 600	50	306 550
	<i>193</i>	<i>53 666</i>	<i>645</i>	<i>58 945</i>	<i>280 603</i>	<i>393 859</i>	<i>200</i>	<i>393 659</i>
	217	52 868	368	58 509	270 163	381 908	618	381 290
Programmes et Cessions	503	79 217	62 217	270 991	122 141	534 566	228 687	305 879
	<i>524</i>	<i>99 592</i>	<i>42 835</i>	<i>252 502</i>	<i>38 641</i>	<i>433 570</i>	<i>264 259</i>	<i>169 311</i>
	515	94 538	37 941	217 573	33 847	383 899	260 776	123 123
Sûreté et Sécurité	2 699	306 304	13 955	9 930	-	330 189	46 890	283 299
	<i>2 843</i>	<i>316 835</i>	<i>26 487</i>	<i>15 095</i>	-	<i>358 417</i>	<i>51 486</i>	<i>306 931</i>
	2 791	317 158	24 393	15 026	-	356 577	53 999	302 578
Administration ministérielle	676	76 131	4 691	-	-	80 822	702	80 120
	<i>845</i>	<i>101 161</i>	<i>11 428</i>	-	-	<i>112 589</i>	<i>1 319</i>	<i>111 270</i>
	883	100 513	10 157	-	-	110 670	1 941	108 729
Total	4 071	486 376	81 395	343 583	340 823	1 252 177	276 329	975 848
	<i>4 405</i>	<i>571 254</i>	<i>81 395</i>	<i>326 542</i>	<i>319 244</i>	<i>1 298 435</i>	<i>317 264</i>	<i>981 171</i>
	4 406	565 077	72 859	291 108	304 010	1 233 054	317 334	915 720
Autres recettes et dépenses :								
– Recettes non disponibles (↻ tableau E)								16 000
								<i>16 000</i>
								108 486
– Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)								46 098
								48 870
Coût net du Programme								1 005 946
								<i>1 014 041</i>
								856 104

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 de biens excédentaires de l'État. 2. Comprend les paiements statutaires pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

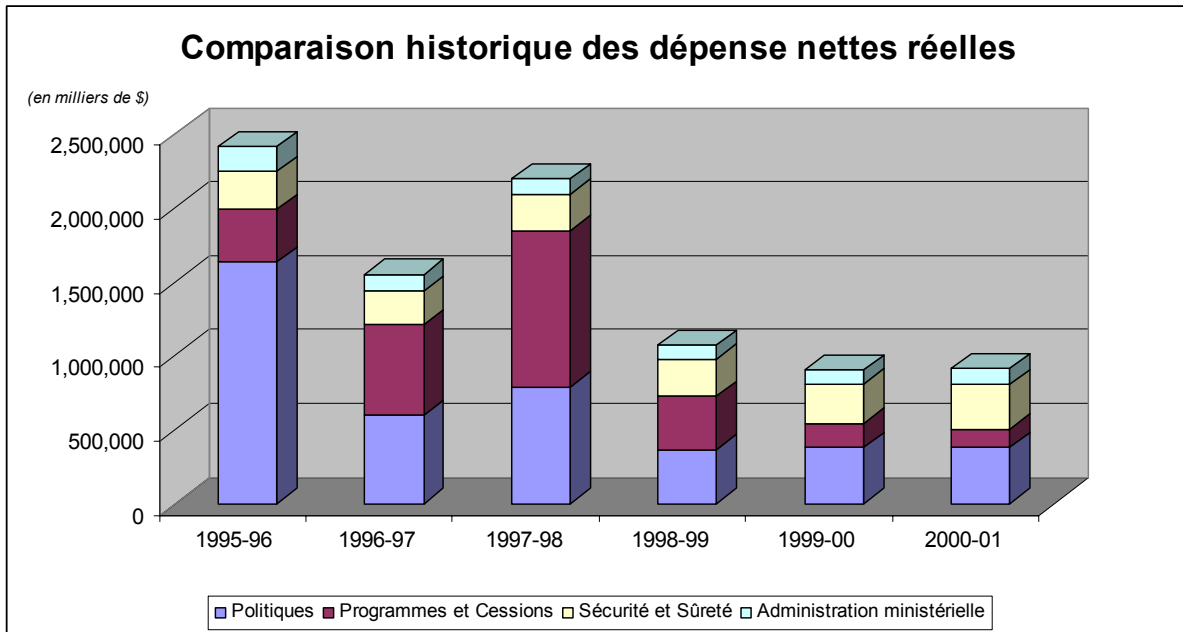
Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les caractères en italique indiquent les autorisations totales. Les caractères gras indiquent les dépenses/recettes réelles.

