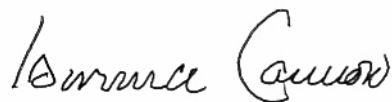


Transports Canada

Budget des dépenses 2007-2008 Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

A handwritten signature in black ink, reading "Lawrence Cannon". The signature is written in a cursive style with a large initial 'L' and 'C'.

Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des
Collectivités

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message du Ministre	3
1.2 Déclaration de la direction	5
1.3 Portefeuille des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités	6
1.4 Survol du Ministère	8
1.4.1 Raison d’être	8
1.4.2 Planification axée sur les résultats	9
1.4.3 Coexécutants	16
1.4.4 Sommaire des dépenses prévues	17
1.5 Contexte global de planification	31
1.5.1 Défis et possibilités	31
SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE.....	34
2.1 Plans et priorités par résultat stratégique	35
2.1.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce	35
2.1.1.1 Cadre de politique axé sur le marché	39
2.1.1.2 Infrastructure, portes et corridors commerciaux	41
2.1.1.3 Innovation	46
2.1.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté	48
2.1.2.1 Nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté	52
2.1.2.2 Réglementation intelligente	57
2.1.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et systèmes de gestion de la sûreté	59
2.1.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l’environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable	61
2.1.3.1 Changement climatique et assainissement de l’air	65
2.1.3.2 Évaluation environnementale	67
2.1.3.3 Protection environnementale et mesures correctives	68

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE.....	70
3.1 Renseignements sur l’organisation	71
3.2 Liens du Ministère avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada.....	72
3.3 Tableaux financiers.....	73
SECTION IV – AUTRES SUJETS D’INTÉRÊT	108
4.1 Nos bureaux	109
4.2 Autres sources d’information en ligne.....	110
INDEX	112

SECTION I – SURVOL

1.1 Message du Ministre

C'est avec plaisir que je présente, en qualité de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le *Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008* de Transports Canada qui fait état de l'orientation générale du Ministère pour les trois prochains exercices.



Aujourd'hui, à une époque où la rapidité caractérise les chaînes d'approvisionnement mondiales, les réseaux de transport doivent nous garder en contact avec un monde en constante évolution. Des réseaux de transport sécuritaires, efficaces, durables et sûrs sont essentiels pour garantir que les Canadiens profitent de la mondialisation et pour renforcer notre union économique interne.

Le 23 novembre 2006, le gouvernement du Canada a présenté *Avantage Canada*, un plan tourné vers l'avenir. Il reconnaît que si le Canada, une nation dépendante du commerce, veut demeurer compétitif, nous devons créer une infrastructure de renommée internationale afin d'assurer la libre circulation des personnes, des biens et des services sur nos routes et nos ponts, par nos ports et nos portes d'entrée, et au moyen de nos transports en commun.

À cette fin, le budget 2006 a engagé plus que jamais auparavant des fonds fédéraux au chapitre de l'infrastructure. Un objectif clé de ce financement sera de travailler avec les provinces et les territoires afin d'améliorer le réseau routier national. Toutefois, l'argent seul ne produira pas les résultats maximums escomptés d'un réseau de transport entièrement intégré. Le gouvernement du Canada s'engage aussi à faire preuve de leadership pour la planification à long terme et l'élaboration de politiques dans tous les modes de transports, entre les divers paliers de gouvernement et entre les secteurs public et privé. Cette vision de la politique et des investissements pour des *réseaux* de transport d'une importance nationale progressera grâce à l'élaboration d'un cadre national pour les portes d'entrée et les corridors de commerce conçu pour guider les actions futures qui, en plus des initiatives clés comme « Ciel bleu », notre nouvelle politique aérienne internationale, amélioreront la prospérité économique et la compétitivité du Canada.

Le gouvernement du Canada reconnaît que maintenant, plus que jamais, un réseau de transport sûr et sécuritaire est un élément essentiel pour une économie saine et concurrentielle. En collaboration avec l'industrie et d'autres intervenants, Transports Canada continuera d'élaborer de nouvelles politiques et de nouveaux programmes en matière de sûreté et mettra en œuvre l'Initiative de la réglementation intelligente par l'intermédiaire d'approches novatrices comme les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté.

Les enjeux afférents au transport sont aussi au cœur du programme environnemental qui est devenu l'une des principales priorités du gouvernement fédéral. Nous ne pouvons pas avoir un impact important sur les gaz à effet de serre et la pollution du Canada sans prendre des mesures concrètes pour s'attaquer aux émissions et aux autres répercussions sur l'environnement du secteur des transports. Les efforts permanents de Transports Canada pour promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement se concentrent sur trois priorités dominantes de programme : le changement climatique et l'air pur, l'évaluation environnementale ainsi que la protection de l'environnement et l'assainissement de l'environnement.

Ces priorités ont une incidence sur certains des plus importants enjeux auxquels le Canada est confronté aujourd'hui : notre prospérité, notre sûreté, notre sécurité, notre environnement et notre qualité de vie. Le *Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008* trace les grandes lignes du plan d'action que Transports Canada a l'intention de suivre pour mettre à profit les possibilités que ces priorités présentent.

A handwritten signature in black ink, reading "Lawrence Cannon". The signature is written in a cursive, flowing style.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

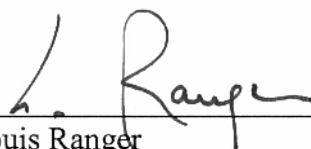
1.2 Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur les plans et les priorités (RPP) 2007-2008* de

TRANSPORTS CANADA

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses 2007-2008 : Rapports sur les plans et priorités et Rapports ministériels sur le rendement*.

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programmes du Ministère qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.



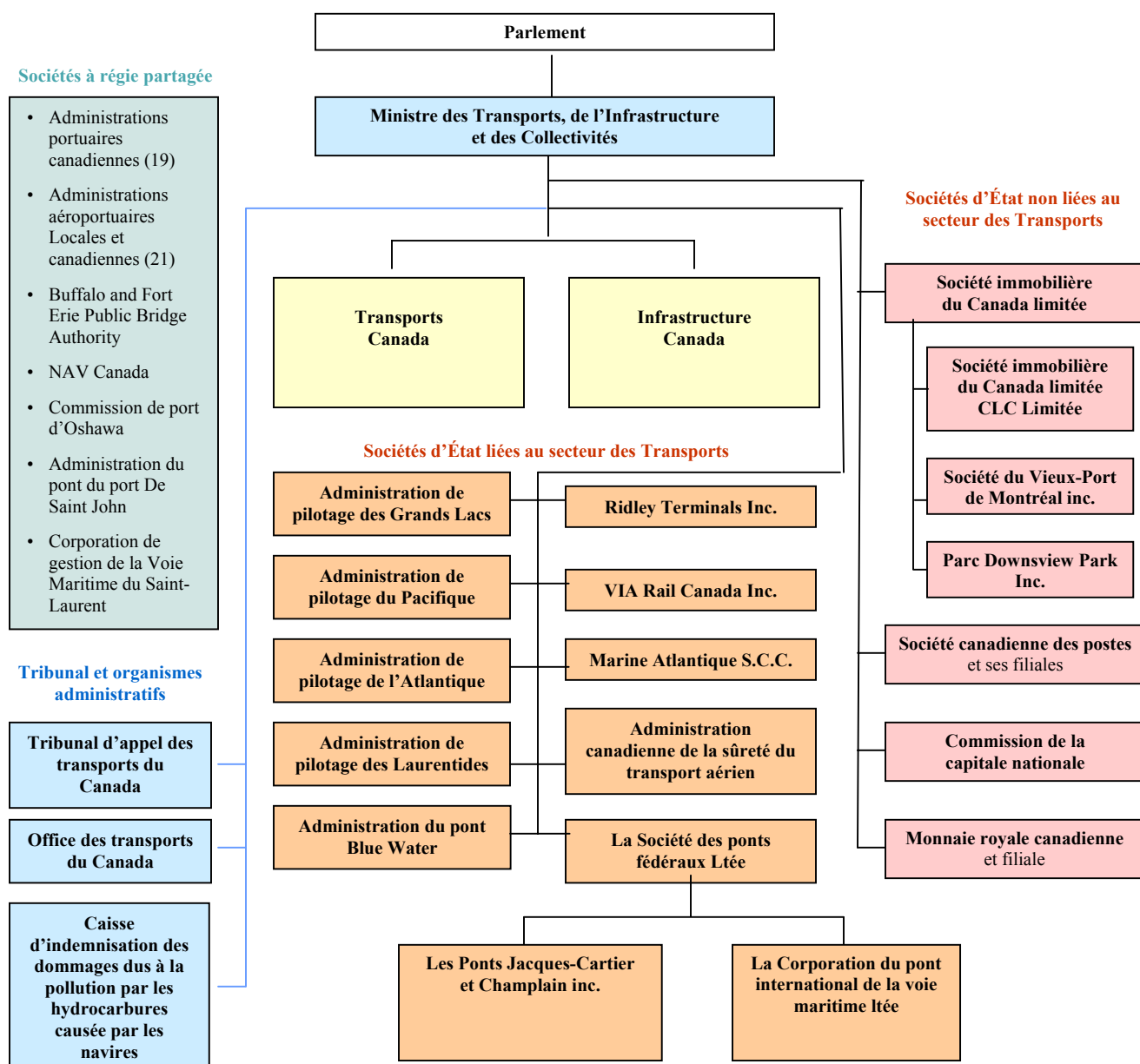
Nom : Louis Ranger

Titre : Sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.3 Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Transports Canada fait partie du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités qui a été créé en février 2006, tout comme Infrastructure Canada et 16 sociétés d'État. Le diagramme ci-après fait état des responsabilités du Portefeuille. Infrastructure Canada, l'Office des transports du Canada et le Tribunal d'appel des transports du Canada produisent leur propre rapport sur les plans et les priorités. Les sociétés d'État préparent leur propre plan d'entreprise.

PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS



Depuis sa création, en février 2006, des mesures ont été prises afin de maximiser les synergies et accroître la coordination de ses activités. À cette fin, la gestion du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités est, depuis août 2006, sous l'égide d'un seul et même sous-ministre. Suite à cette décision, un comité conjoint des deux ministères a été créé afin de proposer au ministre une architecture des nouveaux programmes d'infrastructure annoncés dans le Budget 2006. Ce comité est un élément clé de l'intégration des composantes du portefeuille et continuera son travail au cours de la prochaine année dans le suivi des programmes. D'autres mesures seront prises au courant de la prochaine année dans l'optique de rassembler les expertises à l'appui d'un travail d'autant plus intégré.

Plusieurs des défis auxquels fait face le Canada interpellent le nouveau portefeuille, notamment la modernisation des infrastructures publiques, la viabilité de l'environnement, et la croissance durable. Ces défis constituent des priorités du gouvernement du Canada et continueront de guider une grande part des activités du portefeuille.

Les exportations sont indispensables à la croissance économique et à la prospérité du Canada, d'où l'importance particulière de l'infrastructure qui offre des portes d'accès aux marchés étrangers. Le budget de 2006 comprend d'importants engagements pour la réalisation d'investissements fédéraux dans le secteur des transports et d'autres éléments d'infrastructure. Ces engagements ont été appuyés dans le plan économique intitulé *Avantage Canada*, qui vise à établir des cadres de financement prévisibles et à long terme.

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités met également en oeuvre des mesures dans les secteurs suivants :

Infrastructure durable – élaboration d'un cadre pour un rôle à long terme du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure et financement de programmes d'infrastructure;

Portes et corridors commerciaux – l'initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique et un cadre national pour les portes et les corridors commerciaux;

Collectivités dynamiques – élaborer la stratégie écoTransports en vue de favoriser un environnement propre et une meilleure qualité de vie;

Sûreté des transports – plan d'action sur la sûreté des transports et renforcement de la sûreté des transports.

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités poursuivra son travail, de concert avec les provinces, territoires, municipalités et autres groupes, envers l'accroissement de la capacité, l'efficacité de notre système de transport, et le renouvellement de l'infrastructure publique, éléments clés du développement de nos collectivités.

1.4 Survol du Ministère

1.4.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et les programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

NOTRE VISION

**Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement
comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement**

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens, grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable, grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

NOTRE MISSION

**Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et
sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement**

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

- élabore et met en oeuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec les autres gouvernements, l'industrie et les intervenants;
- est reconnu comme étant une organisation progressive, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

MANDAT LÉGISLATIF

Au Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa *vision* et sa *mission*, Transports Canada exécute ses programmes et fournit ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

Certaines des lois régissant Transports Canada :

- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur la protection des eaux navigables*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur la sûreté du transport maritime*

1.4.2 Planification axée sur les résultats

Transports Canada s'est engagé à obtenir des résultats pour les Canadiens.

RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada s'est fixé trois résultats stratégiques ou résultats finaux alignés sur le programme général du gouvernement fédéral c.-à-d. de fournir :

- un réseau de transport *sûr et sécuritaire* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- un réseau de transport *efficace* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- un réseau de transport *respectueux de l'environnement* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

PRIORITÉS DE GESTION

Les priorités de gestion de Transports Canada ont été conçues dans le contexte de deux aspects clés : la mise en oeuvre des engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités précédent, et les évaluations internes et externes, en utilisant les éléments du Cadre de responsabilisation de gestion, pour cerner des occasions d'améliorer les pratiques de gestion au Ministère.

Les priorités de gestion pour 2007-2008 feront fond sur les réalisations antérieures et continueront à renforcer les capacités de gestion dans les domaines des personnes, des valeurs et de l'éthique, de la gouvernance et de la gerance, et de la responsabilisation des sociétés d'État.

Personnes

Au cours du dernier exercice, Transports Canada a connu de nombreux succès grâce à la mise en œuvre initiale de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, y compris le perfectionnement professionnel dans l'ensemble du Ministère mettant ainsi l'accent sur davantage de solutions plus concertées au niveau administratif et plus proactives en matière de dotation (p. ex. des décisions collectives en matière de dotation). Les défis du recrutement et du maintien en poste, en particulier en ce qui a trait aux emplois professionnels et techniques, constitueront le principal domaine concernant les personnes à Transports Canada au cours des années à venir. Le développement de la capacité humaine par l'intermédiaire de nombreux programmes de recrutement et de perfectionnement aura des répercussions sur la plupart des directions générales et des régions.

Des réalisations considérables ont également été possibles grâce à des stratégies de formation et d'apprentissage instaurées dans l'ensemble du Ministère. La mise en œuvre intégrale de la Politique sur l'apprentissage, la formation et le perfectionnement a entraîné la validation fructueuse des connaissances des gestionnaires délégués à Transports Canada. Les dirigeants du Ministère ont tiré avantage des résultats du sondage mené auprès des fonctionnaires fédéraux dans le but de mieux faire participer le personnel et de mettre en place des stratégies pour améliorer le milieu de travail, tout en tenant compte des points de vue des représentants syndicaux.

Sur le plan des ressources humaines au sein du Ministère, la réaction passive a été abandonnée pour privilégier plutôt la planification. La préparation de plans de ressources humaines (RH) cohérents au niveau de chaque direction générale et région a donné lieu à d'importants progrès. Un plan des RH de Transports Canada exhaustif et intégré sera publié en 2007-2008 faisant ressortir davantage l'importance de relever les défis liés au recrutement, au maintien en poste et à l'apprentissage ainsi que l'atteinte des objectifs opérationnels. Les processus opérationnels de gestion des ressources humaines dicteront l'utilisation des plans des RH pour l'élaboration de plans de dotation proactifs, de plans d'apprentissage et de stratégies de changement organisationnel au sein des directions générales. En termes de gouvernance, les analystes ainsi que le système d'information sur les ressources humaines amélioré au sein de la Direction générale des ressources humaines du Ministère, dont la fonction consiste à communiquer les résultats de la planification des RH à l'échelle du Ministère sur un ensemble de mesures du rendement, appuieront ces processus ministériels.

Le Ministère veillera à ce que la dualité linguistique soit respectée à Transports Canada afin de continuer d'offrir aux Canadiens des services de grande qualité dans la langue de leur choix et de renforcer le leadership (chez les cadres, les gestionnaires et les superviseurs) dans le but de promouvoir l'utilisation des deux langues officielles dans les régions bilingues.

En 2007-2008, la diversité demeurera une priorité à Transports Canada. Un nouveau plan d'action triennal (2007-2010) sera mis en œuvre au cours de la prochaine année. Le nouveau plan visera principalement à intégrer d'autres thèmes importants (langues officielles, valeurs et éthique, etc.) menant à une culture organisationnelle en vue d'en arriver à une véritable inclusion et intégration. Nous poursuivrons également nos efforts pour accroître la représentation des membres des communautés minorités visibles.

Indicateurs de progrès

- *Un plan des RH ministériel, comprenant des stratégies de dotation, d'apprentissage et d'ordre organisationnel ainsi que des mesures de rendement qui en découlent sera publié en 2007-2008.*
- *Importance accrue accordée aux personnes au sein du Ministère au moyen de mesures au niveau organisationnel et d'établissement de rapports.*
- *Progrès réalisés par rapport aux initiatives du nouveau Plan d'action sur la diversité.*

Valeurs et éthique

Transports Canada mettra en place un Cadre de valeurs et d'éthique plus global et intégré. Le cadre inclura une structure de gouvernance adaptée pour intégrer les opérations et activités relatives aux valeurs et à l'éthique dans l'ensemble du Ministère. Il comprendra également une stratégie d'évaluation des risques pour l'identification des fonctions ou domaines à risques élevés, et un plan de travail pour l'atténuation de tous les risques inhérents. En offrant des outils d'évaluation et des indicateurs de rendement, le cadre permettra aussi de faire rapport sur les progrès réalisés en fonction des résultats en ce qui a trait au rendement organisationnel en termes de valeurs et d'éthique.

Parallèlement à l'introduction de l'évaluation des risques en termes de valeurs et d'éthique au Ministère, le travail sera entrepris par la mise en place d'un processus de collaboration avec les représentants syndicaux et les cadres supérieurs du Ministère dans le but d'élaborer un Code de conduite pour Transports Canada. Ce code de conduite interne découlera du futur Code de conduite de la fonction publique et tiendra compte des questions inhérentes aux valeurs et à l'éthique propre à Transports Canada.

Avec l'entrée en vigueur dans l'ensemble du secteur public de la *Loi sur la protection des fonctionnaires dénonciateurs d'actes répréhensibles* modifiée par la *Loi fédérale sur la responsabilité*, Transports Canada veillera à ce que les employés se familiarisent avec la nouvelle *Loi*, et qu'ils soient au courant de la façon dont elle s'applique et à ce qu'ils soient sensibilisés à ses mécanismes de protection, en élaborant et en mettant en œuvre une stratégie globale de communication et d'apprentissage en collaboration avec l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada (AGRHFPC).

L'objectif en bout de ligne consiste à renforcer la capacité de surveillance de Transports Canada en matière de valeurs et d'éthique, et à établir les priorités du Ministère en ce qui a trait aux valeurs et à l'éthique d'ici à la fin de l'exercice 2007-2008.

Indicateurs de progrès

- *Une nouvelle structure de gouvernance au sein du Ministère qui contribue à un cadre plus exhaustif et intégré de valeurs et d'éthique pour le Ministère.*
- *Un plan de travail et des consultations initiales pour l'élaboration d'un Code de conduite interne pour Transports Canada.*
- *Un plan de communication et un plan d'apprentissage visant à accroître la sensibilisation à la nouvelle législation et à la façon dont elle s'applique.*

Gouvernance et gérance

En 2006-2007, Transports Canada a collaboré à la première d'une série d'évaluations approfondies dans le cadre de l'évaluation continue effectuée par le Ministère relativement à l'efficacité et à l'efficience de ses programmes et dépenses connexes. Les évaluations sont réalisées à l'échelle nationale en deux étapes. La première étape est sur le point de prendre fin alors que la seconde sera entreprise au printemps de l'exercice 2007-2008. Ces évaluations permettront de fournir aux cadres supérieurs du Ministère l'information nécessaire pour s'assurer que les crédits sont alloués aux besoins les plus prioritaires et que Transports Canada assure les meilleurs investissements possibles dans les domaines qui comptent le plus pour les Canadiens.

Au coeur de ces évaluations figurent les mesures introduites par le gouvernement du Canada pour faciliter la réaffectation des ressources aux grandes priorités : réforme des acquisitions, renforcement et modernisation des pratiques de gestion, amélioration de la responsabilisation et promotion d'une bonne gouvernance.

Transports Canada vise l'amélioration de sa capacité d'intervention, de responsabilisation et d'innovation d'ici la fin de l'évaluation approfondie, en adoptant des systèmes de gestion plus efficaces et efficients dans des domaines comme la technologie de l'information, les ressources humaines et les finances. Le renforcement et la modernisation des processus organisationnels de Transports Canada comportent des avantages pour les Canadiens et les usagers des réseaux de transport.

Indicateurs de progrès

- *Mesures bien définies des activités, des priorités, des résultats, des extrants et du rendement des programmes.*
- *Mise en évidence des occasions de réaffecter les ressources aux grandes priorités.*
- *Recensement d'autres options de prestation des programmes.*

Responsabilisation des sociétés d'État

Le 6 février 2006, le gouvernement a créé un nouveau portefeuille reconnu comme Transports, Infrastructure et Collectivités. Ce nouveau portefeuille regroupe 16 sociétés d'État. Dans la foulée des travaux entamés en 2005-2006 pour accroître la responsabilisation de la gestion des sociétés d'État, Transports Canada renforcera sa capacité de conseiller le Ministre sur les pratiques exemplaires pour s'occuper d'un portefeuille de sociétés d'État aussi vaste.

Des conseils d'administration efficaces, compétents et responsables sont essentiels à la prospérité d'une société, quelle qu'elle soit. On prévoit que la mise en oeuvre des initiatives suivantes contribuera à la bonne gouvernance des sociétés d'État du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités :

- Une lettre d'attente annuelle du Ministre aux présidents de chaque société d'État relevant de ce portefeuille, énonçant les grands objectifs stratégiques du gouvernement et les attentes à l'égard de chacune des sociétés d'État en ce qui concerne la contribution à ces objectifs;

- Un processus de nomination des présidents, des premiers dirigeants et des directeurs, qui soit fondé sur les profils de compétences requises pour chacun des postes;
- Un programme de gestion du rendement des premiers dirigeants, qui concorde avec les objectifs de rendement fixés par le Ministre dans la lettre d'attente pour la société d'État;
- Un examen et adoption de codes de conduite des sociétés d'État, pour s'assurer qu'ils reflètent adéquatement les responsabilités de gérance;
- Le maintien d'une relation indépendante adéquate entre le ministre responsable des sociétés d'État et les membres responsables des activités quotidiennes et
- La déclaration volontaire par les sociétés d'État de leurs résultats sur les plans de la gérance et du rendement.

Indicateurs de progrès

- *Un bureau de gouvernance des sociétés d'État qui fournit des avis et services d'experts au ministre sur la bonne gouvernance des sociétés d'État qui font partie de son portefeuille.*
- *L'adoption de pratiques exemplaires en matière de bonne gérance des sociétés d'État.*
- *L'évolution constante des profils de compétences des postes de cadres de toutes les sociétés d'État qui font partie du portefeuille.*
- *Un processus de nomination transparent et efficace pour combler les postes vacants des conseils d'administration qui contribue à l'efficacité de ces derniers et au fonctionnement des sociétés d'État.*

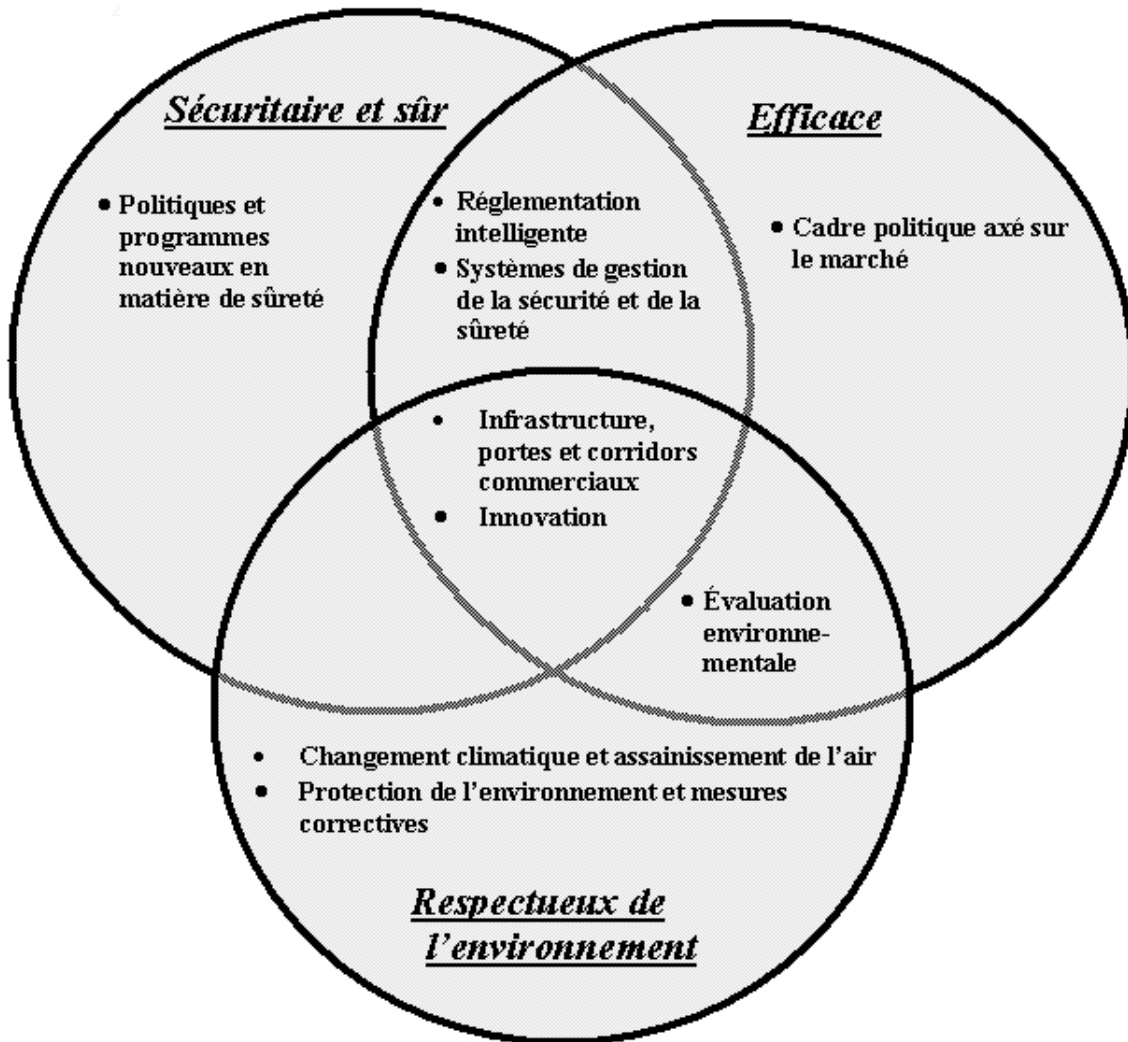
PRIORITÉS DU PROGRAMME

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable, qui intègre et équilibre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux, est basée sur trois résultats stratégiques : un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté; un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce; un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

Ces trois résultats stratégiques s'inscrivent dans le cadre des neuf priorités de programme, présentées ci-dessous :

- Cadre de politique axé sur le marché
- Infrastructure, portes et corridors commerciaux
- Innovation
- Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté
- Réglementation intelligente
- Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté
- Changement climatique et assainissement de l'air
- Évaluations environnementales
- Protection de l'environnement et mesures correctives

Comme l'illustre le diagramme ci-après, les activités du programme du Ministère appuient les neuf priorités du programme qui elles-mêmes soutiennent plus d'un objectif stratégique, d'une façon intégrée.



