



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 1998

Canada

Présentation amélioré des rapports au Parlement

Document pilote

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

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

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

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 1998

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

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/14-1998

ISBN 0-660-60679-8



Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une motion afin de répartir, dans le cadre d'un projet pilote, le document antérieurement désigné comme la *Partie III du Budget principal des dépenses* pour chaque ministère ou organisme en deux documents, soit le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*.

Cette décision découle des engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses. Cette démarche vise à mieux cibler les résultats, à rendre plus transparente l'information fournie et à moderniser la préparation de cette information.

Cette année, le rapport d'automne sur le rendement comprend 80 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport du gouvernement intitulé *Une gestion axée sur les résultats*.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 1998, porte sur une responsabilisation axée sur les résultats en signalant les réalisations par rapport aux attentes en matière de rendement et aux engagements en matière de résultats énoncés dans la *Partie III du Budget principal des dépenses* ou le projet pilote de *Rapport sur les plans et priorités* pour 1997-1998. Les principaux engagements en matière de résultats pour l'ensemble des ministères et organismes sont aussi inclus dans *Une gestion axée sur les résultats*.

Il faut, dans le contexte d'une gestion axée sur les résultats, préciser les résultats de programme prévus, élaborer des indicateurs pertinents pour démontrer le rendement, perfectionner la capacité de générer de l'information et soumettre un rapport équilibré sur les réalisations. Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessitent un travail soutenu dans toute l'administration fédérale.

Le gouvernement continue de perfectionner et de mettre au point tant la gestion que la communication des résultats. Le perfectionnement découle de l'expérience acquise, les utilisateurs fournissant au fur et à mesure des précisions sur leurs besoins en information. Les rapports sur le rendement et leur utilisation continueront de faire l'objet d'un suivi pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins actuels et en évolution du Parlement.

Ce rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tb/fkey.html>

Les observations ou les questions peuvent être adressées au gestionnaire du site Internet du SCT ou à l'organisme suivant :

Secteur de la planification, du rendement et des rapports
Secrétariat du Conseil du Trésor
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) Canada
K1A 0R5
Téléphone : (613) 957-7042
Télécopieur : (613) 957-7044

Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

**Pour la période se terminant
le 31 mars 1998**

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

Résumé	4
Tableau des principaux engagements en matière de résultats ..	5
1.0 Message du ministre des Transports	6
2.0 Aperçu ministériel	7
2.1 Vision, mission et mandat	7
2.2 Contexte d'exploitation	8
2.2.1 <i>Position au sein du gouvernement</i>	8
2.2.2 <i>Partenaires</i>	9
2.2.3 <i>Objectifs</i>	10
2.2.4 <i>Plans et priorités stratégiques</i>	11
2.2.5 <i>Défis</i>	12
2.3 Organisation ministérielle	13
2.3.1 <i>Description des secteurs d'activité</i>	13
2.3.2 <i>Structure organisationnelle</i>	15
3.0 Rendement du Ministère.....	16
3.1 Attentes.....	16
3.2 Réalisations en matière de rendement par secteur d'activité	17
3.2.1 <i>Politiques</i>	17
3.2.2 <i>Programmes et Cessions</i>	20
3.2.3 <i>Sécurité et Sûreté</i>	24
3.2.4 <i>Administration ministérielle</i>	31
3.3 Examens, vérifications et évaluations.....	33
4.0 Rendement financier.....	34
4.1 Aperçu du rendement financier.....	34
4.2 Sommaires financiers en tableaux.....	35
5.0 Rapport unifié	47
5.1 Stratégie de développement durable	47
5.2 Initiatives réglementaires.....	49
6.0 Renseignements supplémentaires	53
6.1 Adresses pour obtenir des renseignements supplémentaires	53
6.2 Lois appliquées par le ministre des Transports	56
6.3 Rapports ministériels.....	58
Index	60

Liste des tableaux

Tableau 1 – Sommaire des crédits approuvés	35
Tableau 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et réelles	36
Tableau 3 – Comparaison historique des dépenses totales prévues et réelles	37
Tableau 4 – Concordance entre l'ancienne et la nouvelle affectation des ressources	37
Tableau 5 – Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité	38
Tableau 6 – Recettes à valoir sur le crédit.....	40
Tableau 7 – Recettes à valoir sur le Trésor.....	41
Tableau 8 – Paiements législatifs	42
Tableau 9 – Paiements de transfert	43
Tableau 10 – Dépenses en capital par secteur d'activité	43
Tableau 11 – Projets d'immobilisations par secteur d'activité.....	44
Tableau 12 – État des grands projets de l'État	45
Tableau 13 – Prêts, investissements et avances.....	46
Tableau 14 – Sommaires financiers concernant le fonds renouvelable.....	46
Tableau 15 – Passif éventuel	46

Les symboles suivants ont été utilisés dans le rapport :

	Renseignements détaillés à la page indiquée.
	Renseignements détaillés dans un autre document – voir la Section 6.3.