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

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	Dépenses réelles de 1998-1999	Dépenses réelles de 1999-2000	Dépenses prévues	2000-2001	
				Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques	366 570	378 319	306 550	393 659	381 290
Programmes et Cessions	359 733	166 333	305 879	169 311	123 132
Sécurité et Sûreté	252 783	264 962	283 299	306 931	302 578
Administration ministérielle	93 057	94 311	80 120	111 270	108 729
Total budgétaire	1 072 143	903 924	975 848	981 171	915 720

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

Le tableau ci-dessous montre les réductions de dépenses de Transports Canada depuis qu'il est passé du rôle de propriétaire-exploitant à organisme de réglementation et responsable des politiques.

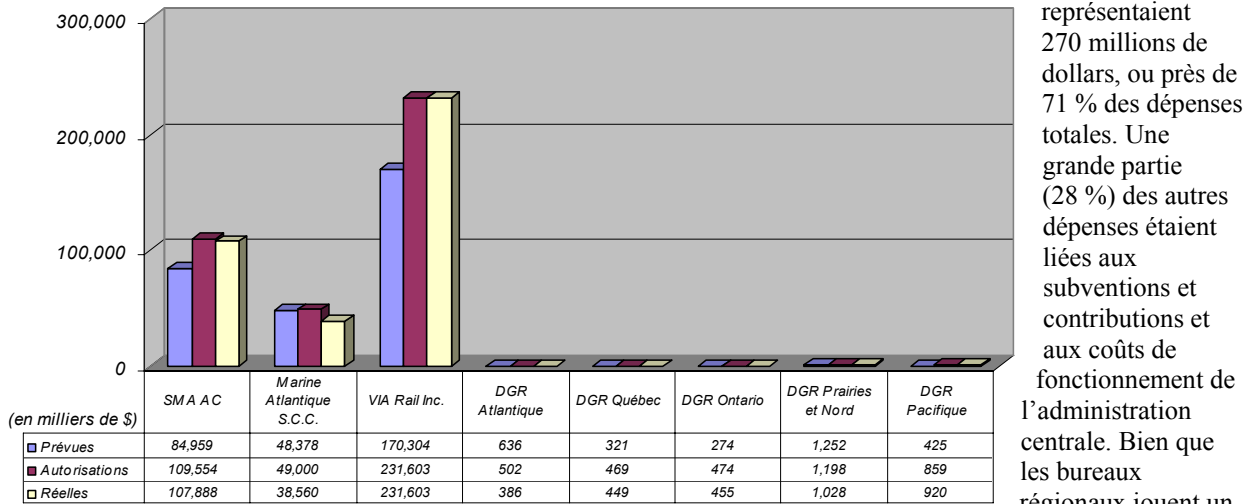


Nota : Le tableau n'indique pas les dépenses liées au Système de navigation aérienne, qui a été transféré à NAV CANADA en novembre 1996.

Tableau D — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activités

Les graphiques qui suivent indiquent les affectations de ressources nettes (dépenses prévues, autorisations finales et dépenses réelles) réparties entre les organisations responsables de chaque secteur d'activités.