Activités du programme		
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au transport durable

1.4.3 Coexécutants

Transports Canada collabore avec des centaines d'autres organismes qui s'intéressent aux questions de transport.

Autres organismes fédéraux – dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport, par exemple : Agriculture et Agroalimentaire Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, les Administrations portuaires canadiennes, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, la Commission canadienne de sûreté nucléaire, le Service canadien du renseignement de sécurité, l'Office des transports du Canada, le Tribunal d'appel des transports du Canada, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Affaires étrangères et commerce international, Santé Canada, Industrie Canada (p. ex. Bureau de la concurrence), Infrastructure Canada, Justice Canada, Défense nationale, Ressources naturelles Canada, les Administrations de pilotage, Sécurité publique et Protection civile Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, et la Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.

Provinces, territoires et administrations municipales – en particulier en ce qui concerne le développement et l'entretien du réseau routier et le respect de la sécurité routière, de même que la coexécution du programme de transport des marchandises dangereuses.

Institutions scolaires – Universités, collèges et institutions de formations canadiens impliqués dans la recherche politique, la recherche et développement, la formation et les programmes éducationnels qui contribuent à bâtir la base de connaissance de la recherche et développement du Canada ainsi que la capacité fonctionnelle et opérationnelle en rapport avec le réseau des transports.

Entreprises du secteur des transports – qui dépendent toutes de l'application équitable des règlements et de l'élaboration de politiques pour renforcer l'efficacité du réseau de transport, par exemple : transporteur aérien (p. ex. Air Canada, WestJet), aéroports, compagnies de camionnage et d'autobus, Algoma Central Marine, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canada Steamship Lines, Canadien Pacifique Limitée, NAV CANADA et VIA Rail.

Organismes et associations – qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité, par exemple : l'Association du transport aérien du Canada, l'Association des administrations portuaires canadiennes, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, l'Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, l'Association québécoise de transport et des routes, le Conseil canadien de la sécurité, l'Association canadienne des chefs de pompier, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association canadienne de l'autobus, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers, les Fabricants canadiens d'équipements d'aviation, le Conseil consultatif maritime canadien, l'Association canadienne de droit maritime, le Canadian Owners and Pilots Association, l'Association des armateurs canadiens, l'Association canadienne des exploitants aériens gouvernementaux, l'Alliance canadienne du camionnage, l'Association canadienne du transport urbain, l'Association

canadienne des constructeurs de véhicules, la Chambre de commerce maritime, le Council of Marine Carriers, le Canadien Pacifique Limitée, la Fédération canadienne des municipalités, le Comité consultatif sur la politique générale, la Société de systèmes de transports intelligents du Canada, l'Opération Gareautrain, l'Association des chemins de fer du Canada, la Fédération maritime du Canada, la Société de développement économique du Saint-Laurent, l'Association des armateurs du Saint-Laurent, le Conseil canadien des normes, le Tribunal d'appel des transports du Canada, l'Association des transports du Canada, le transport des marchandises dangereuses, le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, les associations de constructeurs de véhicules et les syndicats, et le Western Transportation Advisory Council.

Organisations internationales – afin d'échanger des renseignements et d'harmoniser les règlements sur les transports, par exemple : la Coopération économique Asie-Pacifique, la Conférence européenne des ministres des transports, les Autorités conjointes de l'aviation, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale, le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, la National Highway Traffic Safety Administration, l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'Organisation des États américains, le Sous-comité d'experts de l'Organisation des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses, la Commission économique des Nations Unies pour le forum mondial en Europe pour l'harmonisation de la réglementation des véhicules, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation mondiale du commerce, l'Association mondiale de la Route, la Federal Aviation Administration des États-Unis, la Federal Emergency Management Agency des États-Unis, la Federal Highway Administration des États-Unis, la Federal Railway Administration des États-Unis et la Transportation Security Administration des États-Unis.

1.4.4 Sommaire des dépenses prévues

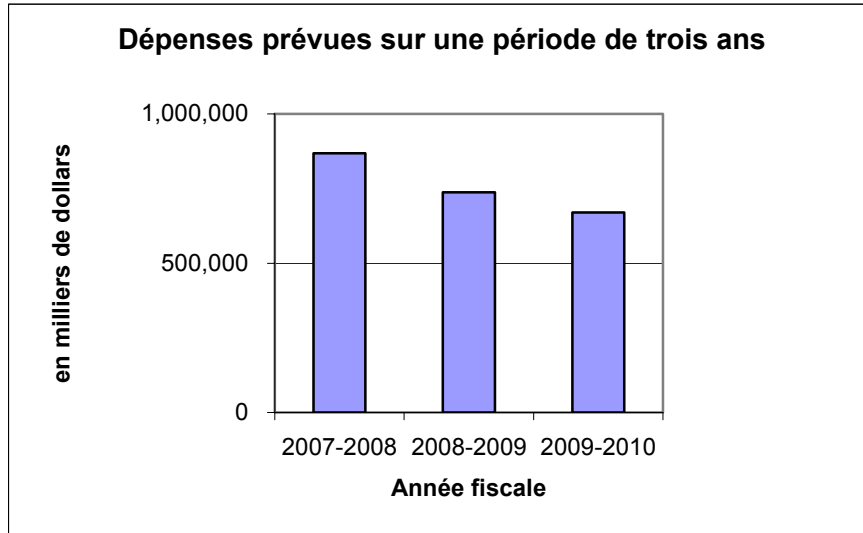
Transports Canada est financé en grande partie par le crédit affecté au budget de fonctionnement et par les recettes obtenues durant l'année que le Ministère a le pouvoir de dépenser. Certains de ses programmes sont gérés en vertu de subventions et contributions dont nous devons respecter à la lettre les conditions et modalités. Le ministère gère également les investissements en immobilisations selon le plan approuvé des investissements à long terme.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
867 997 \$	737 716 \$	670 081 \$

Ressources humaines (Équivalent temps plein – ÉTP)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
5 090 ÉTP	5 012 ÉTP	4 902 ÉTP



Nota : Se référer à la section III, tableau 1, pour l'explication de la variance sur la période de trois ans.

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	
<p>Sûr et sécuritaire</p> <p>Efficace</p> <p>Resp. de l'environ.</p>	<p>Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté</p>	<p>1 : continu</p>	<ul style="list-style-type: none"> Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire 	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'action sur la sûreté des transports Sûreté des réseaux de transport en commun et de transport ferroviaire de passagers Partenariat pour la sécurité et la prospérité Mise en oeuvre d'un nouvel élément d'attestation de sécurité pour la pièce d'identité des gens de mer 	<ul style="list-style-type: none"> Cadres de transport nouveaux ou améliorés, politiques, lois, règlements, lignes directrices et programmes en matière de sûreté Accords de contribution Information partagée avec les partenaires et les intervenants Pièce d'identité des gens de mer modernisée 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement de la sensibilisation, de la compréhension et de la coopération ainsi que de la conformité aux systèmes de sûreté des transports Capacité accrue des intervenants à se conformer aux exigences en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence 	<ul style="list-style-type: none"> Des collectivités sûres et sécuritaires

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification		Résultats du gouvernement du Canada	
				Domaines de priorités 2007-2008	Extrants		Résultats prévus
Sûr et sécuritaire			<ul style="list-style-type: none"> Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché 	<ul style="list-style-type: none"> Télématique automobile Systèmes de gestion de la sécurité de l'aviation Examen du programme de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires Initiatives d'harmonisation de la réglementation 	<ul style="list-style-type: none"> Accord avec l'industrie automobile sur les dispositifs télématiques Réglementation de l'aviation axée sur le rendement Plan d'action pour tenir compte de l'examen du programme de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires Réforme de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i>, de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>, de la <i>Loi sur la sécurité automobile</i> Élaboration de normes canadiennes pour mettre en oeuvre les exigences des Nations Unies en ce qui concerne les 	<ul style="list-style-type: none"> Plus grande latitude et plus d'occasions d'innovation dans l'industrie Réglementation qui reflète les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public Amélioration des normes et des règlements internationaux portant sur le transport des marchandises dangereuses; sécurité accrue sans entraver le commerce 	<ul style="list-style-type: none"> Des collectivités sûres et sécuritaires Un marché équitable et sûr
Efficace	Réglementation intelligente	1					
Resp. de l'environ.							

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extraits	Résultats prévus	
Sûr et sécuritaire					conteneurs semi- vrac, les citernes amovibles et autres contenants devant être adoptées en vertu du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>		
Efficace		I : continu					
Resp. de l'environ.							

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	
<p>Sûr et sécuritaire</p> <p>✓</p>	<p>Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté</p>	<p>1 : continu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire • Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS et SGSu) dans les organisations du transport aérien, ferroviaire et maritime 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouveau règlement sur les SGS de l'aviation • Séances d'information régionales • Examen des règlements et du matériel de référence sur les SGS dans le transport ferroviaire • Occasions d'utiliser les SGS et SGSu dans les secteurs de la sécurité et de la sûreté maritimes cernés • Cadre de SGS et de SGSu 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'engagement d'adopter les SGS et SGSu par l'industrie • Hausse de la sensibilisation et de la culture de sécurité dans l'industrie 	<ul style="list-style-type: none"> • Des collectivités sûres et sécuritaires • Un marché équitable et sûr
<p>Efficace</p> <p>✓</p>							
<p>Resp. de l'environ.</p>							

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Type	Priorités de programme	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	
<p>Sûr et sécuritaire</p> <p>Efficace</p> <p>Resp. de l'environ.</p>	1 : continu	Cadre de politique axé sur le marché	<ul style="list-style-type: none"> Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché 	<ul style="list-style-type: none"> Modifications de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> Négociations avec les compagnies de chemin de fer relatives aux ententes d'exploitation et de remise en état pour le parc fédéral de wagons-trémiés Libéralisation de la réglementation économique du secteur du transport aérien <i>Loi sur les aéroports du Canada</i> Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> Réforme de la <i>Loi</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Lois et règlements nouveaux et modifiés Accords Rapports de suivi Ajustements au programme 	<ul style="list-style-type: none"> Cadre législatif qui appuie le libre marché avec interventions gouvernementales ciblées sur les cas dans lesquels les forces du marché sont insuffisantes Un secteur des transports canadien compétitif et viable Exigence plus élevée en ce qui a trait au respect de la norme au moment de la certification pour les gens de mer du Canada 	<ul style="list-style-type: none"> Un marché équitable et sûr

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extraits	Résultats prévus	
Sûr et sécuritaire Efficace Resp. de l'environ.		I : continu		<i>sur le pilotage du Canada</i> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en oeuvre du programme de contribution au simulateur marin 			

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extraits	Résultats prévus	
<p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>Resp. de l'environ.</p>	<p>Infrastructure, portes et corridors commerciaux</p>	<p>1 : continu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire • Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché • Politiques et programmes en appui au développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique • Cadre de politique national pour les portes et corridors commerciaux stratégiques • Surveillance du rendement des aéroports • Programmes de financement des infrastructures • Ponts nationaux et internationaux • Modifications de la <i>Loi maritime du Canada</i> • Étude sur les besoins d'infrastructure de la Voie maritime du Saint-Laurent • Ridley Terminals • Stratégie à long terme de Marine Atlantique S.C.C. • Collaboration internationale 	<ul style="list-style-type: none"> • Partenariats avec les provinces et les intervenants • Accords • Cadres • Rapports • Modifications de la législation • Plans d'investissement • Nouveaux régimes de gouvernance • Réglementation 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement durable à long terme et cadre de responsabilisation pour l'infrastructure de transport • Hausse des investissements dans l'infrastructure de transport, y compris dans les STI • Renforcement de la gouvernance, de la transparence et de la responsabilisation • Renforcement de la compétitivité canadienne sur les marchés internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Des collectivités sûres et écuritaires • Un marché équitable et sûr • Une forte croissance économique

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	
<p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>Resp. de l'environ.</p>	<p>Innovation</p>	<p>1 : continu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire • Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché • Politiques et programmes en appui au développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative sur le coût total • Recherche et développement (R et D) stratégique • Plan des Systèmes de transport intelligents (STI) pour le Canada • Perfectionnement des compétences et innovation 	<ul style="list-style-type: none"> • Outils analytiques • Stratégie • Financement • Partenariats • Rapports • Plan d'action • Accords de contribution • Plan renouvelé des STI 	<ul style="list-style-type: none"> • Main-d'oeuvre très qualifiée • Hausse des investissements de R et D dans le domaine des transports, y compris dans les STI • Déploiement des technologies des STI pour accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité • Déploiement des technologies des STI pour accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité • Utilisation des résultats de la R et D pour accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité • Utilisation des résultats de la R et D pour accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Des collectivités sûres et sécuritaires • Un marché équitable et sûr • Une forte croissance économique

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Type	Priorités de programme	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	
Sûr et sécuritaire							
Efficace							
Resp. de l'environ.	1 : continu	Changement climatique et assainissement de l'air	<ul style="list-style-type: none"> Politiques et programmes en appui au développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> Consultation auprès des intervenants clés en ce qui a trait à la réglementation concernant l'industrie automobile en vertu de la <i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i> Programmes sur le changement climatique et l'assainissement de l'air Élaboration d'options politiques en appui aux priorités environnementales du gouvernement; protocole d'entente (PE) conjoint avec Transports Canada, Environnement Canada, et l'Association des chemins de fer du Canada 	<ul style="list-style-type: none"> Stratégies Rapports Expositions et démonstrations Études Conclure un PE conjoint sur les émissions des locomotives et les gaz à effet de serre 	<ul style="list-style-type: none"> Hausse de la sensibilisation au choix de transport durable et aux répercussions sur le changement climatique Capacité accrue du public d'effectuer des choix plus viables en matière de transports Réduction des émissions dans le secteur des transports 	<ul style="list-style-type: none"> Une forte croissance économique

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
				Domaines de priorités 2007-2008	Extrants	Résultats prévus	
Sûr et sécuritaire							
Efficace	Évaluations environnementales	1	<ul style="list-style-type: none"> Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché Politiques et programmes en appui au développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> Évaluations environnementales pour des projets nécessitant une autorisation aux termes de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> Évaluation environnementale stratégique pour des politiques, plans et programmes proposés par le Ministère 	<ul style="list-style-type: none"> Mesures de l'efficacité Adoption d'une démarche provisoire en vue d'établir la portée de l'évaluation Adoption d'une démarche provisoire en vue de dialoguer avec les Autochtones de l'évaluation environnementale du projet Au moins une séance de formation sur l'évaluation environnementale stratégique sera offerte durant l'année. 	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure utilisation des ressources du Ministère Établir un objectif en matière de développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> Un marché équitable et sûr Une forte croissance économique
Resp. de l'environ.							

Priorités de programme du ministère par objectif stratégique

Résultats stratégiques	Sûr et sécuritaire	Efficace	Resp. de l'environ.	Priorités de programme	Type	Activités de programme	Période de planification			Résultats du gouvernement du Canada
							Domaines de priorités 2007-2008	Extraits	Résultats prévus	
				Protection de l'environnement et mesures correctives	1 : continu	<ul style="list-style-type: none"> Politiques et programmes en appui au développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> Recherche en collaboration avec des partenaires internationaux sur les effets environnementaux de l'aviation Gestion des sites contaminés Maintien d'un programme vigoureux visant à accroître l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne 	<ul style="list-style-type: none"> Documents de recherche révisés par les collègues et/ou améliorations techniques et opérationnelles visant à réduire les incidences Plan de gestion des sites contaminés Deuxième équipement de surveillance installé et opérationnel 	<ul style="list-style-type: none"> Croissance soutenue de l'aviation tout en réduisant les effets sur l'environnement Recensement des sites soupçonnés d'être contaminés, et assainissement et gestion des sites à haut risque Fréquence réduite des rejets illégaux, sources de pollution, par les navires Qualité améliorée du milieu marin 	<ul style="list-style-type: none"> Une forte croissance économique

Les trois résultats stratégiques et les priorités de programme de Transports Canada appuient les résultats suivants du gouvernement du Canada tels qu'ils seront mentionnés dans le prochain rapport *Le rendement du Canada* :

- Une forte croissance économique;
- Un marché équitable et sûr;
- Des collectivités sûres et sécuritaires.

Grâce à cette harmonisation, nous sommes en mesure de veiller à ce que les décisions relatives au transport continuent de contribuer à la réussite du programme plus étendu du gouvernement. Les programmes et services qu'offre Transports Canada à la société canadienne visent à atteindre des résultats, en partenariat avec les autres ministères, organismes et l'industrie, menant à une économie vigoureuse, à la protection de l'environnement ainsi qu'à la sécurité et à la sûreté des Canadiens.

1.5 Contexte global de planification

1.5.1 Défis et possibilités

Le transport a toujours été synonyme d'opportunité pour le Canada, établissant un lien entre les travailleurs et leurs emplois, les produits et les marchés, et les voyageurs et leurs destinations. Alors qu'un emploi sur trois au Canada est tributaire du volume des exportations, le Canada est le pays du G8 qui dépend le plus du commerce. Puisque le commerce international dépend de plus en plus du mouvement rapide, continu et sûr des marchandises et des personnes dans le monde entier, au sein de chaînes d'approvisionnement mondiales, un réseau de transport en mesure de s'adapter à des modèles d'affaires de pointe contribuera directement à la compétitivité et à la réussite du Canada sur les marchés mondiaux.

En vue de maximiser l'efficacité et la productivité du réseau de transport national, le gouvernement du Canada doit adopter une approche globale et intégrée des systèmes qui combinerait des politiques novatrices avec de nouvelles sources de financement ciblé. L'un des exemples plus significatifs et concrets de la façon dont le gouvernement du Canada met en oeuvre une telle approche dans le domaine des transports est le lancement de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique. Cette initiative comporte des mesures d'investissements et de politiques intégrées pour accroître la capacité et l'efficacité de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique ainsi que la capacité du Canada à tirer avantage des réalités du XXI^e siècle, comme l'émergence de la Chine.

Le besoin d'une approche « systématique » exige que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership. Une nouvelle génération de politiques d'encadrement peut donner lieu à une approche cohérente en ce qui a trait aux questions interreliées en matière d'investissements, de politiques, de réglementation et de législation, et permettre de s'assurer que ces divers instruments sont déployés de manière à ce qu'ils sont appuyés mutuellement. Le cadre national pour les portes et corridors commerciaux est un instrument essentiel de la politique nationale qui oriente l'identification et le développement futurs de portes et corridors commerciaux stratégiques pour appuyer les volumes d'échanges commerciaux d'importance nationale.

Un défi clé du gouvernement du Canada est de s'assurer que les dépenses fédérales en infrastructure ont le plus de répercussions possible. Le plan *Avantage Canada*, publié le 23 novembre 2006, reconnaît que la recherche et le développement constituent un facteur essentiel de la réussite économique mondiale. Tout comme c'est le cas pour la recherche avancée en matière de politiques, la recherche et le développement ciblés de façon stratégique sont essentiels à la planification et au fonctionnement d'un système d'infrastructures de transport sûr, sécuritaire et efficace qui répond aux besoins actuels pendant que le Canada se positionne stratégiquement pour une participation réussie dans le marché international.

Partout dans le monde, les gouvernements cherchent de nouveaux moyens de satisfaire aux besoins de financement des infrastructures de transport. Afin d'utiliser plus efficacement les fonds publics et de répondre plus rapidement aux besoins du Canada en matière d'infrastructures essentielles, d'autres mécanismes de financement comme les partenariats public-privé (PPP) ont été identifiés en tant que secteur de priorités pour ce qui est de l'innovation et du développement.

Le transport est le fondement de l'économie canadienne — notre réseau de transport permet le mouvement continu des personnes et des biens partout au pays et dans le monde. Ce réseau connaît une croissance importante et fait face à d'autres pressions en raison des nouvelles conditions économiques et des changements démographiques. Afin de maintenir et d'étendre notre réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, nous adoptons une approche en matière de gestion de la sécurité et de la sûreté.

Les organismes de réglementation reconnaissent maintenant qu'une entité peut se conformer à la réglementation sans nécessairement gérer les risques de façon efficace à des niveaux acceptables. Une approche plus globale, qui consiste à gérer les risques et les menaces au réseau de façon systématique et proactive, permettra de réaliser des progrès par rapport à nos objectifs en matière de sécurité et de sûreté. Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté sont des cadres officiels destinés à intégrer la sécurité et la sûreté dans les activités courantes d'une entité de transport. Ces systèmes regroupent un ensemble de processus dont le but général est la gestion des risques et des menaces. Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté sont adoptés dans plusieurs secteurs de notre réseau de transport.

Dans certaines parties du monde, les infrastructures de transport sont devenues une cible principale, et même un outil, pour les organisations terroristes. Les attentats à la bombe à Madrid, en Espagne, en mars 2004 et à Londres, en Angleterre, en juillet 2005, ont amené le Canada à accorder une importance accrue à la sûreté dans les secteurs de transport de passagers très fréquentés. Le secteur du transport ferroviaire de passagers et du transport urbain représente un défi unique en matière de sûreté parce qu'il s'agit de grands réseaux ouverts qui transportent un nombre important de passagers à chaque jour.

Bien que Transports Canada soit le premier responsable de la sûreté dans les transports à l'échelle nationale, d'autres intervenants jouent un rôle de premier plan en ce qui concerne la gestion des urgences, incluant les préparatifs et les interventions. Le gouvernement du Canada doit collaborer avec les autres ordres de gouvernement, ainsi qu'avec l'industrie, pour mettre en place un système de sécurité efficace et efficient. Le gouvernement du Canada a défini des priorités en matière de sûreté, en collaboration avec ses partenaires, afin d'accroître la sûreté pour divers modes tels que le transport ferroviaire voyageurs, le transport en commun et les services de traversiers au moyen de différentes mesures et différents programmes.

Améliorer la compétitivité économique du Canada et accroître l'habitabilité des villes et des canadiennes et des collectivités nécessite que l'on agisse concernant les répercussions du transport sur l'environnement. Le secteur des transports reconnaît que l'augmentation des activités de transport et la modernisation de notre infrastructure de transport demandent une approche durable sur le plan de l'environnement. Les politiques du transport durable devrait intégrer systématiquement les facteurs environnementaux, reconnaissant que la santé des Canadiens ainsi que leur bien-être social et économique sont fondamentalement liés à la qualité de l'environnement.

La mondialisation des échanges commerciaux et du transport est un contexte important qui incite le Canada à porter une attention particulière à l'amélioration de la compétitivité. C'est la raison

pour laquelle Transports Canada continue d'élaborer des politiques et des programmes pour appuyer une infrastructure de transport de grande qualité et moderne qui permet le transport des personnes et des marchandises de façon responsable du point de vue de la sécurité, de l'efficacité et dans une mesure qui est conforme à une responsabilité environnementale. Cela est essentiel pour la prospérité économique et la qualité de vie à long terme des Canadiens.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Plans et priorités par résultat stratégique

La présente section décrit les activités qu'entreprendra le Ministère au cours des trois prochaines années afin de donner suite à ses priorités qui sont axées sur l'atteinte de ses trois résultats stratégiques.