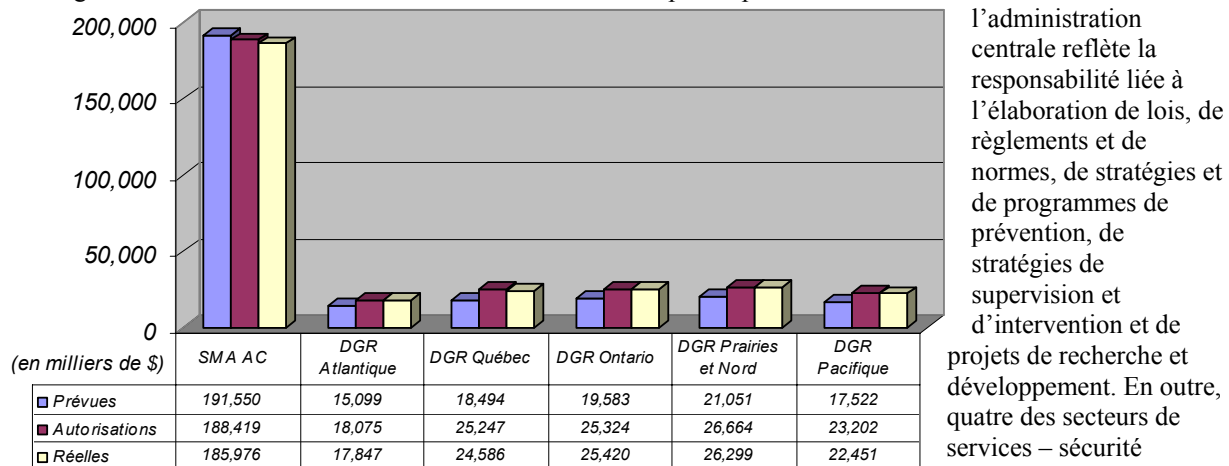
Politiques. Les dépenses nettes du secteur d'activités Politiques se sont chiffrées à 381 millions de dollars. Tel que démontré dans le graphique, les dépenses des sociétés d'État (Marine Atlantique et VIA Rail)



représentaient 270 millions de dollars, ou près de 71 % des dépenses totales. Une grande partie (28 %) des autres dépenses étaient liées aux subventions et contributions et aux coûts de fonctionnement de l'administration centrale. Bien que les bureaux régionaux jouent un

rôle dans la supervision et l'analyse du réseau de transport, la grande partie des activités de ce secteur ont une portée nationale et sont menées dans les bureaux d'Ottawa.

Sécurité et Sûreté. Les dépenses nettes totales du secteur d'activités Sécurité et Sûreté se sont chiffrées à 303 millions de dollars. La majorité des dépenses ont servi à assumer les coûts de fonctionnement. Le modèle de dépense de ce secteur d'activités, qui est plutôt stable, met en évidence les différents rôles des bureaux régionaux et des bureaux de l'administration centrale. La portée plus nationale des activités de



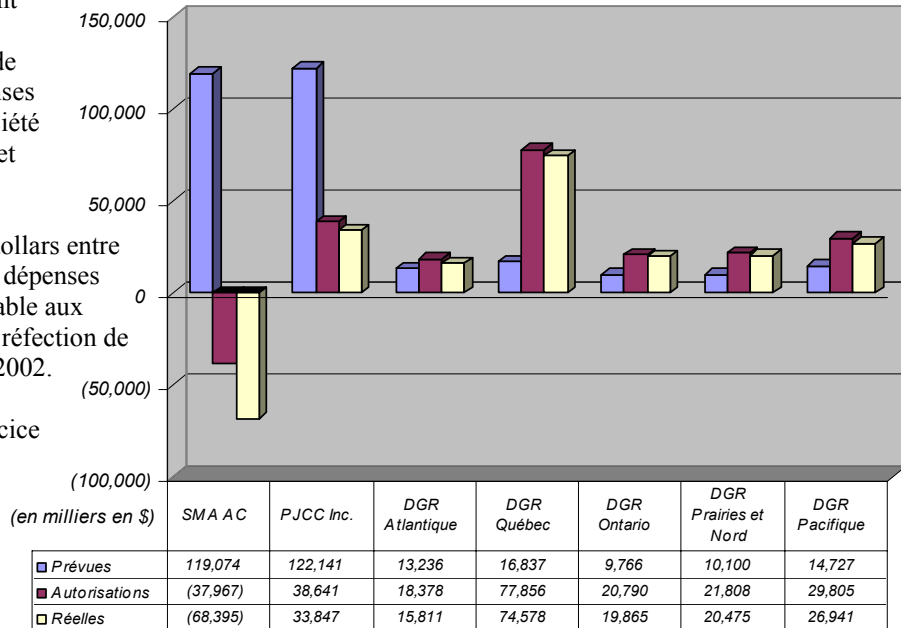
l'administration centrale reflète la responsabilité liée à l'élaboration de lois, de règlements et de normes, de stratégies et de programmes de prévention, de stratégies de supervision et d'intervention et de projets de recherche et développement. En outre, quatre des secteurs de services – sécurité routière, sécurité