2.1.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

À une époque où la rapidité caractérise les chaînes d'approvisionnement mondiales, les réseaux de transport doivent nous garder en contact avec un monde en constante évolution. En effet, le transport est le pivot d'une économie efficace et concurrentielle. Les obstacles réels ou perçus à une chaîne d'approvisionnement fiable, comme la congestion et les retards aux frontières, peuvent avoir une influence négative sur les décisions d'investissement du secteur privé ainsi que des répercussions sur des secteurs entiers de l'industrie. En tant que pays où les échanges internationaux sont tellement essentiels à la croissance de notre économie, il est particulièrement important pour notre compétitivité que nous disposions de réseaux de transport qui servent de portes et de corridors vers les marchés étrangers.

Les pressions exercées sur notre réseau de transport sont à la fois nouvelles et de longue date, ce qui nécessite des efforts soutenus de la part de Transports Canada en vue d'élaborer des politiques, des cadres législatifs et des programmes qui doivent tenir compte des grands principes relatifs à la concurrence et aux forces du marché. Les compétences de Transports Canada en matière d'élaboration de politiques et de programmes relatifs à l'infrastructure de transport et la prise en compte de l'intérêt public sont reconnues dans l'ensemble du gouvernement fédéral. Des infrastructures de transport de haute qualité et modernes qui permettent de transporter les personnes et les marchandises de manière aussi directe et efficiente que possible sont essentielles pour appuyer la position concurrentielle que recherche l'industrie canadienne. À cet égard, le Ministère doit faire preuve de stratégie pour élaborer des politiques et des programmes de financement appropriés de son propre chef et en partenariat avec les autres intervenants des secteurs public et privé visant à garantir le plus d'avantages possible pour le Canada.

Le Ministère :

- Appuie les installations qui relèvent du gouvernement fédéral (les ports, les aéroports et les traversiers) ainsi que les services ferroviaires et de traversiers aux collectivités éloignées, y compris les services de traversiers prévus dans la Constitution entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador et exploités par Marine Atlantique S.C.C.;
- Administre les subventions annuelles à VIA Rail Canada pour l'exploitation et les immobilisations;
- Appuie et assure la surveillance sur de nombreux ponts fédéraux (Jacques-Cartier, Champlain, etc.);

- Verse une subvention annuelle à la Colombie-Britannique et des contributions à des fins d'exploitation aux exploitants de traversiers pour le transport côtier, de passagers et de marchandises; et
- Gère le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) qui alloue des fonds aux aéroports qui ont besoin d'aide en matière de sécurité, de protection des biens et de réduction des coûts d'exploitation.

Conformément à son mandat de promouvoir des politiques et des programmes fondés sur les lois du marché, Transports Canada continue de mettre en oeuvre son programme de cession des aéroports et des ports. À ce jour, ce programme s'est avéré un véritable succès, environ 94 % des aéroports et 85 % des ports ayant été cédés.

Le Ministère doit, dans le cadre de partenariats, collaborer avec les intervenants des secteurs public et privé de tous les modes de transport, ainsi qu'avec les gouvernements étrangers et les organismes de coordination. C'est le cas notamment, pour :

- Négocier des ententes ou des accords bilatéraux pour les services aériens internationaux et représenter le gouvernement du Canada en tant que membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- Coprésider le Groupe de travail sur la frontière Canada–États-Unis avec la Federal Highways Administration des États-Unis;
- Coordonner sa participation :
 - À des activités internationales (y compris avec des organismes multilatéraux comme le Forum de coopération économique Asie-Pacifique et le Forum international sur les transports),
 - À d'importantes relations bilatérales (par exemple avec les États-Unis et la Chine) et
 - À l'implication du ministre et des cadres supérieurs dans les activités internationales.

Un programme complet de surveillance et d'analyse du réseau de transport du Canada permet d'obtenir de la rétroaction concernant l'efficacité des politiques gouvernementales ainsi que de l'information essentielle en vue d'appuyer les mesures qui seront prises ultérieurement. Bien que tous les efforts soient tentés pour atteindre les objectifs visés par le Ministère, les résultats sont en définitive influencés par des facteurs qui ne relèvent pas de son contrôle, comme la situation économique mondiale, une crise internationale ou les décisions prises par d'autres gouvernements. Assujéti à la *Loi sur les transports au Canada*, le Ministère prépare un rapport annuel sur l'état du réseau de transport du Canada, et les indicateurs fournis dans l'encadré ci-après servent, lorsque cela est possible, à effectuer le suivi des progrès réalisés pour promouvoir un réseau de transport efficace.

Indicateurs de progrès

- *Augmentation de la productivité du réseau de transport.*
- *Niveaux de prix et de services.*
- *Viabilité financière des différents éléments du réseau.*
- *Diminution des coûts pour les contribuables.*
- *Avantages d'une meilleure harmonisation pour l'industrie et les consommateurs.*

Efficacité : défis et possibilités

L'essor des blocs commerciaux comme l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et l'Union européenne (UE) a donné naissance à un nouveau marché mondial intégré. Conjugué à de puissantes forces générées par l'émergence de nouvelles puissances économiques comme la Chine et l'Inde, la tendance vers une intégration des marchés mondiaux modifie le modèle d'entreprise, la répartition de l'activité économique et l'ampleur du commerce mondial. La hausse de la concurrence dans ce marché international et entre toutes les chaînes d'approvisionnement mondiales, les grandes villes et les principaux blocs commerciaux régionaux intégrés a accru les pressions visant à obtenir de plus grandes économies d'échelle et une meilleure efficacité de l'infrastructure qui appuie les principaux flux d'échanges commerciaux. D'autres pays reconnaissent les enjeux élevés que cela implique. L'Australie, les Pays-Bas, les États-Unis, la Chine et la Corée font partie des grandes nations commerçantes qui réorientent leurs efforts en vue de développer des réseaux de transport visant à appuyer le commerce. Le Canada doit réagir fermement à cette nouvelle dynamique mondiale. En bref, un monde de plus en plus compétitif et interrelié signifie que le Canada doit envisager différemment ses politiques, sa planification et ses outils d'investissement.

Dans ce contexte, la logistique du transport des personnes et des marchandises, de façon rapide, fiable et sécuritaire, constitue un facteur déterminant sur le plan de la compétitivité. Le capital physique et humain pour appuyer ces mouvements se concentre de plus en plus dans quelques zones géographiques, les « portes » reliées aux grands marchés par des « corridors ». Des portes et des corridors de transport intermodal efficaces sont essentiels pour assurer le succès continu du Canada dans le commerce international ainsi que sa prospérité future. Une approche de politiques intégrée qui reconnaît l'interaction du commerce, de la sécurité, de la sûreté et des autres enjeux relatifs au transport est essentielle pour permettre au Canada de demeurer compétitif dans cet environnement mondial sans cesse en évolution.

L'industrie du transport aérien a toujours eu deux volets importants, l'un national et l'autre international. La compétitivité et l'accès aux débouchés sont aussi importants que la prise en compte de l'intérêt public national grâce à une offre raisonnable de services. Le rôle fédéral à l'égard de ce secteur largement privatisé des transports consiste à assurer la défense de l'intérêt public par voie de mise en oeuvre de politiques économiques et de cadres législatifs adéquats, tout en facilitant l'offre de débouchés en termes de services dans un environnement mondial qui évolue rapidement. Les enjeux à traiter à court terme sont : l'introduction d'un cadre législatif pour les aéroports, qui complétera la nouvelle politique de location annoncée en mai 2005, le contrôle et les recherches à l'appui de l'élaboration de politiques en termes de transport aérien

international, la mise en oeuvre d'une nouvelle politique aérienne internationale (« Ciel bleu »), la compétitivité des aéroports, la viabilité financière de ceux-ci et le peaufinage continu du cadre législatif existant pour le secteur.

Le transport ferroviaire contribue à la compétitivité nationale grâce au rôle qu'il joue en matière de développement de portes et de corridors commerciaux stratégiques en Amérique du Nord. Le Ministère et d'autres intervenants dans les secteurs public et privé se consacrent de plus en plus à l'examen des défis liés à la capacité de transport afin de tenir compte des échanges commerciaux sans cesse croissants. Les domaines d'attention particuliers comprennent la côte ouest, notre porte d'entrée sur le Pacifique, où l'essor du commerce avec la Chine crée un encombrement important, et le sud-ouest de l'Ontario, où des travaux sont en cours pour régler des problèmes à court terme et à long terme en ce qui concerne l'encombrement et la capacité du passage frontalier Windsor-Detroit. Fournir la prestation de services de transport des voyageurs par chemin de fer, y compris dans les régions éloignées du pays, est aussi un domaine d'intérêt permanent pour le Ministère.

Le transport par camion est le mode le plus répandu de la plupart des formes d'intégration du transport des marchandises. La plupart des marchandises sont transportées par camion sur une certaine distance au cours de leur expédition et une quantité importante de marchandises n'est expédiée que par camion. Les camions partagent les autoroutes, les routes urbaines et les passages frontaliers avec tous les autres véhicules, et dans les trois cas, le transport par camion est concentré là où le trafic est le plus dense. Par conséquent, ce mode de transport est celui qui profite le plus des politiques et des investissements qui appuient des portes stratégiques, des corridors commerciaux efficaces et des points de transfert modaux qui sont essentiels à leur bon fonctionnement.

L'avenir de notre économie dépend de corridors commerciaux efficaces qui permettent à tous les modes de transport de tirer parti de l'avantage concurrentiel du Canada en tant que point de passage entre l'Amérique du Nord et d'autres marchés mondiaux. Pour assurer une circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises aux passages frontaliers et dans les corridors, il faut apporter des améliorations à l'infrastructure et définir une approche coordonnée visant à mettre en oeuvre de meilleures procédures en termes de frontières et de transport.

Tel que l'indique la priorité « de nouvelles politiques et de nouveaux programmes de sûreté », Transports Canada participe activement au Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP). Dans le domaine de la sûreté, le Ministère s'est engagé en tant que membre du PSP à collaborer dans les domaines clés ayant trait aux questions relatives à la sûreté du transport de surface, aérien et maritime, aux préparatifs d'urgence et d'intervention, à la sûreté de la frontière et de l'infrastructure (y compris la sûreté des ponts). Pour ce qui est de la prospérité, Transports Canada s'efforce de renforcer la sécurité aérienne, d'assurer des passages frontaliers plus sécuritaires, plus rapides et plus efficaces grâce à la mise en place de mécanismes nouveaux ou améliorés pour appuyer la planification frontalière, le partage de l'information et les communications (participation à des projets tels que l'Architecture des flux d'information frontaliers), afin de faciliter les activités de l'aviation d'affaires, et d'améliorer le transport maritime à courte distance par la mise en oeuvre d'un mémoire de coopération. Les travaux réalisés aux termes du PSP offrent donc l'occasion d'atteindre des objectifs clés du Ministère dans le contexte de la croissance, de la compétitivité et de la qualité de vie en Amérique du Nord.

La stratégie d'innovation du gouvernement est axée sur la promotion de l'innovation et l'acquisition des aptitudes nécessaires à l'expansion de cette capacité d'innovation. La recherche et le développement à l'appui de l'innovation dans le secteur des transports seront toujours au coeur du maintien d'un réseau de transport concurrentiel et productif qui soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Un flux constant de nouvelles idées est nécessaire afin de faire progresser les technologies et les sciences à l'appui de l'intégration intermodale, d'une meilleure conception de l'infrastructure, de la gestion des encombrements, de la logistique de la chaîne d'approvisionnement et des initiatives liées à l'environnement. On a favorisé un plus grand nombre de partenariats entre les secteurs public et privé afin de réaliser de ces objectifs. Il faut aussi que l'ensemble du secteur des transports se concentre sur le perfectionnement des aptitudes afin de s'assurer que nous avons les personnes et la capacité nécessaires pour continuer à exploiter et à améliorer le réseau.

Efficacité : priorités du programme

Afin de favoriser un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce, Transports Canada doit concentrer ses efforts sur les principales activités et initiatives à l'appui des trois priorités du programme, soit : le cadre de politique axé sur le marché, l'infrastructure, les portes et les corridors commerciaux, et l'innovation.

2.1.1.1 Cadre de politique axé sur le marché

Assurer l'amélioration permanente des services de transport en fournissant des règles qui autorisent les entreprises de transport à s'adapter, à innover, à rester concurrentielles et à servir le public ont été des points centraux fructueux de la politique fédérale des transports au cours des années. L'expérience a prouvé que la concurrence et les forces du marché libre stimulent le rendement. Lorsque le gouvernement doit intervenir, ces interventions doivent être ciblées sur des situations où les forces du marché sont insuffisantes pour atteindre les résultats souhaités. Bien que beaucoup de travail ait été accompli pour fournir un marché concurrentiel et mieux orienter les actions gouvernementales, il y a encore des aspects à améliorer.

La *Loi sur les transports au Canada (LTC)* stipule les règles fondamentales qui régissent le comportement économique des chemins de fer et des lignes aériennes. Deux propositions antérieures visant à modifier la *LTC* ont été déposées à la Chambre des communes le 25 février 2003 et le 24 mars 2005. Les anciens projets de loi C-26 et C-44 sont morts au Feuilleton. Ces projets de loi visaient à s'assurer que la capacité et les services de transport restent adaptés en vertu d'un cadre de politique stable et à encourager un climat favorable à l'investissement privé stratégique. Le gouvernement s'est engagé à réaliser, de manière prioritaire, la plupart des modifications proposées à la *LTC* que renfermait l'ancien projet de loi C-44. Le gouvernement a élaboré une stratégie législative pour assurer le vote expéditif de ces modifications importantes en les répartissant en trois projets de loi. À cette fin, le projet de loi C-3, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, et le projet de loi C-11, modifications inhérentes aux dispositions générales, au transport aérien, au transport ferroviaire de passagers, aux fusions et aux bruits des chemins de fer, ont été déposés en Chambre au printemps 2006. Un troisième projet traitant des dispositions relatives au transport ferroviaire de marchandises sera déposé au début de 2007.

En mai 2006, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il avait décidé de demeurer propriétaire de son parc de wagons-trémies. Transports Canada négocie de nouvelles ententes d'exploitation et de remise en état avec les compagnies de chemin de fer pour s'assurer que les wagons-trémies continueront d'être disponibles pour le transport du grain de l'Ouest à long terme.

Le 4 novembre 2004, le gouvernement a demandé l'aide du Comité permanent des transports afin de mener un examen visant à déterminer si le Canada devait continuer à libéraliser son approche de la réglementation économique pour l'industrie aérienne. Le 19 mai 2005, le Comité a livré un rapport d'étape avec recommandations. Le gouvernement a déposé sa réponse aux recommandations de ce rapport d'étape en août 2005. En novembre 2006, le gouvernement a annoncé une nouvelle politique aérienne internationale (« Ciel bleu »), qui prévoit de libéraliser les négociations bilatérales sur le transport aérien lorsque cela est dans l'intérêt du Canada.

À la fin de 2005, le Canada avait conclu plus de 70 ententes ou accords bilatéraux afférents aux services aériens internationaux. Après avoir négocié avec succès en 2006 la libéralisation de plusieurs accords importants (Royaume-Uni et Portugal), on accordera la priorité au cours des années à venir aux accords grâce auxquels le Canada pourra obtenir des débouchés économiques supplémentaires. L'élargissement des accords de services aériens au Canada vise l'obtention de nouveaux droits d'exploitation pour les transporteurs canadiens, ainsi que la fourniture aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens d'options de voyage améliorées et plus économiques. Le Ministère continue à collaborer avec ses partenaires à la mise en évidence et à la suppression des obstacles, de manière à s'assurer que l'industrie et les consommateurs canadiens peuvent tirer profit des nouvelles latitudes.

Le représentant permanent du Canada auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est responsable de tous les volets des relations entre le Canada et les 189 États membres ainsi que le Secrétariat de l'OACI. Les grandes priorités pour l'année à venir sont la poursuite de la réalisation des programmes en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement ainsi que la facilitation de la transition, suite à la nomination d'un nouveau président du conseil et de la réélection du secrétaire général. La coordination demeurera un élément crucial de l'élaboration des positions canadiennes.

En juin 2006, une révision approfondie de la Loi sur les aéroports du Canada a été déposée au Parlement en tant que projet de loi C-20. La nouvelle loi contiendra des dispositions visant à renforcer la gouvernance, la transparence et la responsabilisation dans les principaux aéroports canadiens, particulièrement ceux qui sont exploités par des administrations aéroportuaires. Des travaux sont également en cours pour améliorer la compréhension de la compétitivité des aéroports du Réseau national d'aéroports du Canada.

La *Loi sur le pilotage*, adoptée en 1972, doit être modernisée afin d'améliorer la gouvernance des administrations de pilotage et d'établir un cadre bien défini leur permettant de devenir et de demeurer autosuffisants. En 2007-2008, Transports Canada examinera les options concernant la gouvernance des administrations de pilotage.

Le Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne a été instauré dans la foulée des événements du 11 septembre 2001, pour verser une

indemnité aux tiers à titre d'assurance-aviation pour risques de guerre, qui n'est plus disponible sur le marché, aux transporteurs aériens. Le programme a été prolongé plusieurs fois, tout dernièrement jusqu'à la fin de 2007. L'objectif de ce programme est d'assurer la poursuite des activités, la viabilité et la compétitivité du secteur de l'aviation au Canada. Au cours de l'année 2007, le Ministère continuera à surveiller le marché de l'assurance-aviation, et il effectuera l'ajustement du programme, au besoin.

Transports Canada a mené un grand nombre de consultations auprès des intervenants sur la réforme du droit maritime à la suite de la publication d'un document de travail en mai 2005. Les intervenants ont appuyé les propositions visant à mettre à jour la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* pour tenir compte des conventions internationales nouvelles et évolutives sur la responsabilité et l'indemnisation dans les cas de pollution maritime, et pour mettre à jour d'autres éléments du droit maritime canadien de manière à progresser au même rythme que les pratiques commerciales modernes. Les travaux sont en cours en vue de mettre au point les modifications législatives proposées pour donner suite aux propositions appuyées par les intervenants.

2.1.1.2 Infrastructure, portes et corridors commerciaux

Créer des conditions qui encouragent les investissements dans le transport et appuyer directement l'infrastructure de transport desservant l'intérêt national, supporter la compétitivité économique du Canada et améliorer la qualité de vie dans nos collectivités sont parmi les principales priorités du Ministère.

Le budget 2006 prévoyait 591 millions de dollars pour l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique afin de développer davantage ce réseau. Le principal objectif de cette initiative est de renforcer la position concurrentielle du Canada dans le commerce international en continuant de développer et d'exploiter un réseau de transport stratégique visant à favoriser les chaînes d'approvisionnement mondiales entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Plus particulièrement, l'Initiative cherche à accroître le commerce du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique, à augmenter le pourcentage d'importations par porte-conteneurs provenant d'Asie qui arrivent en Amérique du Nord par cette porte et à améliorer l'efficacité et la fiabilité de la porte pour les exportations canadiennes et nord-américaines.

Le ministre responsable de la porte du Pacifique, l'honorable David Emerson, et le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Lawrence Cannon, menent cette initiative et sont appuyés par Transports Canada.

Le 11 octobre 2006, le premier ministre Stephen Harper a instauré l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique et a annoncé qu'un montant de 321 millions de dollars de la contribution de 591 millions de dollars annoncée serait alloué pour divers projets immédiats en matière d'infrastructure comme le projet du pont de la rivière Pitt et de l'échangeur Mary Hill, un centre de gestion des transports pour les systèmes de transport intelligents, l'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne dans le parc national Banff, les passages supérieurs et inférieurs dans le corridor ferroviaire Roberts Bank et la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser – Raccordement de Deltaport.

Bien que l'infrastructure des transports soit au centre de cette initiative, l'IPCAP va plus loin en abordant d'autres enjeux interreliés qui ont une incidence sur le bon fonctionnement de la porte et la façon dont le Canada peut être concurrentiel sur les marchés mondiaux. La composante compétitivité de l'initiative est axée sur la sûreté et l'efficacité à la frontière, l'innovation, la gouvernance, la promotion des échanges commerciaux et le renouvellement des politiques. L'IPCAP est mise en place en partenariat avec plusieurs ministères et organismes fédéraux : Affaires étrangères et Commerce international, Diversification de l'économie de l'Ouest, l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence Parcs Canada.

Dans le budget 2006, le gouvernement s'est engagé fermement à fournir aux administrations provinciales, territoriales et municipales un financement stable et sûr qui les aidera à répondre à leurs besoins en matière d'infrastructure. Le Budget 2006 prévoyait 6,6 milliards de dollars pour l'infrastructure provinciale et municipale sur une période de cinq ans. Un des objectifs clés consistera à partager le coût des améliorations apportées au Réseau routier national, y compris la réfection, les ponts, les raccordements aux passages frontaliers et les installations intermodales. Transports Canada et Infrastructure Canada élaborent conjointement les paramètres de la politique et du programme pour ces fonds. En vertu de la Mise à jour économique et financière de novembre 2006, il est prévu que les 6,6 milliards de dollars incluront une enveloppe budgétaire provinciale et territoriale équitable et transparente pour financer les améliorations au cœur du Réseau routier national; les projets provinciaux, territoriaux et municipaux de grande envergure et à petite échelle tels que les projets liés au transit et au niveau maritime. Les fonds nationaux pour l'infrastructure, offerts suivant le principe du mérite, seraient également attribués pour des partenariats public-privé ainsi que pour les portes et les passages frontaliers.

Le Budget prévoit également maintenir les fonds actuels d'environ 3,9 milliards de dollars répartis sur les quatre prochaines années au titre des ententes existantes en matière d'infrastructure, ainsi que l'engagement du gouvernement à rembourser la taxe fédérale sur l'essence en vertu du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités. Au cours des quatre prochaines années, le soutien fédéral pour l'infrastructure totalisera 16,5 milliards de dollars.

Transports Canada travaille également en étroite collaboration avec Infrastructure Canada sur des projets d'autoroutes, de transport en commun et de passages frontaliers pour lesquels du financement est envisagé dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF). Transports Canada fournit des conseils techniques, des analyses et des données pour la sélection des projets de transport, négocie conjointement avec Infrastructure Canada et demande l'approbation du Conseil du Trésor pour les ententes de contribution. Transports Canada s'occupe de la mise en oeuvre de ces projets et les gère de façon à ce que les Canadiens y trouvent leur compte.

En 2007-2008, le Ministère continuera de gérer et d'assurer la conformité de projets d'infrastructure de transport exécutés par nos partenaires dans le cadre des programmes de financement en vigueur. Transports Canada continuera de travailler avec d'autres ministères fédéraux et avec ses partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux et ceux du secteur privé à l'élaboration et à l'exécution efficaces et efficientes de ces programmes afin d'atteindre les objectifs du gouvernement fédéral en matière de rentabilité et d'assurer un niveau de rendement acceptable du point de vue économique, social et environnemental par rapport à l'investissement requis (analyse coûts-avantages).

Les exemples inclus :

- Les études et autres travaux préliminaires (phase 1) de l'autoroute 30 en vue de confirmer l'intérêt d'un partenariat public-privé pour ce tronçon de l'autoroute de 42 kilomètres au sud-ouest de Montréal, au Québec (10,5 millions de dollars du fédéral);
- Les améliorations au réseau ferroviaire de GO Transit dans la Région du Grand Toronto élargie (385 millions de dollars du fédéral);
- L'agrandissement et la rénovation du réseau de transport en commun de Toronto en Ontario (350 millions de dollars du fédéral);
- L'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne 1 entre Regina et Winnipeg (plus de 50 millions de dollars du fédéral répartis entre la Saskatchewan et le Manitoba);
- L'élargissement à quatre voies de la route 63 à Fort McMurray, en Alberta (150 millions de dollars du fédéral);
- La construction du nouveau pont Canyon Kicking Horse sur la route transcanadienne 1 dans les Rocheuses, en Colombie-Britannique (63 millions de dollars du fédéral);
- La construction d'un nouveau pont international et d'une route pour camions (route 1) entre le Nouveau-Brunswick et le Maine (30 millions de dollars du fédéral);
- La construction du système de train léger de la Canada Line, reliant Richmond, l'aéroport international de Vancouver et le centre-ville de Vancouver, en Colombie-Britannique (450 millions de dollars du fédéral); et
- Des corridors nationaux pour le Canada dans les Territoires du Nord-Ouest (65 millions de dollars du fédéral).

Transports Canada poursuivra ses discussions sur un certain nombre de projets de transport annoncés tels que :

- La stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » (150 millions de dollars du fédéral);
- Des projets de réfection sur la route transcanadienne 1 à Terre-Neuve (24 millions de dollars du fédéral);
- La construction d'une route à quatre voies à chaussées séparées (route 175) entre Québec et Saguenay (262,5 millions de dollars du fédéral);
- La réfection de l'échangeur Dorval (55 millions de dollars du fédéral); et
- La reconstruction de la route 185 (85 millions de dollars du fédéral).

La Mise à jour économique et financière de novembre 2006 soulignait que l'un des grands défis ayant trait au financement de l'infrastructure moderne est de s'assurer que les dépenses fédérales ont une incidence maximum. Une façon d'y parvenir est de profiter de sources de financement

novatrices par l'intermédiaire de partenariats public-privé (PPP). À ce sujet, Transports Canada collaborera avec d'autres ministères fédéraux pour mettre sur pied un bureau fédéral de PPP, ce qui permettra d'avoir plus facilement recours aux meilleures pratiques et de les promouvoir pour les projets d'infrastructure canadiens en PPP. Transports Canada encouragera également le développement de PPP et le recours à ces derniers en exigeant qu'ils soient pris en compte dans les grands investissements d'infrastructure de transport qui reçoivent du financement du gouvernement fédéral.