multimodale, recherche et développement et services d'aéronefs – ne sont offerts qu'à l'administration centrale, ce qui contribue à créer une plus grande concentration des dépenses dans cette région. Les niveaux de dépense de l'administration centrale représentent 61 % des dépenses totales du secteur d'activités. Les régions jouent un rôle plus direct par leurs activités d'inspection, de supervision et d'intervention

Tableau D — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activités (suite)

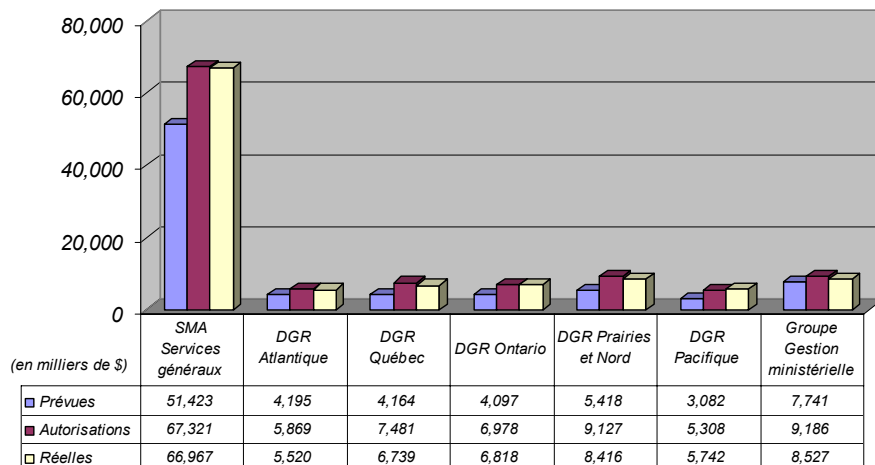
Programmes et Cessions. Les dépenses nettes de ce secteur d'activités ont été de 123 millions de dollars, ce qui reflète l'encaissement de 261 millions de dollars en recettes disponibles. La grande partie des dépenses totales ont servi au paiement des subventions et contributions et des coûts de fonctionnement. Les dépenses des sociétés d'État (La Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain) représentaient environ 9 % des dépenses. L'écart de 88 millions de dollars entre les dépenses prévues et les dépenses réelles de PJCC est attribuable aux retards dans les travaux de réfection de tablier, reportées en 2001-2002.

Les dépenses de fin d'exercice réelles de l'administration centrale ont été moins importantes que prévu. Cela est attribuable à plusieurs facteurs, dont une réduction de 34 millions de dollars dans



le Programme d'amélioration des routes du Nouveau-Brunswick, une augmentation de 25 millions de dollars des recettes disponibles et une réduction de 19 millions de dollars du paiement de transfert au Fonds de cession des ports (FCP) en raison des retards dans les cessions. En outre, des paiements de 40 millions de dollars au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et de 46 millions de dollars au FCP, initialement prévus dans les dépenses de l'administration centrale, ont finalement été effectués dans les régions. La fluctuation générale des ressources entre l'administration centrale et les bureaux régionaux tient principalement du fait que les recettes disponibles provenant des baux aéroportuaires et des paiements pour biens meubles sont gérées et encaissées seulement à l'administration centrale. Comparativement aux autres régions, les dépenses plus élevées observées dans la région du Québec sont attribuables à une subvention unique de 36 millions de dollars versée à la province du Québec pour le transfert d'installations d'exploitation de traversiers. Ce versement a été financé par le Fonds de cession des ports.

Administration ministérielle. Les dépenses nettes totales du secteur d'activités Administration ministérielle se sont chiffrées à 109 millions de dollars. La majorité des dépenses ont servi à assumer les coûts de fonctionnement. Ce secteur d'activités fournit des services de soutien essentiels à tous les secteurs ministériels. De nombreuses fonctions sont uniques à l'administration centrale (cabinets du Ministre et du Sous-ministre, avocat général), ce qui explique que 70 % des dépenses des secteurs d'activités sont effectuées à l'administration centrale.