À l'heure actuelle, Transports Canada examine la gouvernance et l'exploitation des ponts internationaux qui relèvent de son portefeuille dans le but d'identifier les défis associés à leur capacité d'autosuffisance à long terme. Le Ministère continuera d'élaborer des protocoles clés et / ou des mécanismes internes appropriés pour favoriser une gouvernance solide et de bonnes pratiques de gestion financière par les exploitants de ponts et les sociétés d'État qui gèrent les ponts. En avril 2006, Transports Canada a présenté un projet de loi qui accorderait au gouvernement fédéral le pouvoir d'approuver la construction de nouveaux ponts et tunnels internationaux, la modification de ponts et tunnels existants ainsi que la vente ou le transfert de ponts et tunnels existants et de ponts et tunnels internationaux traversant le fleuve Saint-Laurent, et le pouvoir d'adopter la réglementation nécessaire pour veiller à la sécurité, à la sûreté et à l'efficacité des activités de ces éléments essentiels du réseau de transport international. Le projet de loi C-3 a reçu la sanction royale le 1er février 2007.

En 2007, Transports Canada concentrera ses efforts à l'élaboration de règlements concernant la sécurité et sûreté ainsi que les lignes directrices relatives pour l'approbation de construction de nouveaux ponts et de tunnels internationaux et la réfection des structures existantes, et la vente et le transfert de ces structures. En conséquence, notre recherche indique que le Canada sera le premier pays à adopter une réglementation relative à la sûreté des ponts et tunnels. Les intervenants et le public seront consultés dans le cadre du processus d'élaboration de la réglementation. Le Ministère examine actuellement les options relatives à la gestion de son portefeuille de ponts internationaux dans le but d'élaborer une stratégie à long terme.

L'amélioration du flux du trafic au passage de Windsor-Detroit est une priorité essentielle pour le gouvernement. En plus de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » qui finance les infrastructures existantes dans la région de Windsor, le Ministère continue à participer au Partenariat Canada-États-Unis-Ontario-Michigan sur le transport frontalier, dont l'objectif est d'élaborer une stratégie à long terme visant à améliorer la circulation des personnes, des marchandises et des services au passage Windsor-Detroit. Dans le cadre d'un processus d'étude d'évaluation environnementale coordonné, le Partenariat détermine actuellement l'emplacement d'une nouvelle traversée de pont au point frontalier, d'esplanades d'inspection et de routes d'accès pour la liaison entre l'autoroute 401 au Canada et l'Interstate Highway au Michigan. Le partenariat étudie également différentes structures de gouvernance du passage frontalier ainsi que des modèles possibles pour la participation du secteur privé des deux côtés de la frontière. La construction d'une nouvelle infrastructure de ce type représente des défis importants :

- Cela nécessite un partenariat entre les gouvernements des deux pays impliqués;
- Cela donne lieu à la construction d'un passage frontalier comportant des esplanades d'inspection pour les douanes et des routes d'accès des deux côtés de la frontière;

- Cela exige un équilibre entre les intérêts des différents intervenants.

Cette étude devrait être achevée d'ici la fin de 2007, alors que le partenariat aura mis fin à ses consultations et élaborer une conception préliminaire pour le nouveau passage frontalier. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé en novembre 2006 que le gouvernement du Canada a l'intention d'examiner la possibilité d'établir un partenariat avec le secteur privé pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et le maintien du nouveau passage frontalier qui doit devenir opérationnel en 2013.

En termes de transport des voyageurs, VIA Rail est responsable de la prestation sécuritaire et efficace des services de transport interurbain des voyageurs par chemin de fer au Canada. VIA Rail reçoit une subvention d'exploitation annuelle de 169 millions de dollars et dépend également du gouvernement pour le financement de ses besoins en immobilisations. En 2007, Transports Canada continuera à collaborer avec VIA Rail afin d'élaborer une stratégie visant à assurer la viabilité de ses activités et à présenter clairement sa vision et sa stratégie à long terme pour des services ferroviaires passagers interurbains au Canada.

Transports Canada prévoit des modifications législatives et réglementaires qui accorderont au secteur maritime et aux Administrations portuaires canadiennes (APC) plus de souplesse en termes de financement et de compétitivité pour leur permettre d'être mieux en mesure de profiter des possibilités économiques et d'atteindre leur plein potentiel en tant que facteurs de croissance économique.

La *Loi maritime du Canada (LMC)* est le premier texte de loi exhaustif visant à régir de nombreux aspects du secteur maritime du Canada. À la suite de l'examen de la *Loi* et de vastes consultations, des modifications à la *LMC* ont été déposées au Parlement en juin 2005; cependant, le projet de loi est mort au Feuilleton en novembre 2005. Le Ministère a poursuivi un dialogue ouvert avec les intervenants et a mis au point une nouvelle stratégie à deux volets afin de stimuler l'investissement dans l'infrastructure clé et le commerce national. À court terme (2007), Transports Canada se propose de modifier les lettres patentes des APC, puis d'apporter plusieurs modifications à la *Loi maritime du Canada* d'ici 2008. Des modifications aux règlements sur la gestion des Administrations portuaires qui définiront les mécanismes permettant à deux APC ou plus de fusionner et de poursuivre leurs activités en tant qu'une seule APC intégrée, sont également prévues en 2007.

La fusion des APC est perçue comme une façon de leur permettre de s'adapter aux conditions changeantes de l'économie et aux incidences concomitantes sur le réseau de transport, principalement dans le Lower Mainland en Colombie-Britannique. Le Ministère et les administrations portuaires de Vancouver, du fleuve Fraser et de North-Fraser exploreront ensemble la fusion de ces trois APC de manière ouverte et transparente tout en respectant la diligence raisonnable des besoins du gouvernement du Canada.

Transports Canada collabore avec le département des Transports des É.-U., le United States Army Corps of Engineers et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada à une étude complète des besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime du Saint-Laurent, y compris l'ingénierie et les répercussions économiques et environnementales de ces besoins. L'étude est axée principalement sur l'évaluation de l'entretien à long terme et des

besoins en immobilisations afin d'assurer la continuité et d'optimiser l'infrastructure actuelle de la Voie maritime. Un rapport d'étude doit être rendu public au printemps 2007.

Ridley Terminals Inc. (RTI) est une société d'État mère qui exploite un terminal vraquier sur un terrain loué appartenant à l'Administration portuaire de Prince Rupert. Ce terminal a été créé pour assurer une liaison directe pour l'expédition du charbon du nord-est de la Colombie-Britannique vers les marchés asiatiques. RTI a connu des difficultés financières, imputables essentiellement aux déboires des mines de charbon du nord-est de la Colombie-Britannique et au faible volume du débit traité par le terminal. En 2004, 2005 et 2006, le Ministère a accordé un soutien financier à RTI, par voie d'accords de contribution. RTI serait alors devenu insolvable et aurait dû mettre fin à son exploitation sans le financement continu de Transports Canada. Les contributions de fonctionnement et d'immobilisations de Transports Canada ont permis à RTI de poursuivre son exploitation et de demeurer en pleine activité, donnant accès aux fournisseurs de ressources naturelles du nord-est de la Colombie-Britannique à un service de terminal portuaire en vrac rentable et fiable pour expédier leurs produits. En outre, les contributions ont permis à la direction de RTI de rechercher des occasions d'accroître et de diversifier son exploitation dans un effort de protéger et de sauvegarder l'investissement de l'État permettant à la société de maintenir la prestation de son service aux clients actuels et d'offrir avec succès ses services à de nouveaux clients.

Compte tenu de la hausse de la demande sur les marchés mondiaux du charbon et des nouveaux développements dans l'industrie du charbon au Canada, Transports Canada s'attend à ce que RTI atteigne le seuil de rentabilité et devienne autosuffisante et viable financièrement en 2007, éliminant ainsi le besoin de toute contribution future.

Marine Atlantique S.C.C. est une société d'État mère qui permet au Canada d'assumer son obligation constitutionnelle à l'égard de Terre-Neuve-et-Labrador de fournir à l'année longue des services de traversier entre North Sydney, en Nouvelle-Écosse, et Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador. Marine Atlantique S.C.C. a recours aux fonds gouvernementaux pour combler ses besoins d'investissement et d'exploitation. Au cours de l'année à venir, Transports Canada continuera à travailler étroitement avec Marine Atlantique S.C.C. à l'élaboration d'une stratégie à long terme pour combler les besoins financiers de l'entreprise, qui tiendra compte d'éléments importants du point de vue de la revitalisation de Marine Atlantique S.C.C., incluant notamment une nouvelle structure de tarification, la gouvernance et les futurs besoins d'investissement et de navires.

2.1.1.3 Innovation

L'innovation est primordiale pour tous nos objectifs, et en particulier, pour rapprocher les trois résultats stratégiques (sûreté et sécurité, efficacité et responsabilité environnementale) de notre vision d'un réseau de transport durable. L'innovation et le perfectionnement des compétences peuvent rendre le secteur des transports plus puissant, résistant, souple et adapté à l'évolution des demandes et des pressions.

Transports Canada a lancé une initiative dans le but de mesurer les coûts totaux de toutes les activités de transport. Les coûts totaux incluent à la fois les coûts économiques et les coûts

sociaux. Cette initiative permettra de disposer d'un outil analytique supplémentaire pour mieux éclairer les décisions prises pour assurer la viabilité des transports.

Transports Canada continue d'améliorer sa capacité de comprendre et de relever les défis actuels et émergents. La recherche et le développement (R et D) préparent le Ministère à optimiser le réseau de transport du Canada sur les plans de la sécurité, de la sûreté, de l'efficacité et du respect de l'environnement. La nouvelle optique pour ce qui est des activités de R et D comprend la conception, la construction et l'entretien d'un réseau de transport intelligent. Cette nouvelle orientation permettra de faire connaître les investissements en infrastructure du gouvernement et de les protéger à long terme. La R et D entreprise pour appuyer notre mandat en matière de sécurité et de sûreté sera intégrée à d'autres travaux de recherche, ou complétée par ceux-ci, afin d'améliorer le transport aux portes et corridors et dans le Nord, et d'accroître l'accessibilité ainsi que l'efficacité énergétique.

Les travaux de collaboration avec les experts en R et D de l'industrie, du milieu universitaire et du gouvernement continueront d'être une composante importante du programme de R et D de Transports Canada alors que le Ministère souhaite encourager le développement, la démonstration et la commercialisation de solutions technologiques novatrices pour relever les défis que présentent les transports au Canada.

Transports Canada continuera d'accélérer le rythme de la recherche, du développement, du déploiement et de l'intégration des Systèmes de transport intelligents (STI) à l'appui des objectifs nationaux (p. ex., le Programme d'innovation, l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex »), ainsi que des priorités ministérielles, notamment la sécurité, la sûreté et l'efficacité du réseau de transports. Les activités prioritaires comprennent entre autres un examen du Plan des systèmes de transport intelligents du Canada, « *En route vers la mobilité intelligente* », dans le but de permettre des investissements futurs dans les STI, y compris une plus grande intégration des systèmes de transport intelligents afin de réaliser davantage d'économies dans le réseau de transport, ainsi qu'une mise à niveau de l'architecture des STI pour le Canada en vue de s'assurer qu'elle est modernisée et renforcée de manière à orienter les investissements futurs. Les travaux se poursuivront sur d'autres éléments du plan actuel, y compris l'achèvement de plusieurs projets de R et D et de déploiement.

Une main-d'oeuvre hautement qualifiée est nécessaire pour optimiser la performance du réseau de transport du Canada et pour s'assurer qu'il demeure concurrentiel. En 2007, Transports Canada continuera de collaborer avec ses collègues du gouvernement fédéral, des provinces et des territoires ainsi qu'avec d'autres intervenants afin de trouver des moyens d'encourager le perfectionnement des compétences dans le domaine des transports à la fois dans le secteur de l'industrie et dans le milieu universitaire. Dans la mesure du possible, les activités seront harmonisées en fonction de l'approche globale du Ministère en matière d'innovation et d'élaboration des politiques, établissant ainsi une façon coordonnée de relever les défis en termes de perfectionnement des compétences inhérents aux initiatives de Transports Canada, notamment l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique.

2.1.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Transports Canada favorise la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada qui se compose des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les gens contre les attentats terroristes, les accidents et l'exposition aux marchandises dangereuses, permet la circulation efficace des personnes et des marchandises et protège l'environnement contre la pollution. C'est un élément essentiel d'une population en santé, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

Les activités d'élaboration des politiques, d'établissement de règles, de surveillance, d'application de la loi et d'intervention directe appuient l'objectif de sécurité et de sûreté. Grâce à ses efforts d'élaboration de politiques et d'établissement de règles pour tous les modes de transport, le Ministère établit et met en oeuvre une législation, des règlements, des normes et des politiques.

Les activités de surveillance et d'application de la loi comprennent la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité au moyen de vérifications, d'inspections et de contrôles ainsi que l'application de mesures coercitives appropriées dans les cas de non conformité. Notamment, les inspecteurs du Ministère surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées et, au besoin, font appliquer les politiques et les règles.

Grâce à ses programmes de renseignements et d'évaluation, le Ministère collabore avec les différents services de renseignement du Canada pour recueillir et analyser l'information concernant les menaces courantes à la sûreté. Ces rapports et évaluations sont partagés avec les différents intervenants de l'industrie des transports et les exploitants et administrateurs de transport aérien, maritime, ferroviaire et de services de transport en commun, ainsi qu'avec d'autres partenaires gouvernementaux, au besoin. Le Ministère élabore et assure également la prestation de programmes de sûreté comme le projet pilote sur la sûreté du fret aérien, le Programme de protection des passagers et le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport.

Les activités d'intervention directe visent à promouvoir, à éduquer, à accroître la sensibilisation aux questions de sûreté et à informer les utilisateurs et l'industrie des exigences connexes. Transports Canada est l'autorité nationale désignée en matière de sûreté de l'aviation civile en vertu de l'annexe 17 de la *Convention de l'aviation civile internationale* (aussi connue comme *Convention de Chicago*) et représente le Canada lors de l'élaboration des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le Ministère représente aussi le gouvernement du Canada à l'étranger sur les questions internationales liées à la sûreté des transports, en cherchant à obtenir un appui international par la coordination, le maintien de liens et le soutien envers les objectifs de politique étrangère du gouvernement du Canada visant à promouvoir la prospérité et l'emploi au pays et à l'étranger, la protection de la sûreté du Canada et la projection des valeurs et de la culture canadiennes.

Transports Canada est responsable de la sûreté du réseau de transport canadien et, de ce fait, il joue un rôle de chef de file en matière de sécurité des voyageurs. Le Ministère s'acquitte de cette responsabilité par certaines activités, telles l'établissement de règles de sûreté et de normes pour les installations liées au transport, le contrôle des voyageurs aériens et de leurs bagages, l'intervention en cas de menaces et d'incidents relatifs à la sûreté, la restriction de l'accès à certaines zones des aéroports au personnel autorisé, la formation et la qualification des agents de contrôle de la sûreté et la sûreté du transport du fret et du courrier. Transports Canada réglemente également l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État responsable des contrôles de sûreté des passagers du transport aérien et de leurs biens personnels, ainsi que de certaines autres initiatives précises visant l'amélioration de la sécurité des passagers du transport aérien et des aéroports.

Transports Canada établit également des normes de sécurité pour le transport ferroviaire, la fabrication de véhicules motorisés et d'aéronefs, la navigation de bâtiments commerciaux sur les eaux canadiennes et le transport de marchandises dangereuses. En outre, Transports Canada gère une petite flotte d'aéronefs à des fins d'utilisation non militaire par le gouvernement du Canada.

Transports Canada travaille en partenariat avec d'autres gouvernements, industries, intervenants et organismes internationaux afin d'élaborer des lois et des règlements qui favorisent la sécurité et la sûreté du réseau de transport. Le Ministère contribue à améliorer l'influence et la réputation du Canada à l'échelle internationale en menant des activités et en participant à d'autres en tant que membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

La Federal Railroad Administration, le département des Transports des États-Unis et différentes compagnies de produits chimiques, de transport ferroviaire et de wagons-citernes préparent un mémoire de coopération visant à accroître tous les aspects de la sécurité et de la sûreté lors du transport ferroviaire de certaines marchandises dangereuses. Transports Canada, dans le but de promouvoir la sécurité publique lorsque des marchandises dangereuses sont transportées, entreprendra des discussions avec les intervenants afin de se joindre à eux pour l'élaboration de la prochaine génération de wagons-citernes.

En vertu de l'initiative Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), Transports Canada a offert d'accepter tous les conteneurs pour marchandises dangereuses fabriqués selon les spécifications américaines lorsque celles-ci sont équivalentes à une spécification canadienne, s'il y a réciprocité. À l'exception de certaines bouteilles à gaz, Transports Canada permet à l'heure actuelle l'utilisation sans restrictions de conteneurs pour marchandises dangereuses fabriqués selon les spécifications américaines et enregistrés auprès du département des Transports des États-Unis, bien que ce dernier n'accorde pas la réciprocité. La reconnaissance mutuelle des normes et des processus de certification pour le transport des marchandises dangereuses réduirait les coûts pour les manufacturiers qui doivent utiliser des conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses.

Transports Canada s'emploie à assurer la sécurité des personnes lors du transport des marchandises dangereuses. Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) est le centre d'intervention du Ministère ouvert 24 heures sur 24 qui aide les services d'incendie et autres intervenants en cas d'urgence à traiter des urgences relatives aux marchandises dangereuses.

CANUTEC participe actuellement à la production du Guide des mesures d'urgence 2008, guide international publié conjointement par le Canada, les États-Unis et le Mexique à l'intention de tous les intervenants dans les situations d'urgence. Le Guide des mesures d'urgence 2008 devrait être imprimé à l'automne 2007 et diffusé en janvier 2008. Les versions précédentes ont été publiées en 18 langues.

Une vérification des pratiques d'inspection touchant le transport de marchandises dangereuses a été effectuée et un rapport renfermant différentes recommandations a été publié. La documentation de suivi et les mesures d'application feront l'objet d'un examen en 2007-2008 dans le contexte de la mise à jour du Manuel de l'inspecteur, de la nouvelle conception du Système d'information sur les inspections et de l'élaboration d'un système de gestion de la qualité pour les activités d'inspection. Le Manuel de l'inspecteur renferme les politiques, procédures et lignes directrices de la direction générale à l'intention des inspecteurs.

Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses à Transports Canada disposent de divers outils d'application de la loi pour assurer la conformité. Un élément important permettant de déterminer les mesures à prendre est l'efficacité de l'intervention pour assurer la conformité future. À l'heure actuelle, un outil d'application de la loi possible, à savoir une poursuite devant les tribunaux, est perçu comme trop sévère pour les infractions mineures. Grâce aux dispositions de la *Loi sur les contraventions*, les inspecteurs du transport de marchandises dangereuses de Transports Canada seront en mesure d'émettre une contravention juste et équitable. Cela permettra aux contrevenants d'éviter de comparaître devant le tribunal lorsque l'infraction n'est pas contestée et de réduire les coûts pour le gouvernement, les tribunaux et les Canadiens. Cette procédure devrait être appliquée au cours de 2007-2008.

Transports Canada met en place des programmes de réglementation, de promotion et de sensibilisation qui réduisent les risques d'incident et en atténuent les conséquences s'il s'en produit un.

En partenariat avec le ministère de la Défense nationale (MDN) et le Secrétariat national recherche et sauvetage (SNRS), Transports Canada appuie et facilite également les activités de recherche et de sauvetage par la prise de règlements sur le transport d'équipement d'urgence, pour protéger les survivants à la suite d'un accident, et de dispositifs d'alerte, pour les retrouver. Transports Canada reçoit un financement du Fonds national pour les nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage administré par le SNRS pour gérer des programmes qui contribuent aux activités de recherche et de sauvetage au Canada. De plus, Transports Canada contribue annuellement afin de supporter l'Association civile de recherche et sauvetage aériens et la base de données du Registre canadien des balises de secours.

En cas d'enquêtes après un accident, Transports Canada fournit l'aide requise au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Ces enquêtes aident le Ministère à mieux cerner les causes des accidents, à améliorer les règles et les politiques et à augmenter la protection des personnes, au besoin.

Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribue à la qualité de vie de tous les Canadiens et assure la sécurité et la sûreté des collectivités, tel que souligné dans *Le rendement du Canada 2006*.

Indicateurs de progrès

- *Haut niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des transports.*
- *Réduction des taux d'accidents et incidents par rapport à l'augmentation du trafic.*
- *Réduction des taux d'accidents mortels par rapport aux taux d'accidents et incidents.*
- *Progrès relatifs à la mise en oeuvre efficace des systèmes de gestion de la sécurité et des systèmes de gestion de la sûreté.*

Sécurité et sûreté : défis et possibilités

Le Canada possède l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde. Cependant, la croissance continue des nouveaux marchés et l'évolution de la dynamique du commerce mondial soulèvent des défis immenses pour le réseau de transport. Des goulots d'étranglement apparaissent dans les principaux ports et des préoccupations se manifestent quant à la capacité de nos réseaux ferroviaire et maritime à répondre aux demandes actuelles et à la croissance future. Les technologies nouvelles affecteront la manière dont les aéronefs, les trains, les véhicules et les bâtiments sont exploités, ainsi que leur niveau de sécurité et de sûreté. Ces modifications placent de nouvelles pressions sur le réseau de transport et présentent des risques nouveaux. Transports Canada doit toujours relever le défi de s'assurer que même si la circulation augmente pour tous les modes de transport, les niveaux de sécurité et de sûreté s'améliorent également en permanence et que les politiques et les règles du Ministère s'adaptent à ces modifications. Le Ministère devra continuer à travailler en étroite collaboration avec l'industrie et les autres intervenants afin d'élaborer des approches novatrices en matière de recherche, d'établissement de règles, d'intervention directe, de surveillance et d'application de la loi.

L'un des rôles fondamentaux du gouvernement fédéral consiste à assurer la sécurité et la sûreté des citoyens canadiens, dont il est question dans *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale*, un cadre stratégique à long terme qui fournit un modèle d'intervention sur les enjeux nationaux en matière de sûreté, dont les mesures dans le secteur des transports. La politique reconnaît qu'il incombe à chacun de contribuer à la sécurité et à la sûreté publiques. Elle reconnaît aussi la nature essentielle de la collaboration, notamment les mécanismes visant à assurer que celle-ci devient une réalité. La sûreté des transports est traitée dans la politique canadienne de sécurité nationale et elle constitue un élément essentiel de l'efficacité d'un réseau de transport. Plusieurs des attentats terroristes de grande envergure survenus au cours des 30 dernières années sont liés au domaine des transports. Dans ce contexte, le gouvernement du Canada a pris des mesures de premier plan pour renforcer la sûreté des réseaux de transport aérien et maritime.

Chaque année, les Administrations portuaires canadiennes génèrent plus de 20 milliards de dollars d'activité économique. Elles sont responsables, directement ou indirectement, de plus d'un quart de million d'emplois et elles gèrent des biens pour une valeur de 100 milliards de dollars annuellement. La sûreté maritime est devenue un centre d'intérêt bien précis. Les

mouvements mondiaux des navires, de leurs cargaisons et de leurs passagers, ainsi que les menaces potentielles visant l'infrastructure maritime, se sont traduits par des initiatives internationales importantes en matière de sûreté et des projets connexes pour renforcer la sûreté dans les ports et les installations maritimes du Canada.

Les événements tragiques survenus à Madrid et à Londres démontrent que les réseaux de transport ferroviaire et de transports en commun ne sont pas à l'abri d'attentats terroristes. Le gouvernement du Canada s'engage à prendre des mesures afin de protéger ses citoyens et leurs collectivités. Depuis 2004, Transports Canada a mis l'accent à établir des partenariats et à favoriser une compréhension commune au sein du secteur du transport ferroviaire et des transports en commun en ce qui a trait aux exigences et aux priorités actuelles et futures. À la suite de ces discussions, Transports Canada met actuellement en place un programme de contribution de deux ans afin de tenir compte des priorités immédiates qui constituent des risques élevés en matière de sûreté dans les grands réseaux de transport urbain au pays. Parallèlement, le travail se poursuit avec les partenaires pour identifier les priorités futures en termes de politique.

Le secteur des transports est excessivement complexe en raison de ses différents modes et de sa réglementation qui relève de plusieurs ordres de gouvernement. Transports Canada exerce un rôle de leadership de plus en plus complexe depuis quelques années pour appuyer des régimes de sûreté intégrés et coordonnés. La sécurité et la sûreté des transports sont un élément essentiel d'une population en santé, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère. Le défi du Ministère est d'identifier des moyens novateurs et rentables de cerner et d'atténuer les risques pour la sécurité et la sûreté dans le réseau de transport sans porter préjudice à l'environnement, ni entraver la croissance économique.

Sécurité et sûreté : priorités du programme

Afin de promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté, Transports Canada continuera de se concentrer sur les trois priorités du programme, soit de nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté, la réglementation intelligente et les systèmes de gestion de la sécurité et systèmes de gestion de la sûreté.

2.1.2.1 Nouvelles politiques et nouveaux programmes de sûreté

En 2007-2008, Transports Canada poursuivra sa collaboration avec les autres ministères et les principaux intervenants sur des initiatives en cours, comme mener à bien la mise en oeuvre des différents volets du document *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale* qui comprend un plan d'action exhaustif pour la sûreté dans les transports.