Nota : Gestion ministérielle inclut les cabinets du Ministre et de la sous-ministre, communications et l'avocat général

Tableau E — Recettes

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	2000-2001				
	Recettes réelles de 1998-1999	Recettes réelles de 1999-2000	Recettes prévues	Total des autorisations totales	Recettes réelles
Recettes disponibles					
<i>Politiques</i>					
• Marketing international	1 060	658	50	200	618
<i>Programmes et Cessions</i>					
• Recettes des havres et ports (sans les commissions)	16 911	17 575	5 449	9 307	11 178
• Aéroports — Locations	11 981	7 245	8 302	9 817	9 328
• Aéroports — Concessions	21 408	13 695	4 923	4 963	4 313
• Aéroports — Redevances d'atterrissage	22 804	18 771	9 174	9 389	9 451
• Aéroports — Redevances générales d'aérogare	16 924	13 530	5 241	5 652	5 625
• Aéroports — Paiement de loyer et de biens meubles	190 205	214 480	194 070	223 806	219 273
• Divers	3 295	3 474	1 527	1 325	1 608
	283 528	288 770	228 687	264 259	260 776
<i>Sécurité et Sûreté</i>					
• Redevances de sécurité aérienne	10 406	12 333	12 234	12 234	12 922
• Recettes de NAV CANADA — Services des aéronefs	5 381	2 394	2 622	2 622	2 434
• Redevances de sécurité routière	305	330	350	350	353
• Redevances de sécurité maritime	8 252	8 791	7 439	9 439	9 188
• Recouvrements auprès d'autres ministères — Services des aéronefs	23 047	24 712	22 093	24 689	25 085
• Inspections de petits chemins de fer	59	88	63	63	131
• Recouvrements au titre des activités de recherche et de développement	6 293	4 962	2 064	2 064	2 444
• Divers	2 877	3 244	25	25	1 442
	56 620	56 854	46 890	51 486	53 999
<i>Administration ministérielle</i>					
• Recouvrements provenant des services informatiques et de formation	377	642	269	560	779
• Recettes de location	712	906	433	649	913
• Divers	901	240	-	110	249
	1 990	1 788	702	1 319	1 941
Total des recettes disponibles	343 198	348 070	276 329	317 264	317 334

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

Tableau E — Recettes (suite)

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	Recettes réelles de 1998-1999	Recettes réelles de 1999-2000	2000-2001		
			Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Recettes non disponibles					
<i>Recettes fiscales :</i>					
• Taxe sur les produits et services	25 164	25 633	-	-	21 678
• Taxe sur le transport aérien	294 793	2 859	-	-	-
<i>Recettes non fiscales :</i>					
• Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 635	4 625	6 000	6 000	4 098
• Location de wagons-trémies	11 690	13 021	10 000	10 000	13 577
• Rendement des investissements	9 628	22 527	-	-	42 364
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	8 929	3 370	-	-	657
• Redressement des comptes fournisseurs d'exercices antérieurs	7 286	6 224	-	-	15 193
• Privilèges, licences et permis	47	44	-	-	196
• Contraventions	486	754	-	-	626
• Produit des ventes	655	4 169	-	-	49
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	2 015	2 642	-	-	9 438
• Divers	119	2 382	-	-	609
Total des recettes non disponibles	365 447	88 250	16 000	16 000	108 486

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

Tableau F — Paiements législatifs

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	Dépenses réelles de 1998-1999	Dépenses réelles de 1999-2000	2000-2001		Dépenses réelles
			Dépenses prévues	Total des autorisations	
Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	2 377	2 542	2 423	2 776	2 776
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	-	-	-	11 547	9 453
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	176	-	-	-	-
	2 553	2 542	2 423	14 323	12 229
Programmes et Cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 800	7 863	5 524	5 982	5 982
• Paiements au Canadien National — Pont Victoria	4 958	13 445	11 315	11 709	11 709
• Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	-	45 881	47 600	46 934	46 934
• Paiements de la période de transition à NAV CANADA	215 833	-	-	-	-
• Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	391	2 331	1 631	2 474	2 474
• Frais des agences de recouvrement	1	-	-	-	-
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	123	1,013	-	-	-
	230 106	70 533	66 070	67 099	67 099
Sécurité et Sûreté					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	30 737	33 064	33 083	35 701	35 701
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	2	-	-	-	-
• Produit de la vente de biens excédentaires de la Couronne	-	2,495	-	-	-
	30 739	35 559	33 083	35 701	35 701
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 400	8 473	7 371	9 858	9 858
• Allocations du Ministre	50	51	52	52	52
• Frais des agences de recouvrement	-	8	-	4	4
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	534	44	-	-	-
	8 984	8 576	7 423	9 914	9 914
Total des paiements législatifs	272 382	117 211	108 999	127 036	124 942

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

Tableau G — Paiements de transfert

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	2000-2001				
	Dépenses réelles de 1998-1999	Dépenses réelles de 1999-2000	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Subventions					
Politiques	22 040	22 040	22 040	22 548	22 548
Programmes et Cessions	-	-	-	36 300	36 300
Sécurité et Sûreté	100	100	100	115	115
Administration ministérielle	-	-	-	-	-
Total des subventions	22 140	22 140	22 140	58 963	58 963
Contributions					
Politiques	41 113	41 359	40 622	36 397	35 961
Programmes et Cessions ¹	466 567	258 018	270 991	216 202	181 273
Sécurité et Sûreté	11 917	11 729	9 830	14 980	14 911
Administration ministérielle	-	-	-	-	-
Total des contributions	519 597	311 106	321 443	267 579	232 145
Total des paiements de transfert	541 736	333 246	343 583	326 542	291 108

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

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

Tableau H — Dépenses en immobilisations

Secteur d'activités (en milliers de dollars)	2000-2001				
	Dépenses réelles de 1998-1999	Dépenses réelles de 1999-2000 ¹	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques	12 758	566	532	645	368
Programmes et Cessions	44 771	59 257	62 217	42 835	37 941
Sécurité et Sûreté	14 128	7 178	13 955	26 487	24 393
Administration ministérielle	6 859	5 986	4 691	11 428	10 157
Total des dépenses en immobilisations	78 516	72 987	81 395	81 395	72 859

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 la Couronne.

5.0 Information supplémentaire

5.1 Nos bureaux

TRANSPORTS CANADA ADMINISTRATION CENTRALE

Site Web

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

Adresse postale

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

Renseignements généraux

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

Bibliothèque et Centre des services de recherche

(613) 998-5128

TRANSPORTS CANADA BUREAUX RÉGIONAUX

Région de l'Atlantique

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

Région du Québec

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

Région de l'Ontario

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

Région des Prairies et du Nord

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

Région du Pacifique

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

Index

A

Administration ministérielle
(secteur d'activités) · 7
Approvisionnement et passation de marchés · 37
Assainissement de lieux contaminés · 29

C

Changement climatique · 27

D

Direction 2006 · 16

E

Évaluation environnementale · 28

G

Gestion du matériel · 37
Gouvernement en direct · 36

I

Industrie des chemins de fer canadiens · 22
Industrie du transport aérien au Canada · 23
Industrie maritime du Canada · 25
Infrastructure routière du Canada · 26

L

Loi de 1987 sur les transports routiers · 19
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
· 19

M

Modernisation de la fonction de contrôleur · 34

P

Plan de communications internes · 37
Plan de mise en œuvre de Vol 2005 · 17
Politiques
(secteur d'activités) · 6
Pollution atmosphérique · 28
Programmes et cessions
(secteur d'activités) · 6

R

Recherche et développement · 21
Réforme réglementaire · 18
renouvellement des effectifs · 33

S

Sécurité et sûreté
(secteur d'activité) · 6
Stratégie d'information financière · 35
Stratégie de développement durable · 29
Supervision et intervention · 19

T

Tendances des statistiques nationales sur la
sécurité et la sûreté
(Tableau 2) · 15
transport des matières dangereuses · 19
Tribunal de l'aviation civile · 18

V

Vision sécurité routière 2001-2010 · 17