Le plan d'action pour la sûreté dans les transports identifie les priorités de sûreté dans tous les modes de transport, ce qui inclut une méthode formelle d'analyse des menaces et des risques qui sera intégrée aux politiques, aux règlements et aux activités d'application des lois et règlements du Ministère. Cette stratégie multimodale globale est mise en oeuvre dans le but d'orienter la planification et l'établissement des priorités à long terme. L'initiative permettra de dresser le bilan des progrès réalisés au niveau de l'amélioration de la sûreté dans les transports au Canada,

d'anticiper les défis à venir, et d'établir les priorités pour l'affectation de nos ressources en vue d'assurer la sûreté dans l'ensemble du réseau de transport.

Étant donné que l'efficacité d'un réseau de transports est étroitement liée à sa sécurité, Transports Canada continue à appuyer des programmes essentiels du point de vue de l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans le monde entier. Plus précisément, la poursuite de notre participation au Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité de l'Organisation de l'aviation civile internationale permettra à des régions désignées de la planète d'améliorer leurs capacités de supervision de la sécurité du transport aérien. Ce programme fournira une aide financière et non financière aux États en développement. Grâce à ces efforts de coopération technique internationale, Transports Canada continuera à mettre en oeuvre ses objectifs stratégiques, tout en exploitant les débouchés qui se présentent sur les marchés internationaux pour le secteur de l'aviation au Canada.

Transports Canada continuera à mettre en oeuvre les aspects liés au transport de la Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente Canada-États-Unis et de son plan d'action connexe en 30 points, y compris la participation au groupe de travail sur la protection de l'infrastructure essentielle comme les aéroports, les ports, les ponts et les tunnels. Ce groupe de travail sert de forum pour mettre en évidence l'infrastructure essentielle d'intérêt commun qui traverse la frontière et pour échanger les informations.

Misant sur la réussite de la Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente, Transports Canada élaborera et mettra en oeuvre de nouveaux programmes et de nouvelles politiques sur la sûreté des transports, aux termes du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), une initiative trilatérale du Canada, des États-Unis et du Mexique. Le PSP vise à renforcer la sûreté de l'Amérique du Nord et à promouvoir la qualité de vie de ses citoyens. Transports Canada, en collaboration étroite avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, les intervenants canadiens, les États-Unis et le Mexique, jouera un rôle crucial à l'égard de la mise en oeuvre de stratégies de sûreté des transports nord-américains en adressant les autres enjeux tels que la sûreté des transports aérien et maritime, de la préparation aux situations d'urgence et de la protection des infrastructures essentielles.

Transports Canada continuera à coordonner des initiatives et des programmes internationaux en matière de sûreté des transports en vue de définir une approche commune, y compris la coordination d'initiatives telles que celle du Renforcement des capacités en contre-terrorisme et l'initiative du Groupe d'experts sur la sécurité, la sûreté et la coopération en aviation (GESSCA).

Transports Canada continuera également à accroître l'influence et la réputation du Canada sur la scène internationale en collaborant avec des organismes comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), et d'autres gouvernements (p. ex. le département de la Sécurité intérieure des États-Unis). Les efforts de collaboration dans le cadre du Partenariat sur la sécurité et la prospérité de l'Amérique du Nord sont un exemple des réalisations de Transports Canada dans le domaine de la sûreté à l'échelle internationale.

Transports Canada s'efforcera de faire avancer les technologies de la sûreté au sein du réseau de transport canadien. En vue d'appuyer l'harmonisation des normes de sûreté, le Ministère poursuivra sa collaboration avec des experts techniques au Canada et à l'étranger, dans le but d'identifier les lacunes en matière de technologie de la sûreté et d'harmoniser l'orientation technique.

Transports Canada donnera son appui à la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India. En mai 2006, le gouvernement a constitué cette Commission en lui confiant le mandat d'examiner toutes lacunes dans l'enquête et de réagir à l'incident en présentant des recommandations pour améliorer la façon dont le gouvernement du Canada réagit face à un acte de terrorisme et traite les questions relatives à la sûreté nationale. En préparation aux audiences et pour répondre aux demandes d'information de la Commission, Transports Canada et d'autres ministères et organismes concernés identifient et examinent actuellement les documents pertinents et l'information dans le contexte de la sûreté nationale. La nature complexe et délicate de cette question nécessite de vastes consultations aux niveaux juridique et interministériel.

Transports Canada continuera de mettre au point un régime de sûreté dans les transports intégré et multimodal pour appuyer les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver-Whistler. Il faudra notamment élaborer un concept des opérations pour les transports afin de s'assurer que les réseaux de transport aérien, maritime, ferroviaire et de transport en commun dans le cadre des Jeux d'hiver soient exploités d'une manière sûre, sécuritaire et efficace pour la durée des Jeux. La coordination de la planification à Transports Canada pour cet événement international de grande envergure se fait à la fois à l'administration centrale et dans les régions.

Dans le but d'accroître encore davantage la sûreté aérienne, Transports Canada collaborera avec les autres ministères et les intervenants concernés à l'élargissement du programme canadien d'évaluation des passagers aériens. Ce programme de protection des passagers ajoute une protection additionnelle en termes de sûreté aérienne en évitant que des individus qui représentent une menace immédiate montent à bord des aéronefs. De plus, le Ministère poursuivra la mise en place d'un programme global destiné à renforcer la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne.

Les capacités en termes de préparatifs d'urgence et de contre-terrorisme demeurent un point central pour le Ministère en 2007-2008. Transports Canada exercera un rôle de premier plan, ou collaborera, à un certain nombre d'exercices d'entraînement de haut niveau en vue d'évaluer la capacité du Canada de réagir de façon rapide, décisive et efficace de concert avec d'autres partenaires dans l'éventualité d'un attentat terroriste, d'une menace à la sûreté comme une contamination radiologique, ou autres situations d'urgence.

Transports Canada poursuivra sa collaboration avec ses intervenants pour mettre sur pied le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport. L'objectif de ce programme est d'empêcher l'entrée non contrôlée dans une zone réglementée d'un port ou aéroport désigné. Les pièces d'identité des gens de mer délivrées par Transports Canada seront modernisées pour y inclure une habilitation de sécurité en matière de transport. Cela permettra d'accroître la sûreté maritime et de réduire les risques de menaces à la sûreté dans le réseau de transport.

À l'échelon international, Transports Canada renforcera la sûreté des transports et mettra en oeuvre de nouvelles politiques et programmes en matière de sûreté, pour instaurer une approche commune de la sûreté. Les efforts incluent des initiatives pour améliorer la sûreté de l'aviation (ce qui inclut le fret aérien); l'instauration de normes comparables pour la vérification de la sécurité (p. ex., des passagers et de leurs bagages), la vérification des antécédents et l'amélioration de la sûreté des conteneurs.

Transports Canada a élaboré un programme de contribution de deux ans qui vise le secteur des trains de banlieue et du transport en commun qui compte un grand nombre de passagers, et plus particulièrement les grands réseaux de transport en commun, ainsi que l'équipement. Ce programme permettra d'accorder une aide financière aux exploitants des trains de banlieue et des transports en commun dans des grandes zones métropolitaines désignées afin d'accélérer la mise en place de mesures de sécurité nouvelles et renforcées. Au cours de la prochaine année, Transports Canada procédera avec ses partenaires à un examen de la sécurité des trains de banlieue et des transport en commun, dans le but de faire participer d'autres ministères et organismes, les gouvernements provinciaux et territoriaux, l'industrie et les intervenants dans un examen des questions pertinentes à la sûreté ferroviaire, et de formuler des solutions pour un régime de sûreté plus rigoureux fondé sur les risques. La portée de l'examen a été élargie pour inclure la sécurité des opérations des transports en commun particulièrement dans les zones à grande fréquentation. Les résultats de cet examen seront intégrés dans le plan d'action sur la sécurité des transports.

La sûreté maritime demeure l'une des grandes priorités du Canada puisqu'un réseau de transport maritime sécuritaire appuie une liaison commerciale essentielle qui relie le Canada au reste du monde. Depuis 2001, le gouvernement du Canada a investi presque 930 millions de dollars dans des initiatives de sûreté maritime auxquelles participent plusieurs ministères et organismes. Dans le cadre de cet investissement, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) a été mis sur pied sous la direction de Transports Canada pour coordonner les efforts de sûreté maritime au nom du gouvernement du Canada.

Au cours des trois prochaines années, le GTISM continuera à faciliter et à élargir la collaboration et la coordination entre ses 17 ministères et organismes membres afin d'accroître l'échange d'information et d'améliorer l'interopérabilité entre les membres. Il continuera aussi à recenser les interventions du gouvernement fédéral à l'appui des obligations nationales et internationales en termes de sûreté maritime, à améliorer l'efficacité de la réalisation des initiatives de sûreté maritime et à faciliter la communication avec les autres ordres de gouvernement, le secteur privé, et les comités régionaux qui ont un intérêt ou des responsabilités dans ce domaine. Par ses efforts de facilitation, le GTISM tente de s'assurer que les initiatives de sûreté maritime du Canada sont efficaces et efficientes et qu'elles tirent parti des ressources et de l'expertise des nombreux ministères et organismes, en évitant le recoupement des efforts, et ce, vers un objectif commun : la sûreté du réseau de transport maritime. Dans le but d'atteindre cet objectif, le GTISM développera en 2007-2008 un cadre de rendement horizontal pour la sûreté maritime accompagné de mesures de rendement.

La sûreté des ports et des installations maritimes du Canada sera renforcée en vertu du Programme de contribution pour la sécurité maritime, un programme triennal de 115 millions de dollars lancé en 2004-2005 pour aider les ports et autres installations maritimes à renforcer la

sûreté. En juin 2006, le gouvernement a annoncé que le programme sera élargi pour inclure les exploitants de traversiers intérieurs du Canada et qu'il sera prolongé de deux ans pour toutes les installations, autres que les administrations portuaires canadiennes. En 2007-2008, le programme continuera à financer des projets de renforcement de la sûreté dans les ports et les installations maritimes du Canada.

Le programme de contribution du Ministère pour les simulateurs marins, assorti d'une enveloppe de 7,2 millions de dollars du fédéral, aidera les provinces à moderniser leurs simulateurs servant à la formation maritime. Le programme appuie directement et fait progresser le mandat et l'objectif stratégique du Ministère en contribuant financièrement à la fourniture d'équipement ultramoderne pour la formation maritime sur simulateur qui permettra d'assurer le niveau de formation et de certification réglementaire des gens de mer, contribuant ainsi à la sécurité du réseau de transport maritime dans les eaux canadiennes et internationales.

L'efficacité de la sûreté maritime repose sur la compilation de données brutes et de renseignements recueillis auprès de sources ministérielles et générales dans le but de dresser un portrait de la situation maritime. La fonction des Centres d'opérations du secteur maritime (MSOC) est de permettre aux ministères et organismes de collaborer pour recueillir et analyser les renseignements en vue de procéder à un sérieux travail de sensibilisation dans leur secteur de responsabilité respectif concernant la sûreté des transports en général, mais plus particulièrement la sûreté maritime. Il est bon de souligner qu'il existe d'autres intérêts et exigences en matière de surveillance maritime qui ne sont pas entièrement couverts par les activités en cours. Des efforts ont été entrepris, comme l'initiative des MSOC sur les côtes est, la voie maritime du Saint-Laurent et ouest, en vue d'accroître de façon importante la capacité du Canada à tenir compte de ces exigences. En regroupant le personnel interorganisme civil et militaire, les MSOC permettront d'avoir un portrait plus clair quant à l'identification, aux intentions et aux mouvements des navires, du personnel et des cargaisons qui se dirigent vers les eaux canadiennes ou qui y naviguent déjà. L'objectif vise un milieu intégré où des renseignements cohérents et en temps opportun sur les navires d'intérêt pour le gouvernement du Canada peuvent être compilés rapidement et efficacement par les MSOC, sera en place pour informer les décideurs appropriés concernés. À l'heure actuelle, les principaux organismes et ministères, soit l'Agence des services frontaliers du Canada, la Garde côtière canadienne, la Gendarmerie royale du Canada, Transports Canada et le ministère de la Défense nationale travaillent ensemble à la mise au point d'un concept des opérations afin d'élaborer un portrait intégré de la situation maritime.

Transports Canada continuera de collaborer avec les intervenants à la mise en oeuvre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM). Les règlements sur la sécurité du transport maritime ont été modifiés le 30 novembre 2006, afin d'établir un programme fondé sur les risques pour assurer la sûreté des personnes dans les ports, ainsi que la prévention d'actes illégaux d'interférence avec les transports maritimes, en veillant à ce que les personnes qui sont en mesure de nuire à la sûreté du transport maritime n'obtiennent pas d'habilitation de sécurité. Au cours de la prochaine année, des lignes directrices opérationnelles et des systèmes seront mis en place pour instaurer le PHASTM dans les grands ports dans le cadre de la phase I du programme des règlements mentionnés ci-dessus. Un nouveau régime de pénalités administratives et monétaires entrera également en vigueur en

décembre 2007 afin d'accroître les moyens d'assurer un régime efficace de surveillance et d'application de la loi.

En 2007, Transports Canada propose d'amorcer le processus réglementaire en vue d'élaborer les modifications aux règlements sur la sécurité du transport maritime pour la certification des agents de sûreté des navires et des services de traversiers au Canada. Le travail commencera sur les importantes initiatives suivantes, identifiées par l'Organisation maritime internationale (OMI) comme étant à l'avant-scène de la sûreté maritime à l'échelle internationale. De plus, Transports Canada fera la promotion de la sûreté des transports et mettra en place des politiques et programmes nouveaux dans le but d'établir une approche commune à la sûreté sur le plan international. Ses efforts incluront des initiatives visant à : améliorer la sûreté de l'aviation (y compris du fret aérien); améliorer la sûreté des conteneurs et considérer des exigences en matière de sûreté pour les navires non ressortissants à SOLAS. Aussi, au cours des trois prochaines années, en collaboration avec d'autres ministères et partenaires internationaux, Transports Canada créera un environnement compatible de réglementation maritime permettant la mise en œuvre d'une approche uniforme concernant les navires et les cargaisons à destination des eaux nord-américaines ou s'y trouvant.

2.1.2.2 Réglementation intelligente

Au cours de l'an prochain, à titre d'un des principaux ministères de réglementation, Transports Canada continuera d'appuyer l'initiative de réglementation intelligente du gouvernement. En termes pratiques, cela signifie une réglementation davantage axée sur la sûreté et la sécurité, ce qui donne lieu à des interventions ciblées, et qui sont suffisamment souples pour faire place à l'innovation dans la poursuite des résultats.

Cette année, une initiative clé à Transports Canada sera de signer une entente avec l'industrie automobile en ce qui concerne la fabrication et l'utilisation d'appareils télématiques à bord des véhicules, comme pour la navigation, l'accès Internet et les cellulaires. Cette entente doit comprendre une norme de sûreté, des principes généraux et des éléments de traitement qui guideront la conception et l'évaluation des produits. La production d'appareils télématiques plus sûrs aidera à réduire les incidents liés à la distraction du conducteur et les collisions. Cette entente offrirait à l'industrie plus de souplesse et de possibilités d'innovation en termes de conception des produits et elle n'exigerait pas que le Ministère publie un nouveau règlement ou adapte un ancien règlement afin de répondre aux nouveaux progrès technologiques. Les consultations relatives aux conditions de l'entente progressent bien et devraient prendre fin en 2007.

En 2007, le programme relatif aux exploitants d'aéronefs d'État, un nouveau cadre réglementaire fondé sur le rendement, sera présenté. Ce programme s'appliquera à tout exploitant d'aéronefs d'État qui fournit des services aériens au nom de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou d'un territoire, et visera à tenir compte des réalités opérationnelles uniques et variées de ces exploitants. La gestion courante de ce programme sera assurée par la nouvelle Association canadienne des exploitants aériens gouvernementaux et Transports Canada, et reposera sur une solide structure de systèmes de gestion de la sécurité. L'Association et l'organisme de l'Aviation civile de Transports Canada ont élaboré conjointement une réglementation provisoire, qui fait actuellement l'objet d'une évaluation technique.

En 2007, dans le but d'améliorer la transparence du programme de l'Aviation civile, Transports Canada adaptera et coordonnera les communications, et ce, en éduquant les voyageurs et l'industrie relativement au partage des responsabilités en matière de sécurité. Cet objectif sera réalisé dans le cadre d'une campagne nationale de sensibilisation aux questions pertinentes à la sécurité des cabines comme les passagers turbulents, le ratio d'agents de bord et les dispositifs de retenue pour enfants.

Alors que Transports Canada s'apprête à réaliser la mise en œuvre intégrale de la *Directive du gouvernement sur les activités de réglementation*, il sera essentiel que le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne tienne les intervenants informés des questions qui les concernent. L'échange d'information intra et interministérielle et entre les directions est essentiel pour que les intervenants soient tenus au courant des différents enjeux. Grâce à la *Directive du gouvernement sur les activités de réglementation*, la direction générale de l'Aviation civile examinera la façon dont son processus réglementaire actuel peut tenir compte de façon plus efficace de questions telles que la santé et la sécurité au travail et le transport des marchandises dangereuses.

Transports Canada continuera à formuler des règlements efficaces en matière de sûreté maritime qui permettront au Canada de suivre l'évolution continue du contexte de réglementation de la sûreté maritime. Cette approbation a favorisé la mise en œuvre rapide de nouvelles mesures de sûreté tout en assurant le maintien de régimes de sûreté maritime par l'industrie.

Transports Canada collabore avec l'Association canadienne de normalisation (CSA) à l'élaboration d'une nouvelle norme CSA pour la conception, la fabrication et l'utilisation au Canada de citernes amovibles selon les dernières recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) sur le transport des marchandises dangereuses. La CSA prévoit publier la norme à la fin de 2007 afin qu'elle soit par la suite intégrée à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses.

Cette norme permettra d'harmoniser les exigences du Canada avec les exigences internationales en matière de transport des marchandises dangereuses dans des citernes amovibles. De telles exigences nécessitent des règles pour la conception et la fabrication au Canada, de citernes amovibles conformes à la norme de l'ONU et pour leur approbation par le Canada, ainsi que pour la sélection et l'utilisation, l'inspection, la mise à l'essai et les réparations, au Canada, des citernes amovibles conformes à la norme de l'ONU peu importe où elles ont été approuvées et fabriquées. Cette mesure aidera à promouvoir le transport sûr et efficace des marchandises dangereuses dans des citernes amovibles au Canada et à l'étranger.

Les propositions canadiennes en ce qui a trait aux exigences de performance des grands récipients pour vrac (GRV) ont été retenues dans les recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses. L'élaboration de normes canadiennes appropriées est en cours afin de définir les exigences des recommandations de l'ONU relatives aux GRV, aux emballages normalisés et aux bouteilles à gaz. Cette mesure aidera à promouvoir le transport sûr et efficace des marchandises dangereuses dans ces différents contenants au Canada et à l'étranger, peu importe où ils sont conçus, approuvés ou fabriqués.

D'autres aspects clés de la stratégie de réglementation de Transports Canada comprennent l'élaboration de règles conformes aux règles des autres organismes de réglementation, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, et la tenue de consultations importantes ayant une vaste portée autant pour l'industrie que pour le public. Les consultations rigoureuses et exhaustives ont aidé à s'assurer que les prochaines réformes afférentes aux principales lois donneront lieu à des règles qui refléteront les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public :

- la *Loi sur l'aéronautique, de 1985*, sera modifiée pour aborder des dossiers comme la gestion de la fatigue, l'assurance-responsabilité, les systèmes de gestion des compagnies aériennes, l'analyse et le compte rendu des données de sécurité, la protection dans les cas de déclaration volontaire n'entraînant pas de mesures disciplinaires et de nouveaux instruments de conformité et d'application;
- la révision de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* se poursuit; des propositions de modifications sont prévues en 2007;
- la révision de la *Loi de 1985 sur la sécurité ferroviaire* sera entreprise en 2007 et sera une occasion pour le gouvernement fédéral d'identifier et de tenir compte de toutes les lacunes importantes que renferme cette loi, y compris les pouvoirs d'exécution limités, l'absence d'exigences de base en matière de sécurité, les difficultés en ce qui a trait à la délégation de pouvoirs, l'application incohérente des règles, le manque de clarté en matière de besoins techniques, et les limites juridictionnelles;
- la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* englobera les exigences à jour des conventions du travail maritime de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation internationale du Travail et apportera clarté et uniformité, une adaptabilité plus rapide et une applicabilité générale des normes de travail maritime;
- la *Loi de 1993 sur la sécurité des véhicules automobiles* modernisera ses dispositions relatives à l'efficacité et à l'harmonisation de la réglementation, à la certification et à la mise à exécution, et à l'importation.

2.1.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et systèmes de gestion de la sûreté

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et les systèmes de gestion de la sûreté (SGSu) sont des cadres formels d'intégration de la sûreté et de la sécurité dans les activités quotidiennes d'une entreprise de transport. Ils donnent lieu à l'établissement de responsabilités et de pouvoirs bien définis, à la détermination d'objectifs clairs et de cibles de rendement, à la gestion des risques et des menaces et à la conduite régulière d'inspections et d'évaluations internes. Dans un sens plus large, cela mène à une détection plus approfondie et à la résolution des problèmes systématiques éventuels en matière de sécurité ou sûreté. Transports Canada croit que les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté contribueront à améliorer davantage la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

En collaboration étroite avec l'industrie, la main d'œuvre et les autres parties intéressées, Transports Canada élaborera des plans afin de mettre en oeuvre les SGS et les SGSu, au besoin. La mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité dans les organismes aéronautiques, ferroviaires et maritimes constitue la pierre angulaire de l'amélioration de la sécurité, de la sûreté

et de la performance économique de l'industrie. Le Ministère continuera à mettre en oeuvre cette approche en 2007-2008.

En septembre 2006, un Groupe de travail sur les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté a été mis sur pied avec le mandat d'encourager une compréhension commune des SGS et des SGSu et d'élaborer une approche cohérente au sein de toutes les activités de programme du Groupe Sécurité et Sûreté de Transports Canada. Le groupe de travail continuera à consacrer ses efforts à l'élaboration d'un plan stratégique intitulé: *Avancer vers l'avant : Changer la culture de sécurité et de sûreté*, en collaboration avec les directions générales de Aviation civile, la Sûreté ferroviaire, la Sécurité ferroviaire et le transport urbain, la Sécurité maritime, la Sûreté maritime, la Sécurité routière, le Transport des marchandises dangereuses, la Sûreté et les Préparatifs d'urgence, les Services des aéronefs, et les Stratégies et Intégration. Ce plan stratégique comprendra la vision et l'orientation stratégique de Transports Canada en ce qui a trait au programme de surveillance réglementaire pour la sécurité et sûreté au cours des cinq prochaines années. En termes d'avantages, ce groupe de travail permettra d'améliorer les communications et de renforcer les liens entre les modes quant à l'application des SGS et des SGSu, et d'améliorer le processus décisionnel ainsi que la collaboration au niveau des projets et des applications connexes.

Étant donné que les systèmes de gestion de la sécurité constituent le moyen le plus prometteur de prévenir les accidents dans l'aviation civile, Transports Canada continuera à apporter des améliorations au *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, principalement en ce qui a trait aux aéroports, aux hydroaérodromes et aux organismes de maintenance agréés. Transports Canada mettra également en place l'infrastructure nécessaire pour permettre la mise en oeuvre intégrale des SGS, comme l'application des systèmes de gestion des risques liés à la fatigue à titre expérimental dans des organismes choisis. La direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada poursuivra sa restructuration entreprise en 2006 afin de s'adapter à la fois au milieu de travail en évolution et au nouveau cadre de réglementation. À l'externe, la mise en oeuvre des SGS dans les organisations du milieu de l'aviation nécessitera la présence d'experts dans tous les domaines de la direction générale de l'aviation civile pour qu'il y ait une véritable interaction avec tous les partenaires du domaine de la sécurité dans le milieu aéronautique dans le cadre d'équipes de travail multidisciplinaires. En conséquence, il a été décidé de procéder aux changements organisationnels en cours selon une approche progressive. Pour 2007, la priorité du Projet de mise en oeuvre de la transition de l'organisation à l'échelle nationale sera la conception détaillée de la structure organisationnelle.

Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, entré en vigueur le 31 mars 2001, exige que les compagnies de chemin de fer assujetties à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* mettent en place et maintiennent des systèmes de gestion de la sécurité. En 2007-2008, le Ministère tiendra une tribune à l'intention des intervenants relativement à leurs expériences concernant la mise en oeuvre des SGS dans l'industrie ferroviaire, et procédera à la révision du Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire et des documents d'orientation.

Le Canada est l'un des pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui a joué un rôle essentiel à l'égard de la mise en oeuvre des exigences des SGS sur tous les navires qui se livrent à des échanges internationaux. Les systèmes de gestion de la sécurité ont été rendus

obligatoires pour les transporteurs maritimes internationaux canadiens par le Règlement sur la gestion de la sécurité, qui a introduit le Code international de gestion de la sécurité (ISM) en 1998 et élargi la portée de son application en 2002. Transports Canada a connu une certaine réussite en termes de promotion de l'adoption volontaire du code ISM par les entreprises nationales de transport maritime. Le Ministère a également élaboré des documents d'orientation pour les petits navires de transport de passagers qui ont des activités internationales et pour lesquels la mise en oeuvre d'un code ISM à grande échelle ne serait pas réalisable.

Transports Canada examine des façons d'accroître la mise en oeuvre de ces systèmes et évalue les divers secteurs du transport maritime à la recherche d'occasions d'accroître la participation et continuera à travailler avec l'industrie maritime au cours des prochaines années afin de cerner les possibilités d'utiliser les principes du SGS pour améliorer continuellement le régime de sécurité et de sûreté maritime au Canada.

La mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sûreté est un effort coordonné des groupes responsables de la sûreté aérienne, maritime et ferroviaire. En 2007, Transports Canada poursuivra ses recherches, ainsi que ses consultations auprès des intervenants en vue d'évaluer l'état de préparation de l'industrie en ce qui a trait à la sûreté pour la mise en oeuvre des SGS. En outre, en 2007, le Ministère concentrera ses activités sur l'élaboration de politiques et la conception de programmes afin que leur mise en oeuvre soit bien engagée en 2009.

2.1.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Même si le transport offre de nombreux avantages économiques et sociaux, la circulation des personnes et des biens peut avoir une incidence environnementale importante susceptible de provoquer à son tour des répercussions sociales et économiques. Une prise de décision efficace pour le transport durable exige que l'on tienne compte de l'environnement tout autant que des facteurs économiques et sociaux. Les incidences environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit, les émissions de gaz à effet de serre et la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques. Ces pressions sont causées par diverses activités de transport, dont la construction d'infrastructures; l'exploitation des aéroports et des ports; l'exploitation et l'entretien du réseau routier; la production, l'exploitation, l'entretien et l'élimination des véhicules; enfin, la consommation d'énergie.

Transports Canada continuera de promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement en développant et en mettant en oeuvre des programmes et des politiques favorisant le développement durable afin de protéger le milieu naturel. Le transport durable étant une responsabilité partagée, le Ministère collaborera avec ses partenaires et les intervenants, y compris le grand public, le secteur des transports, les autres ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires, les municipalités ainsi que les organisations internationales.

En 2007-2008, un point d'un grand intérêt sera la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le Programme de réglementation de la qualité de l'air permettra au

gouvernement fédéral d'instaurer des mesures visant à réduire les émissions provenant à la fois des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre attribuables au secteur des transports. À cette fin, le gouvernement prendra des mesures immédiates pour s'attaquer aux émissions du secteur des transports. De façon plus particulière, Transports Canada élaborera une nouvelle réglementation qui limitera les émissions des nouveaux véhicules automobiles et du secteur ferroviaire et s'assurera que les normes internationales sur les émissions attribuables au transport maritime et aérien s'appliquent au Canada. De plus, le gouvernement introduira de nouveaux programmes dans le cadre de la stratégie écoTransports, annoncée en février 2007.

Transports Canada a déposé sa quatrième Stratégie de développement durable (SDD) triennale successive le 13 décembre 2006. Pour cette stratégie, Transports Canada a choisi de privilégier trois thèmes au coeur même du transport durable, soit le transport urbain, le transport commercial de marchandises et le transport maritime. Ces thèmes ont permis au Ministère d'orienter ses efforts et de se concentrer sur un nombre restreint d'engagements importants et axés sur les résultats. Le plan d'action de la SDD 2007-2009 comporte sept défis stratégiques, découlant de la stratégie de 2004-2006. Au cours de l'exercice 2007-2008, le Ministère continuera à mettre en oeuvre les engagements et les objectifs de la stratégie 2007-2009 (voir le tableau 11 SDD pour les détails sur les engagements de 2007-2008). Un nouvel élément de la stratégie 2007-2009 est l'engagement d'établir un fonds interne pouvant aller jusqu'à un million de dollars par année pour les trois ans de la SDD. Ce fonds appuiera des projets novateurs qui contribuent de façon importante au transport durable, et les projets approuvés seront considérés comme des engagements dans le cadre de la SDD. Les projets pour l'exercice 2007-2008 seront sélectionnés au début de 2007.

Dans sa *Stratégie de développement durable 2004-2006*, Transports Canada avait inclus un défi clé visant l'amélioration de la gestion environnementale des terrains et des activités de Transports Canada. Le Ministère a relevé ce défi permanent au moyen de son Système de gestion environnementale (SGE). Le SGE aide le Ministère à mieux comprendre la nature des incidences du transport sur l'environnement. Ce système a mené à l'élaboration de programmes dans les domaines de l'évaluation environnementale, de l'assainissement des sites contaminés, de la protection de l'environnement et de la gestion des biens immobiliers. En 2007-2008, le SGE continuera à aider le Ministère en lui facilitant la compréhension et la gestion des répercussions du transport sur l'environnement.

En 2007-2008, Transports Canada mettra sur pied de nouveaux programmes dans le cadre de la stratégie de écotransports pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques. Ces programmes favoriseront l'application de technologies propres pour les véhicules personnels et les transporteurs de marchandises dans tous les modes et élargiront l'éventail des options de transport durable pour les Canadiens. Les programmes s'adresseront aux entreprises, aux gouvernements, aux associations de l'industrie et aux consommateurs afin de réduire l'impact environnemental du secteur des transports par l'intermédiaire de démonstrations, des projets pilotes, la mise en valeur de solutions de rechange et le renforcement de la capacité. Plus de détails sur ces programmes sont fournis ci-après.

L'encadré ci-dessous présente quelques indicateurs de rendement de haut niveau qui serviront à suivre les progrès accomplis dans l'atteinte des objectifs du Ministère en matière de transport durable.

Indicateurs de progrès

- Réduction des émissions totales de gaz à effet de serre par mode (essence routière, diesel routier, carburant aérien, diesel ferroviaire et carburant maritime).
- Économie moyenne de carburant pour les véhicules utilitaires légers, les camionnettes, les camions de gros tonnage, les locomotives et les aéronefs.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport des marchandises par tonne-km pour les camionnettes, les camions de poids moyen, les camions de gros tonnage, les locomotives et les navires.
- Pollution atmosphérique moyenne par véhicule utilitaire léger (là où des données sont disponibles).
- Diminution de la pollution atmosphérique totale par tonne-km pour le camionnage pour compte d'autrui, le transport maritime, ferroviaire et aérien.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités de Transports Canada.
- Nombre de sites contaminés de Transports Canada ayant fait l'objet d'un assainissement ou d'une gestion des risques.

Responsabilité environnementale : défis et possibilités

De multiples facteurs provenant du transport des personnes et des marchandises ont une incidence sur l'environnement, en particulier dans les zones urbaines où résident environ 80 % des Canadiens. La mauvaise qualité de l'air est un problème grandissant en raison de ses nombreuses incidences sociales, économiques et environnementales. La réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue toujours un véritable défi pour le Canada et le secteur des transports en particulier. En 2004, environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) produites au Canada provenaient des transports, dont les deux tiers des régions urbaines. En 2002, les transports étaient responsables d'environ 53 % de toutes les émissions de NO_x, 59 % des émissions de monoxyde de carbone, 24 % des émissions de COV, 3 % des émissions d'oxydes de soufre et 5 % des émissions de particules (PM_{2.5}) – les principales composantes du smog urbain.

Étant donné la forte concentration de la population dans les zones urbaines, un réseau de transport efficace, sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement constitue une composante intégrale des collectivités durables. Bien que le taux de croissance urbaine rapide ait donné lieu à plusieurs possibilités en termes d'économie et de développement, notamment en termes de création d'emploi, développement des quartiers et construction d'infrastructures, les conséquences n'en demeurent pas moins importantes.

Le transport des marchandises contribue grandement à l'économie du Canada, tant par la part qu'il occupe dans l'activité économique que par son rôle habilitant en ce qui a trait au transport des produits vers les marchés. La croissance des échanges commerciaux et les changements dans les activités liées au transport de marchandises, comme les modèles de livraison juste à temps, entraînent une augmentation considérable de l'activité dans tous les modes. Dans l'ensemble, on prévoit une hausse de 60 % du transport de marchandises entre 1990 et 2020, l'augmentation la plus importante s'effectuant dans les secteurs du transport aérien et routier.

Il existe un besoin continu de relever les défis systémiques et d'exploiter les possibilités, afin d'assurer une plus grande intégration là où c'est possible. Les efforts visant à influencer à la fois sur l'offre et la demande en matière de transport seront cruciaux pour la constitution d'un réseau de transport plus durable. Les efforts futurs devront aussi de plus en plus viser à assurer l'efficacité du réseau de transport urbain, à réduire les encombrements et à améliorer la qualité de l'air.

Le fait d'influencer les choix des Canadiens en matière de transport par l'intermédiaire d'initiatives visant une plus grande sensibilisation et du transfert des connaissances est un excellent moyen pour le gouvernement de réaliser des réductions importantes au niveau des émissions provenant des transports, de la demande d'infrastructures et d'améliorer la santé des Canadiens par des choix de modes alternatifs et actifs. Transports Canada dispose aussi d'autres éléments importants comme les nouvelles technologies qui appuient le transport durable et la possibilité d'élargir son rôle en recherche et développement axé sur le transport durable. Le gouvernement fédéral continuera à promouvoir le rendement énergétique des véhicules et fera en sorte que l'industrie automobile atteigne les cibles visant à réduire les émissions prévues dans le Protocole d'entente volontaire gouvernement-industrie sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Grâce à un effort centralisé, Transports Canada tentera d'organiser et d'améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse de données sur le transport durable dans tous les modes, ce qui signifie l'élaboration de nouveaux outils de collecte et d'analyse de données pour améliorer le processus décisionnel. Le projet reposera sur la capacité de Transports Canada d'effectuer une analyse des politiques et de donner des avis sur les questions relatives à l'environnement et au développement durable dans le domaine des transports. Les objectifs propres à ce projet comprendront l'élaboration de cadres d'analyse et la tenue d'études visant à élaborer ces cadres en fonction de questions environnementales essentielles pour améliorer le processus décisionnel. L'élaboration d'outils analytiques permettra d'améliorer l'évaluation des changements climatiques, les options pour réduire les polluants nuisibles à la qualité de l'air, les coûts et les incidences de même que d'autres avantages comme la réduction de l'encombrement, le cas échéant.

Le défi en bout de ligne consiste à adopter une approche systémique pour réaliser une intégration judicieuse des enjeux environnementaux à la politique sur les transports. À cette fin, Transports Canada adoptera une approche intégrée et exhaustive en matière d'élaboration et de gestion des politiques et des programmes pour traiter les enjeux liés au développement durable et à l'environnement qui sont propres au secteur des transports, à l'échelle du gouvernement. Le Ministère collaborera avec ses partenaires et intervenants pour surmonter ces défis.

Responsabilité environnementale : priorités du programme

Afin de promouvoir un réseau de transport écologiquement responsable qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable, Transports Canada fera porter ses efforts sur des activités et des initiatives clés qui appuient les trois priorités du programme : changement climatique et assainissement de l'air, évaluation environnementale et protection environnementale et mesures correctives.

2.1.3.1 Changement climatique et assainissement de l'air

Le gouvernement du Canada est déterminé à élaborer et à mettre en oeuvre un programme environnemental visant à réduire les gaz à effet de serre et assurer à la population canadienne de l'air, de l'eau, des sols et de l'énergie propres. Le programme environnemental sera efficace, réaliste et axé sur la réduction durable des émissions au Canada tout en assurant la vitalité de son économie. Le gouvernement élaborera des solutions qui auront des avantages concrets sur l'environnement et la santé pour le Canada et qui amélioreront sa capacité de commercialiser de nouvelles technologies sur le marché international.

La première partie de ce programme environnemental portera sur des mesures ayant trait à la réglementation, à la politique et au programme pour tenir compte de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. L'intention du gouvernement concernant les mesures réglementaires a été communiquée en octobre 2006 lors du dépôt de la *Loi canadienne sur la qualité de l'air*.

Transports Canada joue un rôle de pointe en matière de politiques sur le changement climatique et l'assainissement de l'air liées au transport. Il collabore avec d'autres ministères et intervenants afin d'élaborer et d'analyser de nouvelles politiques et mesures de réduction des émissions provenant du secteur des transports.

Le Ministère a examiné de nouvelles occasions de réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre, en appui au programme environnemental du gouvernement. En 2007-2008, il présentera de nouvelles initiatives et accroîtra la portée des programmes existants dans le cadre de la Stratégie écoTransports. Le Programme des véhicules à technologie de pointe prendra fin le 31 mars 2007. Dans le cadre de la Stratégie écoTransports, le ministre a annoncé le 14 février 2007 le nouveau [Programme écoTechnologie pour les véhicules](#) qui fera fond sur les leçons tirées du PVTP. Le Programme écoTechnologie pour les véhicules ira plus loin afin d'évaluer et de mettre à l'essai une gamme de technologies respectueuses de l'environnement à utiliser sur les camions légers. La démonstration de voitures de tourisme les plus propres et les plus efficaces au monde accroîtra la sensibilisation et aidera à mettre à la disposition des Canadiens les faits dont ils ont besoin pour éclairer l'acquisition d'un véhicule dans l'avenir. Le programme fonctionnera en étroite collaboration avec l'industrie automobile et se penchera sur des façons de réduire les obstacles à l'introduction d'une plus vaste gamme de technologies dans le marché canadien. Le Fonds de démonstration de technologies du transport des marchandises et les programmes d'incitatifs en matière de technologies du transport des marchandises ont pris fin le 31 mars 2007. Le 15 février 2007, le ministre a annoncé six nouvelles initiatives [écoMarchandises](#) visant à réduire les effets du transport des marchandises sur l'environnement et la santé par l'adoption accélérée d'une technologie de réduction des émissions. L'initiative sur l'alimentation à quai des navires aidera à réduire les émissions des navires dans le port. Le Programme [écoMobilité](#), annoncé le 13 février 2007, aidera à élargir la disponibilité d'options commodes de transport durable pour les Canadiens intéressés à réduire l'utilisation de leur voiture de tourisme.

Le 5 avril 2005, le gouvernement du Canada et l'industrie automobile ont signé un accord sur des mesures pour lutter contre le changement climatique. Aux termes de l'accord, les fabricants automobiles prendront des mesures volontaires pour réduire les émissions annuelles de gaz à

effet de serre des véhicules légers de 5,3 mégatonnes (Mt) en 2010. L'accord conclu donne aux consommateurs des choix écoénergétiques, met l'accent sur des mesures immédiates pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et offre une solution économique au gouvernement, à l'industrie et aux consommateurs.

Un comité de surveillance conjoint gouvernement-industrie a été constitué pour assurer le suivi du rendement de l'industrie canadienne de l'automobile aux termes de ce protocole d'entente. Transports Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada sont représentés au sein du comité. Les réductions des émissions seront contrôlées année après année, avec des objectifs annuels intérimaires d'ici 2010. Les rapports annuels du comité seront communiqués au public, tout comme le protocole d'entente.

Le gouvernement du Canada a l'intention de réglementer la consommation d'essence des véhicules automobiles après l'expiration du protocole d'entente entre l'industrie automobile et le gouvernement du Canada. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en collaboration avec le ministre des Ressources naturelles, élaborera une réglementation à partir de l'engagement volontaire pris collectivement par l'industrie automobile en 2005. Cette nouvelle réglementation sera préparée et appliquée en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* telle que modifiée par la *Loi canadienne sur la qualité de l'air* proposée, qui doit entrer en vigueur pour les modèles de l'année 2011.

Transports Canada et Environnement Canada appuieront un protocole d'entente négocié avec l'Association des chemins du Canada prévoyant que l'industrie ferroviaire réduise ses émissions de polluants atmosphériques conformément aux normes de la Environmental Protection Agency des États-Unis sur les polluants atmosphériques et continue d'améliorer son rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre entre 2006 et 2010. Transports Canada élaborera et appliquera, en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, une nouvelle réglementation qui entrera en vigueur en 2011.

L'Arctique est extrêmement vulnérable aux changements climatiques et à ses répercussions. Historiquement, le rude environnement rendait l'accès aux ressources difficile. Cependant, au cours des 50 dernières années, les conditions climatiques changeantes associées aux progrès technologiques et à la demande accrue de ressources, ont augmenté l'accessibilité et le taux de développement dans le Nord. Il va sans dire que les changements climatiques sont devenus un facteur de premier plan qui influe sur l'avenir du Nord. Même si l'augmentation de l'accessibilité et de l'activité maritime nécessitera un soutien accru et présente de plus grands risques pour l'environnement, il en résultera également un développement social et économique grâce à la hausse des investissements, à la construction d'infrastructures et à l'amélioration de l'accès aux biens, aux services et aux fournitures. Dans le cadre du Groupe de travail sur la Protection de l'environnement marin arctique (PEMA), le Canada (Transports Canada), la Finlande et les États-Unis mèneront une étude de trois ans intitulée « Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique » dans le but d'étudier les activités maritimes actuelles et futures dans l'Arctique et les incidences sociales, économiques et environnementales connexes que l'augmentation des activités maritimes pourraient avoir sur les résidents de l'Arctique. La version définitive du rapport doit être présentée lors de la sixième réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique à l'automne 2008.

Transports Canada a collaboré avec des autorités municipales et régionales à la démonstration d'approches innovatrices et intégrées en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre par le secteur du transport urbain des voyageurs dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain. Ces démonstrations encouragent les transferts de mode et l'abandon des véhicules à passager unique en offrant aux résidents un choix élargi d'options de transport durable. Les leçons tirées de ces démonstrations et d'autres études de cas canadiennes réussies sont diffusées pour encourager l'adoption à plus grande échelle des approches concluantes. En 2007-2008, le programme continuera d'appuyer les projets de démonstration actuels et de partager les leçons apprises et les résultats par l'entremise du réseau d'information du programme.

Depuis 1999, le programme Sur la route du transport durable de Transports Canada a financé des projets innovateurs à petite échelle pour élargir le choix d'options de transport durable dont disposent les Canadiens. Le programme vise l'amélioration de la qualité de l'air et la santé, et la mise à profit d'autres avantages en appuyant le travail d'organismes sans but lucratif dans l'ensemble du Canada. En 2007-2008, le Ministère s'efforcera de renouveler le programme.

En janvier 2007, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) ont signé conjointement un protocole d'entente visant à réduire les émissions et les gaz à effet de serre provenant des locomotives. Ce protocole doit demeurer en vigueur jusqu'en 2010 et la réglementation sera présentée en 2011, en vertu des dispositions de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Transports Canada, en collaboration avec Environnement Canada et l'ACFC, prévoit organiser un atelier gouvernement-industrie sur les émissions des locomotives au cours de la durée de ce protocole.

2.1.3.2 Évaluation environnementale

Au cours de l'exercice 2006-2007, la réalisation d'évaluations environnementales aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* pour des projets nécessitant une autorisation aux termes de la *Loi sur la protection des eaux navigables* a continué à représenter une charge de travail importante tant pour le personnel de l'administration centrale que pour celui des régions. Des évaluations environnementales sont en cours ou terminées pour de nombreux projets, dont des ponts, des barrages, des installations de gaz naturel liquéfié, des mines, des fermes aquicoles et des pipelines.

Compte tenu de cette charge de travail, un examen stratégique des besoins de ressources en matière d'évaluation environnementale a été entrepris en 2006, y compris l'identification de mesures visant à accroître l'efficacité. En 2007-2008, le Ministère continuera à examiner les procédures, à instaurer des mesures visant à améliorer l'efficacité et à élaborer des documents d'orientation dans le but d'exécuter le programme d'évaluation environnementale de la manière la plus efficace sans compromettre la grande qualité des évaluations environnementales réalisées.

Au cours de 2007-2008, le comité de projet d'évaluation environnementale du niveau des directeurs généraux adoptera une démarche provisoire en vue d'établir la portée de l'évaluation (qui pourrait être en place jusqu'à ce que la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* puisse être modifiée) et une démarche provisoire visant à dialoguer avec les Autochtones dans le

cadre de l'évaluation environnementale du projet (qui sera en place jusqu'à la mise en oeuvre d'une politique du gouvernement fédéral).

En outre, l'évaluation environnementale stratégique (EES) permet aux décideurs de contribuer aux objectifs de développement durable du Ministère en intégrant les questions environnementales dans l'élaboration et l'analyse des initiatives pertinentes aux politiques, aux plans et aux programmes. Les Affaires environnementales prévoit collaborer étroitement avec les bureaux de première responsabilité dans le but d'améliorer le processus et la conformité de l'EES, par l'intermédiaire d'outils comme des séances de formation sur l'EES et un système de suivi informatique, qui comprend aussi une intégration antérieure de l'EES dans le processus décisionnel.

2.1.3.3 Protection environnementale et mesures correctives

En 2007-2008, Transports Canada renouvellera son engagement envers le Centre d'excellence pour l'atténuation du bruit et des émissions du transport aérien (PARTNER) dirigé par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et la National Aeronautics and Space Administration (NASA). PARTNER est un partenariat de longue date qui regroupe des membres du milieu universitaire, de l'industrie et du gouvernement et qui a pour but de créer un consortium international, bien au fait des besoins à l'échelle nationale et internationale pour favoriser des percées technologiques, opérationnelles, politiques, ainsi que des progrès au niveau de la main-d'oeuvre pour l'amélioration de la mobilité, de l'économie et de l'environnement. Le groupe effectue de la recherche fondamentale et du développement technologique afin de réduire les incertitudes associées aux effets de l'aviation sur l'environnement et élabore des solutions pour atténuer ces effets. Les connaissances et les capacités acquises dans le cadre de ces recherches permettront au gouvernement, à l'industrie et aux décideurs de la collectivité de posséder des données essentielles pour s'attaquer aux effets environnementaux, qui représentent le défi le plus important à la croissance soutenue et à la prospérité de l'aérospatiale civile.

En 2007-2008, Transports Canada exécutera aussi les tâches précisées dans le Plan de gestion des sites contaminés du Ministère. Le plan, qui répond à une exigence du Conseil du Trésor, énonce la stratégie quinquennale du Ministère pour gérer ses sites contaminés et repérer les sites suspects de contamination. En plus du financement provenant du Ministère, on aura recours au Plan d'action accéléré pour les lieux contaminés fédéraux afin d'amorcer ou d'accélérer le travail d'évaluation et d'assainir les sites à risque élevé.

Transports Canada surveille attentivement les navires qui transitent dans les eaux canadiennes en vertu du Programme national de surveillance aérienne (PNSA). Le PNSA est le principal moyen qui permet de détecter la pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans les eaux relevant de la compétence du Canada. Les éléments de preuve recueillis dans le cadre du PNSA sont utilisés par Transports Canada et Environnement Canada pour appliquer les dispositions de toute la législation canadienne pertinente aux déversements illégaux par les navires, y compris la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. Au niveau international, la surveillance aérienne est pratiquée sur une grande échelle et perçue comme le moyen le plus efficace de détecter les déversements d'hydrocarbures.

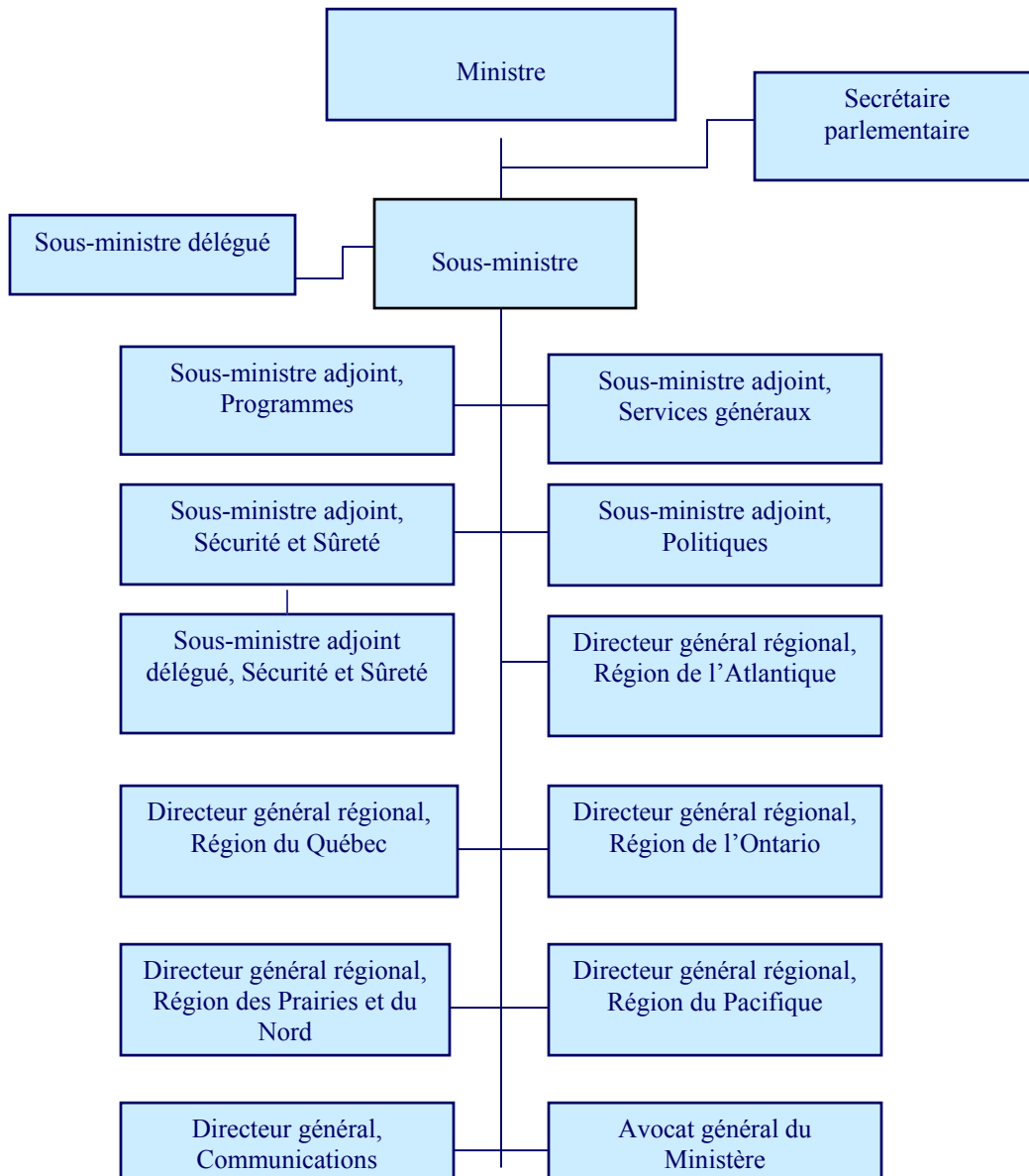
Transports Canada a lancé un certain nombre d'initiatives visant à renforcer son PNSA. Le Ministère a prévu des fonds additionnels pour augmenter la fréquence des patrouilles antipollution, ce qui a permis d'étendre la surveillance de la pollution à des secteurs où il n'y a habituellement pas de patrouille, comme l'Arctique. Les autres initiatives comprennent le partage des tâches avec d'autres ministères afin de s'assurer que chaque heure de surveillance est aussi productive que possible, ainsi que l'amélioration de l'équipement de surveillance propre à sa mission. En 2004-2005, le Ministère a confié à contrat le premier de deux ensembles intégrés d'équipement de surveillance de la pollution maritime, en vue de mieux protéger les ressources océaniques du Canada. L'aéronef de surveillance de la pollution a effectué sa mission inaugurale le 29 novembre 2006 muni de son nouvel équipement de surveillance. Les efforts de Transports Canada seront maintenus pour continuer à améliorer l'efficacité du PNSA. À l'automne 2007-2008, on s'attend à ce que le deuxième système soit opérationnel et que des membres d'équipage ayant reçu une formation y soient affectés. L'objectif de Transports Canada est que le Canada soit reconnu comme l'une des nations les plus compétentes dans le domaine de la reconnaissance maritime aérienne.

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

3.1 Renseignements sur l'organisation

À l'administration centrale de Transports Canada, cinq sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes, Services généraux, Sécurité et Sûreté, un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté – relèvent du sous-ministre, tout comme l'administration ministérielle, comprenant le groupe Communications, les Services juridiques ministériels et un sous-ministre délégué. Cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, et Pacifique – relèvent également du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités énoncées dans l'architecture des activités de programme.

ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE



3.2 Liens du Ministère avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada

Activité de programme (en milliers de dollars)	Postes budgétaires 2007-2008 ¹							Rajuste- ments (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)	Total des dépenses prévues
	Fonction- nement	Immobili- sations	Subven- tions	Contribu- tions et autres paiements de transfert	Dépenses brutes	Recettes dis- ponibles	Net = total pour le Budget principal		
1 – Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	519 399	28 830	430	126 901	675 560	(42 704)	632 856	8 669	641 525
2 – Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	151 377	38 970	25 909	205 369	421 625	(320 433)	101 192	267	101 459
3 – Politiques et programmes en appui au développement durable	106 519	5 460	-	13 112	125 091	(112)	124 979	34	125 013
Total	777 295	73 260	26 339	345 382	1 222 276	(363 249)	859 027	8 970	867 997

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

L'activité de programme n° 1 contribue à la réalisation du secteur de résultats « Collectivités sécuritaires et sûres » du gouvernement du Canada.

L'activité de programme n° 2 contribue à la réalisation du secteur de résultats « Marché sûr et équitable » du gouvernement du Canada.

L'activité de programme n° 3 contribue à la réalisation du secteur de résultats « Croissance économique durable ».

1. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère

3.3 Tableaux financiers

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008 ²	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
• Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	547 857	675 560	556 392	534 929
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ³	446 962	-	-	-
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	392 363	421 625	465 047	414 341
• Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ³	30 293	-	-	-
• Marine Atlantique S.C.C. ³	84 980	-	-	-
• VIA Rail Canada Inc. ³	169 001	-	-	-
• Politiques et programmes en appui au développement durable	65 710	125 091	60 869	54 056
Budget principal des dépenses budgétaires (brut)	1 737 166	1 222 276	1 082 308	1 003 326
Moins : Recettes disponibles ⁴	381 443	363 249	351 824	337 660
Total du Budget principal des dépenses	1 355 723	859 027	730 484	665 666
<i>Rajustements :</i>				
• Cadre de politique économique pour les aéroports du Canada – Frais d'appel pour l'OTC	-	-	(275)	(275)
• Cadre de politique économique pour les aéroports du Canada – Frais d'appel pour l'OTC	-	(100)	(100)	(100)
• Aéroport international de Gander (GIAA)	-	2 300	2 500	-
• Collectivités – Infrastructure stratégique – Toronto Transit Commission	-	660	686	707
• Collectivités – Infrastructure stratégique – Routes 50, 185, 35 et 20 au Québec	-	382	393	535
• FCIS – Route 175	-	529	545	566
• FIF – Routes 35, 55, 73/173	-	130	135	140
• Vérification interne – Fonctionnement	-	342	-	-

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein
(suite)

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008 ²	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
• Aliénation des terres à l'Aéroport Mirabel – Frais d'administration	-	4 727	3 348	2 842
Total des rajustements	-	8 970	7 232	4 415
Total des dépenses prévues	1 355 723	867 997	737 716	670 081
Total des dépenses prévues				
Moins : Recettes non disponibles ⁴	32 734	33 186	33 960	33 960
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux ⁵	25 493	59 668	59 330	58 652
Total des dépenses du Ministère	1 348 482	894 479	763 086	694 773
Équivalents temps plein	4 936	5 090	5 012	4 902

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

La différence entre les dépenses prévues de 2007-2008 à 2006-2007 est principalement due aux sociétés d'État qui ne font pas partie de l'architecture des activités de programme de Transports Canada. Pour les dépenses prévues sur la période de trois ans, les facteurs qui ont contribué à la diminution des dépenses s'expliquent principalement par : la cession continue de ports et d'aéroports, la réduction progressive des programmes de paiements de transfert comme le Programme stratégique d'infrastructures routières, le Programme de contribution à la sûreté maritime et le Plan d'action 2000 sur les changements climatiques, ainsi que par la hausse des réductions pour assurer l'efficacité et l'approvisionnement imposées par le Comité d'examen des dépenses du Cabinet.

1. Reflète les meilleures prévisions de dépenses prévues à la fin de l'exercice d'après les données réelles au 31 décembre 2006.
2. Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant du Budget principal des dépenses et des rajustements prévus pour chacun des exercices.
3. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère.
4. Pour plus d'information, consulter le tableau 5 – Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles par activité du programme.
5. Pour plus d'information, consulter le tableau 3 – Services reçus à titre gracieux.

Tableau 2 : Crédits et postes législatifs indiqués dans le Budget principal

2007-2008			
Credit ou poste législatif	Libellé tronqué pour le crédit ou le poste législatif	Budget principal 2007-2008 (en milliers de dollars)	Budget principal 2006-2007 (en milliers de dollars)
1	Dépenses de fonctionnement	318 413	234 692
5	Dépenses en capital	73 260	76 455
10	Subventions et contributions	313 145	296 228
(L)	Ministre des Transports — allocations de salaire et d'automobile	75	73
(L)	Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont.	3 300	3 300
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	68 658	66 781
(L)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	26 900	23 900
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	55 276	53 928
	Crédits non requis		
-	Paiements versés à VIA Rail Canada Inc. ¹	-	169 001
-	Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ¹	-	381 366
-	Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ¹	-	30 488
-	Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C. ¹	-	80 980
	Total pour le Ministère	859 027	1 417 192

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

(L) : Législatif

1. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère.

Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2007-2008
• Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	25 957
• Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) du Canada (sauf les fonds renouvelables). Contributions de l'employeur aux régimes d'avantages sociaux des employés et dépenses payées par le SCT.	25 979
• Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	4 247
• Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice	3 485
Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008	59 668

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

Tableau 4 : Sommaire des dépenses d'immobilisations par activité de programme

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
• Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	37 486	28 830	12 112	18 440
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ²	96 091	-	-	-
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	37 478	38 970	58 550	52 890
• Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ²	2 836	-	-	-
• Marine Atlantique S.C.C. ²	8 907	-	-	-
• VIA Rail Canada Inc. ²	16 000	-	-	-
• Politiques et programmes en appui au développement durable	3 496	5 460	4 338	3 670
Total	202 294	73 260	75 000	75 000

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

1. Reflète les meilleures prévisions des dépenses prévues à la fin de l'exercice selon les données réelles au 31 décembre 2006.
2. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère.

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

Recettes disponibles

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire				
• Frais d'utilisation en vertu du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>	8 018	8 375	8 328	8 332
• Entretien des aéronefs et services de vol	31 651	23 770	23 770	23 770
• Frais d'utilisation en vertu du <i>Règlement sur la sûreté maritime</i>	7 884	7 621	7 591	7 591
• Recettes provenant du Programme du registraire des véhicules importés	4 000	755	755	755
• Inspections et certifications	1 279	379	379	379
• Paiements de loyer du Centre d'essais pour véhicules automobiles	280	280	280	280
• Recettes provenant de locations et concessions	1 022	808	649	598
• Produit des ventes et de la formation	719	812	812	812
• Recherche et développement	844	-	-	-
• Recettes diverses	815	75	75	75
	56 511	42 875	42 639	42 592
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Recettes provenant des prévisions fournies par les services aériens	240	160	160	160
• Recettes des ports publics provenant des frais d'utilisation et des permis d'utilisation de quai	7 830	8 415	8 431	8 431
• Recettes des aéroports provenant des frais d'utilisation et des contrats de services	5 220	5 150	5 165	5 165
• Administrations aéroportuaires – paiements de loyer et de biens meubles	302 175	298 048	287 317	273 267
• Recherche et développement	1 230	1 154	1 154	1 154

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles
(suite)

Recettes disponibles (suite)

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
• Recettes provenant de locations et concessions	7 792	7 105	6 637	6 576
• Produit des ventes et de la formation	103	110	110	110
• Recettes diverses	172	120	120	120
	324 761	320 262	309 094	294 983
Politiques et programmes en appui au développement durable				
• Recettes provenant de locations et concessions	100	103	82	76
• Produit des ventes et de la formation	3	-	-	-
• Recettes diverses	68	10	10	10
	171	112	91	85
Total des recettes disponibles	381 443	363 249	351 824	337 660

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles
(suite)

Recettes non disponibles

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2006-2007 ¹	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Actifs non liés à la navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	5 200	5 200	5 200	5 200
• Honoraires des administrations portuaires canadiennes	12 534	12 986	13 760	13 760
• Recherche et développement – recettes en redevance		-	-	-
• Wagons-trémies (location, règlement de dommage, taxe de stationnement de wagons)	15 000	15 000	15 000	15 000
Total des recettes non disponibles	32 734	33 186	33 960	33 960
Total des recettes disponibles et des recettes non disponibles	414 177	396 435	385 784	371 620

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

1. Représente les meilleures prévisions des dépenses prévues à la fin de l'exercice selon les données réelles au 31 décembre 2006.

Tableau 6 : Besoins de ressources par direction ou secteur

2007-2008 ¹				
(en milliers de dollars)	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au développement durable	Total des dépenses prévues
Sous-ministre adjoint – Sécurité et Sûreté	407 231	-	2 584	409 815
Sous-ministre adjoint – Politiques	-	135 404	-	135 404
Sous-ministre adjoint – Programmes ²	-	(98 898)	102 382	3 484
Directeur général régional, Atlantique	40 787	7 925	3 009	51 721
Directeur général régional – Québec	46 763	31 049	3 246	81 058
Directeur général régional – Ontario	50 518	10 506	2 906	63 929
Directeur général régional – Prairies et Nord	51 083	8 844	5 209	65 136
Directeur général régional, Pacifique	45 144	6 629	5 677	57 450
Total	641 525	101 459	125 013	867 997

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

Nota :

1. À la suite de la décision n° 832871 du CT en date du 22 juin 2006, les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère.
2. Le secteur Sous-ministre adjoint – Programmes inclut toutes les recettes nettes en vertu d'un crédit relatives à l'activité de programme « Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché ». Les recettes nettes en vertu d'un crédit prévues sont supérieures aux dépenses prévues et le montant est, par conséquent, présenté entre parenthèses.

Tableau 7 : Plan réglementaire du Ministère

Réglementation	Résultats prévus
<p>Des modifications à la <i>Loi sur l'aéronautique</i> sont en cours pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, de la protection dans les cas de déclaration volontaire n'entraînant pas de mesures disciplinaires ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la loi (répercussion moyenne).</p>	<p>Des prescriptions législatives modernisées pour répondre aux besoins de l'industrie. <i>À cette fin, on procédera à une mise à jour du cadre législatif qui tient compte des besoins économiques de son secteur d'activités tout en assurant la sécurité du public voyageur.</i></p>
<p>Des modifications au <i>Règlement de l'aviation canadien</i> pour y introduire l'exigence pour les aéroports, les unités de formation au pilotage et les plus petits exploitants commerciaux de mettre en place un système de gestion de la sécurité, qui intègre les opérations et les systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines (répercussion moyenne).</p>	<p>Opérations sécuritaires et respect du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>. <i>Pour ce faire, on élaborera un processus systématique, explicite et exhaustif pour la gestion des risques à la sécurité, qui intègre les opérations et les systèmes techniques (y compris la gestion des ressources financières et humaines), pour toutes les activités pertinentes à une entreprise. Le processus, appelé système de gestion de la sécurité (SGS) – vise à renforcer la sécurité d'une entreprise dans son ensemble, en identifiant les problèmes qui pourraient contribuer à réduire les marges de sécurité et en y apportant des mesures correctives.</i></p>
<p>Des modifications au <i>Règlement de l'aviation canadien</i> remplaceront les prescriptions législatives en matière de dispositifs avertisseurs de proximité du sol (GPWS) pour l'installation de systèmes d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) à bord des aéronefs commerciaux et des avions à turbomoteur non commerciaux ayant six sièges passagers ou plus. Les TAWS possèdent une technologie plus sophistiquée que les GPWS (répercussion moyenne).</p>	<p>Protection accrue des passagers et de l'équipage en réduisant les risques d'accidents. Les prescriptions législatives canadiennes seront plus conformes à celles des autres administrations où les TAWS sont déjà prescrits.</p> <p><i>À cette fin, on procédera à l'installation de TAWS qui donneront un avertissement précoce aux équipages de vol et</i></p>

Réglementation	Résultats prévus
	<i>leur permettront de prendre les mesures qui s'imposent pour prévenir les impacts sans perte de contrôle.</i>
Des modifications au <i>Règlement de l'aviation canadien</i> pour assurer une approche cohérente à l'établissement de rapports sur l'entretien hivernal des pistes et l'état de surface aux grands aéroports (répercussion moyenne).	Opérations aériennes hivernales plus sécuritaires aux aéroports canadiens. <i>À cette fin, il est nécessaire d'exiger des rapports de mesures sur la glissance des chaussées aéronautiques l'hiver aux aéroports canadiens et d'harmoniser les éléments techniques des prescriptions législatives ayant trait à l'entretien hivernal avec celles prescrites par les États-Unis.</i>
Des modifications au <i>Règlement de l'aviation canadien</i> consolideront les règlements et les normes en vigueur régissant le processus de certification des produits aéronautiques (répercussion moyenne).	Un processus général harmonisé de certification des produits aéronautiques. <i>À cette fin, on mettra en place des processus d'accès conviviaux, moins compliqués qui sont harmonisés avec les processus de certification étrangers équivalents afin de permettre à l'industrie canadienne d'en tirer le maximum d'avantages.</i>
Des modifications au <i>Règlement de l'aviation canadien</i> introduiront des normes de certification spécifiques aux hydroaéroports qui seront équivalentes aux normes semblables déjà en vigueur pour les aérodromes terrestres (répercussion moyenne).	Nouveau régime de certification pour les hydroaéroports qui donnera lieu à des opérations plus sécuritaires aux hydroaéroports. <i>À cette fin, on adoptera un nouveau régime de certification pour les hydroaéroports.</i>
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 208 — Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale : une recherche plus approfondie et une étude coûts-avantages sont en cours pour veiller à ce que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent	Protection accrue des occupants en cas de collisions frontales.

Réglementation	Résultats prévus
<p>une protection optimale aux occupants qui ont bouclé leur ceinture et pour minimiser les blessures causées par les systèmes de retenue des occupants (répercussion élevée).</p>	
<p>Des modifications au <i>Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile</i> sera modifié en introduisant trois documents de normes techniques qui comprendront une norme nouvelle et plus rigoureuse s'appliquant à tous les pneus utilisés sur les véhicules dont le poids n'excède pas 4 536 kg (répercussion moyenne).</p>	<p>Amélioration à la sécurité routière en raison du nombre moins élevé d'éclatements de pneus qui peuvent causer des accidents. Les prescriptions législatives canadiennes et américaines en matière de sécurité des pneus seront également harmonisées.</p>
<p>Des modifications à la norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 110 et 120, régissant les choix de pneus et de jantes pour tous les véhicules automobiles (répercussion moyenne).</p>	<p>Aider les propriétaires et les exploitants de véhicules à déterminer plus facilement la capacité de charge et la pression de gonflage des pneus, et à identifier les pneus défectueux en cas de rappel. Les prescriptions législatives canadiennes et américaines seront également harmonisées.</p>
<p>Des modifications à la norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 216 relative à l'écrasement du pavillon d'un véhicule afin d'accroître la sécurité des occupants du véhicule en cas d'accident comportant un capotage. Cette modification permettra de mettre à jour les normes de sécurité sur l'écrasement du pavillon actuellement en vigueur pour les véhicules automobiles et les autobus scolaires (répercussion moyenne).</p>	<p>Harmonisation avec les normes de sécurité récemment proposées par le gouvernement des États-Unis par la modification à la norme de sécurité canadienne concordante.</p>
<p>Des modifications à la norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 206 « Serrures de porte et composants de retenue de porte » (répercussion moyenne).</p>	<p>Des options permettant au Canada soit d'harmoniser les prescriptions législatives canadiennes en matière de sécurité avec celles des États-Unis ou d'adopter un règlement technique mondial promulgué par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules.</p>
<p>Une nouvelle norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 126 — Systèmes électroniques de contrôle de la stabilisation. La modification proposée au <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> permettra</p>	<p>Diminution du nombre de décès et de blessures dans les cas d'accidents impliquant un seul véhicule en raison d'une perte de</p>

Réglementation	Résultats prévus
d'harmoniser les prescriptions législatives en matière d'équipement et de performance du Canada pour les systèmes électroniques de contrôle de la stabilisation avec celles proposées aux États-Unis en introduisant un nouveau document de normes techniques (répercussion élevée).	contrôle.
Une modification au paragraphe 4(2) du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> faisant passer de 15 à 25 ans l'âge des véhicules admissibles qui ne satisfont pas aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (répercussion moyenne).	En réponse aux demandes des gouvernements provinciaux et territoriaux, limiter l'importation de véhicules à vieille technologie et potentiellement non sécuritaires et qui ne sont pas construits ni certifiés selon les normes de sécurité ou d'émissions du Canada.
Une modification à la norme sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada 500 « Véhicules à basse vitesse » - Ajout d'une prescription législative concernant l'apposition d'un écusson sur les véhicules lents (répercussion moyenne).	La mise en évidence de la vulnérabilité des véhicules lents comme partenaires si les provinces ou les territoires les autorisent à circuler parmi les autres catégories de véhicules. Aide aux consommateurs à se conformer aux prescriptions législatives provinciales et territoriales ayant trait au marquage des véhicules lents.
Ordonnance intérimaire pour les ensembles de retenue d'enfant (répercussion moyenne).	En publiant une ordonnance intérimaire, le Ministère s'attend à pouvoir autoriser des ensembles de retenue d'enfant pour des enfants pesant jusqu'à 65 livres plutôt que 48 livres ce qui permettra une harmonisation avec les modifications apportées récemment à la réglementation des États-Unis.
Présentation de la version finale d'un règlement concernant les ancrages d'attache pour sièges d'enfant dans les décapotables aux fins de publication dans la <i>Partie II de la Gazette du Canada</i> et l'harmonisation avec de nombreuses prescriptions législatives américaines ayant trait aux ancrages d'attache pour sièges d'enfant dans les différentes catégories de véhicules. Le projet de règlement traitera également de plusieurs propositions présentées par le CMP (répercussion moyenne).	Une harmonisation avec plusieurs prescriptions législatives américaines ayant trait aux ancrages d'attache pour sièges d'enfant dans les véhicules, et traitement de plusieurs préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la

Réglementation	Résultats prévus
	réglementation. Ce règlement fera connaître au public quel est le moyen de retenir correctement les enfants lorsqu'ils prennent place à bord d'un véhicule décapotable.
Présentation de la version préliminaire d'un règlement en vue d'harmoniser les prescriptions législatives américaines concernant les ensembles de retenue pour enfant aux fins de publication dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> (répercussion moyenne).	Par l'intermédiaire d'une publication dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> , le Ministère invitera les intervenants à faire part de leurs commentaires sur son initiative d'harmonisation avec les prescriptions législatives américaines ayant trait aux ensembles de retenue d'enfant et aux procédures de mise à l'essai. Une telle harmonisation permettrait aux consommateurs canadiens d'acheter des produits semblables à ceux vendus aux États-Unis..
Des modifications à la norme sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada 114 « Système de verrouillage et d'immobilisation » (répercussion moyenne).	Harmonisation avec les prescriptions législatives de la réglementation américaine qui a fait l'objet d'une révision récemment.
Une mise à jour en profondeur du programme de prévention de la pollution de Transports Canada par l'intermédiaire du nouveau <i>Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux</i> en vertu des dispositions de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> . Ce nouveau règlement permettra au Canada d'adhérer aux annexes facultatives IV, V et VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures (répercussion moyenne).	Diminution des incidents polluant le milieu marin causés par les navires. <i>Cela sera rendu possible grâce à l'introduction et à la mise en oeuvre du nouveau règlement.</i>
<i>Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux</i> (révisé) qui prévoit l'imposition de restrictions à la conduite des embarcations et à la navigation dans les eaux canadiennes. (LMMC et LMMC 2001) (répercussion moyenne)	Renforcement de la sécurité maritime. <i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i>

Réglementation	Résultats prévus
<p><i>Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance</i> (révisé), impose des exigences en matière de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, dont certaines modifications sont en cours en vertu de l'actuelle Loi, afin d'améliorer l'administration du processus d'examen à suivre, au moyen d'une réforme de la réglementation, en vertu de la nouvelle loi, dans le but de composer avec la question de l'agrément des fournisseurs de cours. (LMMC et LMMC 2001) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime pour les exploitants d'embarcation de plaisance et la communauté de plaisanciers.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p><i>Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires</i> (nouveau) : structure d'application graduelle et moyens efficaces de dissuasion à contrevenir à la Loi et visant les bâtiments exploités dans les eaux canadiennes. (LMMC 2001) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Amélioration de la conformité et de la sécurité maritime.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p><i>Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement</i> (nouveau), afin de rationaliser les règlements existants qui régissent le chargement et l'arrimage des cargaisons. (LMMC) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p><i>Règlement sur les abordages</i> (révisé), pour promouvoir des mesures uniformes et la conduite sécuritaire des bâtiments. (LMMC 2001) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Plus grande uniformité des règlements et renforcement de la sécurité en ce qui concerne la conduite des bâtiments.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p><i>Règlement sur le personnel maritime</i> (nouveau), afin de rationaliser en un seul règlement les prescriptions relatives à l'armement en équipage et à la certification et d'ajouter un élément de main-d'oeuvre. (LMMC 2001) (Répercussion moyenne)</p>	<p>Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements et sécurité accrue pour les passagers et l'équipage.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p>En vertu de la <i>Loi sur le pilotage</i>, les quatre administrations de pilotage doivent fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces. Les modifications proposées au <i>Règlement général sur le pilotage</i> découlent d'études distinctes sur les risques de pilotage menées par ces administrations depuis 2001 sur une série de recommandations contenues dans le rapport de 1999 sur</p>	<p>Service de pilotage sécuritaire et efficace destiné aux bâtiments commerciaux dans les eaux canadiennes de pilotage obligatoire.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par</i></p>

Réglementation	Résultats prévus
<p><i>l'Examen ministériel des questions de pilotage.</i> Les diverses initiatives réglementaires visent l'amélioration des pratiques et des procédures de pilotage dans les quatre régions de pilotage pour ceux qui se prévalent de ces services. (Répercussion moyenne)</p>	<p><i>l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p>Modifications proposées au <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> afin d'accroître la sûreté des traversiers intérieurs, à la suite d'une autre analyse de risque et des consultations auprès de l'industrie en 2007. (Répercussion moyenne)</p>	<p>Accroître la sûreté des traversiers intérieurs.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p>Modifications au <i>Règlement sur la sûreté maritime</i> afin d'établir les exigences en matière de certification pour les officiers de sûreté de navire, telles que l'exige l'Organisation maritime internationale. (Répercussion élevée)</p>	<p>Uniformité de la certification des officiers de sûreté de navire.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p>Aux termes des exigences adoptées par l'Organisation maritime internationale, les navires ressortissants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) seront tenus de transmettre des renseignements comme l'identité du navire, puis la date et l'heure de la position aux termes des exigences internationales de sûreté. Le système à longue portée d'identification et de localisation des navires aura pour but d'accroître la sûreté du transport maritime international en suivant les bâtiments via satellite. (Répercussion élevée)</p>	<p>Accroître la sûreté du transport maritime international et la connaissance du domaine.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par l'introduction et la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p>Établissement d'un règlement et/ou de mesures de sûreté aux fins du contrôle des bagages enregistrés, conformément à l'engagement du Ministre d'assurer le contrôle intégral des bagages enregistrés dans tous les aéroports désignés à compter du 1^{er} janvier 2006. (Répercussion élevée)</p>	<p>Amélioration de la sûreté du transport aérien; conformité aux normes internationales.</p> <p><i>Cette mesure sera réalisée par la mise en oeuvre du nouveau Règlement.</i></p>
<p>Le <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> sera modifié pour l'harmoniser avec les accords internationaux, préserver la réciprocité avec les dispositions américaines, réviser les normes sur les moyens de confinement afin de refléter les nouveaux développements techniques et normes de construction et de faire face aux nouveaux enjeux. (Répercussion moyenne)</p>	<p>Amélioration du niveau de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.</p>
<p>Un nouveau règlement sera élaboré et mis en oeuvre en vertu de la <i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i>, telle que modifiée par la <i>Loi canadienne sur la qualité de l'air</i> proposée, qui</p>	<p>Transports Canada diffusera un document de travail portant sur les options en matière de réglementation avant la tenue de</p>

Réglementation	Résultats prévus
<p>entrera en vigueur pour l'année modèle 2011. Le ministre des Transports, en collaboration avec le ministre des Ressources naturelles, élaborera un règlement qui permettra de consolider l'engagement volontaire pris par l'ensemble de l'industrie automobile en 2005 et qui prévoit une réduction de 5,3Mt de GES d'ici 2010, grâce à des améliorations continues de la consommation de carburant des véhicules automobiles.</p> <p>Répercussion élevée, en particulier en ce qui concerne l'industrie et les consommateurs. Quant aux incidences sur la consommation de carburant et les réductions des émissions, elles seront fonction des normes établies à la suite des consultations auprès des intervenants à l'échelle nationale et de l'analyse approfondie qui sera entreprise au cours de l'exercice 2007-2008 (Répercussion élevée).</p>	<p>consultations avec les intervenants à l'échelle nationale. Lors de la rédaction de son règlement provisoire aux fins de publication dans la <i>Gazette du Canada</i>, Transports Canada tiendra compte des commentaires reçus des intervenants lors des consultations et des résultats des études et autres analyses.</p>

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale stratégique des projets de politiques, de plans et de programmes et à l'énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, chaque projet de politique, plan et programme nécessitant l'approbation du ministre ou du Cabinet, notamment les initiatives réglementaires, doit être soumis au processus d'évaluation environnementale stratégique.

Pour plus d'information, consulter le site Web à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/eespolitique/procesus.htm>.

Tableau 8 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada gèrera les programmes de paiements de transfert d'une valeur de plus de 5 millions de dollars énumérés ci-dessous :

2007-2008

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contribution à la sûreté maritime
4. Contribution pour services de traversier et de cabotage pour passagers et marchandises
5. Programme stratégique d'infrastructures routières :
 - Volet Routes
 - Initiative de transport aux passages frontaliers
 - Planification des transports et intégration modale
 - Initiative des systèmes de transport intelligents
6. Fonds affectés à l'infrastructure des transports pour la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique
7. Entente pour le développement du réseau routier de l'Outaouais
8. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
9. Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services de transport ferroviaire passagers dans les régions et les localités éloignées
10. Programme de contribution pour renforcer la sûreté du transport ferroviaire de passagers et du transport urbain
11. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland* (législatif)
12. Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Programme de démonstration en transport urbain

**Tableau 8 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
(suite)**

2008-2009

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier et de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contribution à la sûreté maritime
4. Contribution pour services de traversier et de cabotage pour passagers et marchandises
5. Fonds affecté à l'infrastructure des transports pour la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique
6. Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services de transport ferroviaire passagers dans les régions et les localités éloignées
7. Entente pour le développement du réseau routier de l'Outaouais
8. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
9. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland* (législatif)
10. Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Programme de démonstration en transport urbain

2009-2010

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier et de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Contribution pour services de traversier et de cabotage pour passagers et marchandises

Tableau 8 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
(suite)

4. Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services de transport ferroviaire passagers dans les régions et les localités éloignées
5. Fonds affecté à l'infrastructure des transports pour la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique
6. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
7. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland* (législatif)

Pour plus d'information sur les programmes de paiements de transfert susmentionnés, consulter le site Web suivant : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp>

Tableau 9 : Diversification des modes de prestation des services

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada renouvellera l'entente en cours pour la prestation du service suivant :

1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvelée)

Des renseignements additionnels sur les services et les modes diversifiés de prestation des services se trouvent à l'adresse <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp>

Tableau 10 : Initiatives horizontales

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada participera aux initiatives horizontales suivantes avec d'autres ministères ou organismes à titre de ministère responsable ou de partenaire :

1. Initiative horizontale de sûreté maritime (responsable)
2. Initiative horizontale de la porte du corridor de l'Asie-Pacifique (responsable)
3. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
4. Fonds sur l'infrastructure frontalière (partenaire)
5. Projet de gazoduc de la vallée du Mackenzie et activités d'exploration et d'exploitation du pétrole et du gaz dans les Territoires du Nord-Ouest (partenaire)
6. Partenariat Nord-Américain pour la sécurité et la prospérité (partenaire)

Des renseignements additionnels sur ces initiatives horizontales se trouvent à l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/dep-min/dep-min_f.asp

Table 11 : Stratégie de développement durable

La *Stratégie de développement durable 2007-2009* tient compte des principaux problèmes cernés et se cristallise dans les domaines où le Ministère peut jouer un rôle appréciable pour assurer la durabilité des transports. Pour cette stratégie, Transports Canada a choisi les trois thèmes suivants dans le but d'orienter ses efforts : le transport urbain, le transport commercial des marchandises et le transport maritime. Pour chaque thème, le Ministère a défini les enjeux et a élaboré un plan pour y faire face.

La stratégie comprend un plan d'action qui s'articule autour de sept défis stratégiques :

- 1) encourager les Canadiens à choisir les modes de transport les plus durables;
- 2) renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
- 3) accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux;
- 4) améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
- 5) améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
- 6) améliorer les décisions prises par le gouvernement et le secteur des transports;
- 7) améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

Pour évaluer la réussite de la stratégie, Transports Canada a défini des engagements et des objectifs, avec des mesures de rendement propres à chaque défi stratégique.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la plus récente Stratégie de développement durable de Transports Canada, veuillez visiter le site suivant :

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm>.

Objectif fédéral en matière de développement durable, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Résultats prévus par le Ministère pour 2007-2008*	Mesures de rendement de la SDD actuelle
Défi 1 : Encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0709/challenge1.htm		
1.1 Transport actif		
<p>Objectif 2 – Air pur – Veiller à la qualité de l’air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dégager un consensus entre les ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités sur l’importance d’une stratégie active sur le transport à l’échelle nationale d’ici 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consensus dégagé entre les ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités sur l’importance d’une stratégie active sur le transport à l’échelle nationale, tel que démontré par une décision de maintenir ou non une telle stratégie.
1.2 Éconavette		
<p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Objectif 4 – Collectivités durables – Favoriser des collectivités jouissant d’une économie prospère, d’une société dynamique et équitable et d’un environnement sain pour les générations d’aujourd’hui et de demain.</p>	<p>Assurer le soutien continu pour permettre la mise en place des options pour les navetteurs au sein d’autres ministères et organismes fédéraux dans l’ensemble du Canada par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la tenue, chaque année, de 3 ateliers sur les options pour les navetteurs à l’intention des employés intéressés des secteurs public et privé, à compter de 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre d’ateliers offerts et les résultats qui en découlent.
1.3 Explorer l’utilisation de mesures économiques		
<p>Objectif 2 – Air pur – Veiller à la qualité de l’air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le cadre de la modélisation de l’instrument économique de Transports Canada et 	<ul style="list-style-type: none"> • La qualité, l’utilité et les délais d’analyse des données.

<p>Objectif 3 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Objectif 6 – Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel au sein de l’administration fédérale afin de soutenir la mise en pratique des principes du développement durable.</p>	<p>recueillir plus de données canadiennes en ce qui a trait à la réaction des consommateurs et des fabricants par rapport aux instruments économiques, en fonction des fonds, d’ici 2007-2008.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effectuer une analyse plus approfondie de nombreux instruments économiques d’ici 2007-2008. Transports Canada élargira, en fonction des fonds disponibles, ses capacités analytiques afin d’être en mesure de tenir compte, par exemple, du vaste parc de véhicules légers ainsi que des nouvelles initiatives concernant les camions de taille moyenne et les camions lourds. • Consulter les intervenants, notamment les ONG dans le secteur de l’automobile, les producteurs d’énergie alternative et le milieu universitaire à propos des options de conception et des questions relatives à l’administration et à la mise en place – de façon continue entre 2007-2008 et 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d’analyses et d’études achevées. • Nombre de consultations effectuées.
---	---	--

<p>Défi 2 : Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi2.htm</p>		
<p>2.1 Effets du changement climatique et adaptation</p>		
<p>Objectif 3 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation préliminaire et recommandations visant à favoriser la compréhension et l'appréciation de la présence du pergélisol et du régime thermique de la piste d'atterrissage à Kuujuaq en 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les résultats de l'analyse, y compris le nombre de recommandations formulées.
<p>Défi 3 : Accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi3.htm</p>		
<p>3.1 Systèmes de transport intelligents (STI)</p>		
<p>Objectif 3 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des fonds doivent être affectés à des projets de recherche, de développement et de déploiement dans le cadre de chacun des exercices suivants : 2007-2008, 2008-2009, et 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de projets de déploiement financés. • Nombre de projets de recherche et de développement financés. • Nombre d'ententes conclues avec les partenaires.
<p>Défi 4 : Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi4.htm</p>		
<p>4.1 Promouvoir les véhicules de haute technologie</p>		
<p>Objectif 2 – Air pur – Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la performance des véhicules de haute technologie sur une base annuelle. • Organiser annuellement des activités dans le but d'accroître la sensibilisation du public et de permettre également de diffuser de l'information sur le programme. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre et type de véhicules et de technologies mis à l'essai, avec des résultats présentés sous différentes formes de rapports. • Nombre et genre d'activités prévues tout au long de l'année.

4.2 Consommation de carburant des véhicules automobiles		
<p>Objectif 2 - Air pur – Veiller à la qualité de l’air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recueillir annuellement des données sur la consommation de carburant des nouveaux véhicules, en vérifier l’exactitude et produire un rapport. • Maintenir la base de données du Système d’information sur l’économie de carburant (SIEC), sur une base continue. 	<ul style="list-style-type: none"> • Collecte des données de tous les fabricants en temps opportun. • Vérification des données. • Rapport annuel sur les résultats.
4.3 Réduction des émissions provenant de l’industrie ferroviaire		
<p>Objectif 2 - Air pur – Veiller à la qualité de l’air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec l’Association des chemins de fer du Canada et Environnement Canada en vue du respect intégral des engagements conclus aux termes du Protocole d’entente, entre 2006-2007 et 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction réussie des émissions de gaz à effet de serre grâce au Protocole d’entente.
<p>Défi 5 : Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi5.htm</p>		
5.1 Promouvoir les pratiques bénéfiques pour la gestion de l’environnement dans le secteur des transports		
<p>Objectif 1 – Eau propre – Assurer un approvisionnement sûr en eau propre, tant au bénéfice des personnes que des écosystèmes marins et d’eau douce.</p> <p>Objectif 2 – Air pur – Veiller à la qualité de l’air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Achever l’étude de cas d’ici mars 2008. • En collaboration avec l’Association des transports du Canada (ATC), produire un résumé des pratiques concernant les 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilité de l’étude de cas, y compris les possibilités d’incitatifs, en vue de faire valoir les perspectives d’un programme d’incitatifs environnementaux. • Nombre de membres de l’ATC qui ont développé et mis en place un SGE au sein de leur propre organisation.

<p>émissions de gaz à effet de serre.</p>	<p>systèmes de gestion environnementale (SGE) accompagné d'un document d'orientation sur la façon d'utiliser le SGE d'ici 2007-2008.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En collaboration avec le groupe de travail 2 du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), préparer un document d'orientation sur la qualité de l'air aux aéroports d'ici septembre 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Publication d'un document d'orientation.
---	--	--

5.2 Contrôle de la pollution dans le secteur marin

<p>Objectif 1 – Eau propre – Assurer un approvisionnement sûr en eau propre, tant au bénéfice des personnes que des écosystèmes marins et d'eau douce.</p>	<p><i>Régime d'intervention dans le cas d'un déversement de SNPD</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Élaborer le cadre législatif requis pour mettre en place un régime SNPD ainsi que les règlements et les normes nécessaires, à compter de 2007-2008. • Créer le mécanisme d'intervention SNPD nécessaire afin d'offrir une méthode d'intervention qui soit cohérente à l'échelle nationale, ainsi qu'une méthode de gestion de l'intervention dans les cas d'incidents maritimes et de déversements de SNPD 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de règlements et de normes élaborés. • Efficacité du cadre d'intervention dans les cas d'incidents de SNPD à l'échelle nationale.
--	--	---

	<p>provenant des navires et qui se produisent durant le chargement et le déchargement des navires aux installations de manutention des produits chimiques, à compter de 2007-2008.</p> <p><i>Programme national de surveillance aérienne</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuer d'accroître l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne en augmentant la fréquence des patrouilles et en élargissant la surveillance aux zones habituellement non contrôlées, comme l'Arctique. • Accroître la capacité aux fins d'observation, de détection et d'établissement de rapport en ce qui a trait aux rejets illégaux et à l'identification des navires responsables de polluer le milieu marin du Canada. D'ici 2007-2008, l'aéronef modernisé Dash 8 de Transports Canada, basé à Moncton, sera pleinement opérationnel avec des membres d'équipage formés, et d'ici 2008-2009, une capacité identique sera mise en oeuvre sur la côte Ouest. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'heures de vol des patrouilles antipollution dans chaque Région – par mois, par année. • Nombre d'incidents de pollution causés par des navires et nombre de déversements détectés non identifiés – par mission, par mois, par année. • Nombre de navires visuellement observés et nombre de systèmes d'identification automatique d'aéronef observés – par heure, par mission, par mois, par année. • Nombre de poursuites résultant de patrouilles antipollution dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne – par année.
--	--	---

Défi 6 : Améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports
<http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi6.htm>

6.1 Données et information sur le transport

<p>Objectif 6 – Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel au sein de l’administration fédérale afin de soutenir la mise en pratique des principes du développement durable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer périodiquement des évaluations afin d’identifier les lacunes les plus importantes au niveau des données en ce qui a trait aux activités de transport et aux sources d’énergie utilisées pour tous les modes, entre 2006-2007 et 2009-2010. • Le Ministère collaborera avec ses partenaires, notamment Statistique Canada, dans le but d’améliorer la collecte des données relatives à l’utilisation des véhicules routiers (y compris les camions transportant des marchandises), d’ici 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Identification des principales lacunes au niveau des données et élaboration d’une stratégie pour en tenir compte. • Nombre d’initiatives liées à la collecte de données pertinentes à l’utilisation des véhicules routiers.
--	---	--

Défi 7 : Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada
<http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi7.htm>

7.1 Système de gestion environnementale de Transports Canada

<p>Objectif 1 - Eau – Assurer un approvisionnement sûr en eau propre, tant au bénéfice des personnes que des écosystèmes marins et d’eau douce.</p> <p>Objectif 3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Objectif 4 – Collectivités durables – Les collectivités profitent d’une économie prospère, d’une société</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Respect du cadre de système de gestion environnementale (voir l’annexe B de la Stratégie de développement durable), d’ici à 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de respect du cadre de système de gestion environnementale.
--	--	--

<p>vibrante et équitable et d'un environnement sain pour les générations actuelles et les générations futures.</p> <p>Objectif 5 – Développement et utilisation durables des ressources naturelles.</p> <p>Objectif 6 – Renforcer la gouvernance et la prise de décisions fédérales pour appuyer le développement durable.</p> <p>Immeubles éconergétiques <i>Objectif</i> : Être le chef de file dans la réduction des gaz à effet de serre et d'autres émissions dans l'atmosphère en favorisant de façon optimale l'efficacité énergétique, l'économie d'énergie et la mise en oeuvre de technologies des énergies renouvelables.</p> <p>Parc automobile <i>But</i> : Être un chef de file dans la gestion du parc automobile pour que la planification, l'acquisition, la gestion et l'aliénation des véhicules soient effectuées de façon à réduire au minimum les effets néfastes sur l'environnement.</p> <p>Achats écologiques <i>Objectif</i> : Être un chef de file en intégrant des facteurs de rendement environnemental dans le processus d'achats, notamment dans la planification, l'acquisition, l'utilisation et l'aliénation.</p>		
---	--	--

* Veuillez prendre note que le tableau ci-dessus renferme les objectifs visés pour la période 2007-2008. Pour de plus amples renseignements, veuillez vous référer à la stratégie.

Tableau 12 : Vérifications et évaluations internes

Les Services de vérification et de conseils travaillent actuellement à l'élaboration d'un plan de vérification pour la période de 2007-2008 à 2009-2010. Les vérifications internes éventuelles sont sélectionnées d'après les résultats d'une évaluation détaillée des risques et des contrôles, et tiennent compte des vérifications externes effectuées, entre autres, par le Bureau du vérificateur général et la Commission de la fonction publique. Les vérifications internes peuvent porter sur des questions liées aux objectifs stratégiques, aux programmes, aux activités et aux processus de gestion du Ministère. Conformément à la politique du gouvernement, les rapports de vérification sont affichés sur le site Web de Transports Canada et sont assujettis aux dispositions de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

En 2007-2008¹, les Services d'évaluation ministériels procéderont aux évaluations suivantes :

1. Nom de l'évaluation	2. Type d'évaluation	3. Statut	4. Date d'achèvement prévue	5. Lien électronique au rapport
Initiatives en matière de sûreté aérienne et autres initiatives en matière de sûreté non maritime en vertu de la stratégie relative à la sécurité publique et à l'antiterrorisme	Programme opérationnel et paiements de transfert	En cours	Décembre 2007	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Sûreté maritime	Programme opérationnel et paiements de transfert	En cours	Août 2007	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Code national de sécurité	Paiements de transfert	En cours	Juin 2007	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de véhicules à technologie de pointe*	Programme opérationnel	Prévu	Décembre 2007	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm

¹ Veuillez noter que les consultations relatives au plan d'évaluation n'ont pas encore été entreprises. Le plan d'évaluation annuel ne sera pas achevé ni approuvé par le Comité exécutif de la haute direction de Transports Canada avant avril 2007 et, en conséquence, la liste susmentionnée est sujette à changement.

1. Nom de l'évaluation	2. Type d'évaluation	3. Statut	4. Date d'achèvement prévue	5. Lien électronique au rapport
Association canadienne de l'aviation d'affaires *	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Stratégie de développement durable	Programme opérationnel	Prévu	Septembre 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Plan d'action sur les sites fédéraux contaminés (Environnement Canada est le ministère responsable)	Programme opérationnel	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de sûreté du fret aérien	Programme opérationnel	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de cession des aéroports ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports (hors RNA)	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de contribution « Voyagez en sécurité »	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Contribution pour mettre fin au Programme d'amélioration des passages à niveau	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Transport des marchandises dangereuses (TMD) et Sécurité routière	Programme opérationnel et paiements de transfert	Prévu	Décembre 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm

1. Nom de l'évaluation	2. Type d'évaluation	3. Statut	4. Date d'achèvement prévue	5. Lien électronique au rapport
Programme de réfection de la bande d'atterrissage au Labrador	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Contribution au gouvernement de l'Î.-P.-É. pour la prestation des services policiers sur le Pont de la Confédération	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Gestion basée sur les compétences	Autre	Prévu	Mars 2008	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Perfectionnement des compétences et innovation – Transports Canada	Programme opérationnel	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de démonstration en transport urbain	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme de subventions pour l'exploitation et l'entretien des aéroports	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Aviation civile	Programme opérationnel et paiements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Programme stratégique d'infrastructures routières – Passage frontalier et STI	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2009	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm

1. Nom de l'évaluation	2. Type d'évaluation	3. Statut	4. Date d'achèvement prévue	5. Lien électronique au rapport
Services de traversier subventionnés – Canada Atlantique	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2010	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services de transport ferroviaire passagers dans les régions et les localités éloignées	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2010	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Réseau national d'aéroports	Politiques	Prévu	Mars 2010	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Entente pour le développement routier de l'Outaouais	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2010	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm
Contribution Danemark-Islande	Paiements de transfert	Prévu	Mars 2010	http://www.tc.gc.ca/Evaluationsdesprogrammes/rapport/menu.htm

* Ces évaluations devaient à l'origine être entreprises en 2006-2007, mais elles ont été reportées pour permettre d'avoir suffisamment de temps pour recueillir plus de données sur le rendement.

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA
Site Web : http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm	Région de l'Atlantique 95, rue Foundry Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6 Téléphone : 1-800-387-4999
Adresse postale : Transports Canada Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A 0N5	Région du Québec 700, Leigh Capreol Dorval (Québec) H4Y 1G7 Téléphone : 514 633-2714
Renseignements généraux : Téléphone : 613 990-2309 Télécopieur : 613 954-4731	Région de l'Ontario 4900, rue Yonge Toronto (Ontario) M2N 6A5 Téléphone : 416 952-0154
Centre des services de bibliothèque et de recherche : Téléphone : 613 998-5128	Région des Prairies et du Nord 344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6 Téléphone : 204 983-3152
BUREAUX DE TRANSPORTS CANADA	Région du Pacifique 620-800, rue Burrard Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8 Téléphone : 604 666-3518
Site Web : http://www.tc.gc.ca/fr/bureaux/menu.htm	

4.2 Autres sources d'information en ligne

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au <http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/index.shtml>

Aviation civile - Système de gestion de la sécurité au <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/oeuvre.htm>

Cadre de politiques en matière de langues officielles du SCT au http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf-cplo_f.asp

Cadre de responsabilisation de gestion au http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp

Direction des affaires environnementales de Transports Canada au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm>

ÉcoMarchandises au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecomarchandises.htm>

écoMobilité au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecomobilite.htm>

écoTechnologie pour les véhicules au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecotechnologievehicules.htm>

Évaluations environnementales de TC au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm>

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) au http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/index_f.shtml

Gouvernance des ponts au <http://www.tc.gc.ca/programmes/surface/ponts/menu.htm>

Le rendement du Canada 2006 au http://www.tbs-sct.gc.ca/report/govrev/06/cp-rc_f.asp

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, plus d'information sur la révision de cette loi au <http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisonloi/menu.htm>

Loi sur la modernisation de la Fonction Publique au http://www.hrma-agrh.gc.ca/hrmm-mgrh/psma-lmfp/psma_f.asp

Loi sur la marine marchande du Canada : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et autres initiatives relatives à la sécurité au <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm>

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires au <http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/paia/menu.htm>

Programme de consommation de carburant au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/carbpgm/menu.htm>

Programme de véhicules à technologies de pointe au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/vtppgm/menu.htm>

Programmes portuaires et cession au <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm>

Programme de laissez-passer pour le transport en commun (Ecopass) au http://www.octranspo.com/fares_menuF.htm et au http://www.sto.ca/tarifcation/tarifs_reduits_f.html

Stratégie de développement durable 2007-2009 de Transports Canada au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/DD/SDD0709.htm> et analyse et établissement d'une politique sur les changements climatiques au <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm>

Structure de gestion des ressources et des résultats au http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/mrrs-sgr_f.asp

Index

A

Avantage Canada · 3, 7, 33

C

Cadre de politique axé sur le marché · 14, 23, 41
Changement climatique et assainissement de l'air · 14, 67
Coexécutants · 16

E

Émissions de gaz à effet de serre · 64, 65, 66, 67, 68, 69, 98, 100, 101, 104
Évaluations environnementales · 14, 29, 70, 114

F

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 44, 96, 114
Fonds sur l'infrastructure frontalière · 44, 96

I

Infrastructure, portes et corridors commerciaux · 14, 43
Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique · 7, 25, 33, 43, 44, 49, 50
Innovation · 12, 14, 20, 27, 34, 41, 44, 49, 50, 59, 60, 97, 100, 109

L

Loi maritime du Canada · 25, 47
Loi sur l'aéronautique · 61, 85
Loi sur les transports au Canada · 23, 38, 41

M

Mandat législatif · 9
Mission · 8, 71

P

Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté · 14, 19, 54, 55
Priorités de gestion · 9
Priorités de programme du ministère par objectif stratégique · 19
Priorités du programme · 13, 15, 41, 54, 67
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 38, 93, 94, 95, 109, 114
Protection de l'environnement et mesures correctives · 14, 67, 71

R

Réglementation intelligente · 3, 14, 55, 59
Résultats stratégiques · 9, 13, 14, 19, 32, 37, 49

S

Stratégie de développement durable · 64, 97, 104, 108, 115
Sûreté aérienne · 56, 63, 107
Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté · 3, 14, 22, 34, 62

T

Transport de marchandises dangereuses · 51, 52

V

Vision · 3, 8, 13, 47, 49, 62