Résumé

En 1997-1998, Transports Canada a continué d'enregistrer des progrès au chapitre de la modernisation et de l'efficacité du réseau de transport. Au nombre de ses principales réalisations :

- l'adoption au mois de juin de la nouvelle *Loi maritime du Canada* visant à remanier la Politique maritime et à mettre en place un seul texte législatif détaillé régissant les transports maritimes (☞ p. 17 et section 5.2, qui commence à la p. 49);
- l'adoption de la première série de modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* afin de la moderniser, vu que celle-ci n'a jamais fait l'objet d'une refonte depuis son adoption en 1936 (☞ section 5.2, qui commence à la p. 49);
- l'élaboration d'un plan stratégique de sécurité et sûreté (☞ p. 25);
- la cession durant l'année de 22 autres aéroports à des administrations locales, conformément à la Politique nationale des aéroports (☞ p. 20);
- la cession durant l'année de 14 autres ports régionaux et locaux à des entités locales, conformément à la Politique maritime nationale (☞ p. 22);
- le dépôt en 1997 de la Stratégie sur le développement durable de Transports Canada (☞ pp. 23 et section 5.1, qui commence à la p. 47);
- le lancement de deux examens, un sur l'avenir des services ferroviaires voyageurs au Canada, l'autre le système de manutention et de transport du grain (☞ p. 18);
- l'adoption au mois de mai d'un programme de désactivation des sacs gonflables (☞ p. 27);
- l'adoption en juin 1997 d'un nouveau Règlement sur la sûreté du transport maritime qui réglemente l'industrie canadienne des navires de croisière pour garantir la sécurité et la sûreté des passagers et des membres d'équipage (☞ section 5.2, qui commence à la p. 49);
- le remaniement intégral du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, qui sera publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 1998, afin d'en simplifier le langage (☞ section 5.2, qui commence à la p. 49);
- l'adoption de lignes directrices pour le ministre des Transports visant la désignation de transporteurs aériens canadiens qui assureront des services internationaux réguliers tout-cargo, conformément aux objectifs du Canada en matière de commerce international (☞ p. 19);
- la désignation de transporteurs aériens canadiens qui pourront exploiter des services internationaux réguliers à destination de nouveaux marchés (☞ p. 19).

Tableau des principaux engagements en matière de résultats

Transports Canada		
<i>pour fournir aux Canadien(ne)s :</i>	<i>qui se manifeste par :</i>	<i>réalisation signalée dans :</i>
Un réseau de transport sûr et sécuritaire	<ul style="list-style-type: none"> les statistiques et les tendances d'accidents et de mortalité, et les comparaisons des taux d'accident du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier – transport des matières dangereuses compris un régime réglementaire simplifié, moderne et efficace l'efficacité et l'harmonisation des lois, règlements et normes pour tous les modes de transport la sensibilisation du public à la sécurité la sensibilisation de l'industrie du transport et le degré de conformité aux règlements et normes 	<ul style="list-style-type: none"> RRM pp. 24, 26, 27, 28 RA Ch. 6 RRM p. 33, Section 5.2 RRM p. 33, Section 5.2 RRM pp. 26, 27 RRM pp. 25, 26, Section 5.2
Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace	<ul style="list-style-type: none"> la viabilité commerciale/financière et les niveaux de compétitivité des services de transport la cession et la commercialisation de la plupart des activités restantes l'exploitation efficace des aéroports, ports et havres éloignés l'élimination des obstacles institutionnels et législatifs aux activités de transport le transfert des coûts des contribuables aux utilisateurs un barème de droits axé sur les services résultats de l'enquête sur la satisfaction de la clientèle 	<ul style="list-style-type: none"> RRM pp. 17, 18, 19, Section 5.2 RA Ch. 5 RRM pp. 17, 20, 22 RRM pp. 17, 18, 19, Section 5.2 RRM pp. 17, 18, 20, 22, 29
Gérance et sensibilisation à l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> une stratégie viable et efficace du transport un système de gestion de l'environnement au titre des activités de Transports Canada l'administration efficace des baux d'aéroport, de port et d'installations de navigation 	<ul style="list-style-type: none"> RRM p. 23, Section 5.1 RA Ch. 7 RRM Section 5.1
RRM – Rapport sur le rendement ministériel 1997-1998 (Transports Canada) RA – Rapport annuel sur les transports au Canada 1997		

(📖 Pour un exemplaire du *Rapport annuel sur les transports au Canada 1997*, p. 58).

1.0 Message du ministre des Transports

J'ai le plaisir de présenter ce Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada en 1997-1998.

En accord avec les stratégies exposées dans le Rapport sur les plans et les priorités du Ministère en 1997-1998, nous avons enregistré des progrès indéniables durant l'année au chapitre de la modernisation du réseau de transport et de l'édification d'un « nouveau » Transports Canada. Nous sommes fiers des travaux accomplis depuis quelques années qui ont permis de poser des bases solides pour l'avenir des transports au Canada.

Sur le front législatif, nous nous sommes concentrés l'an dernier sur le secteur maritime. Après avoir travaillé d'arrache-pied à ce projet, le Ministère a assisté avec satisfaction au mois de juin à l'adoption de la nouvelle *Loi maritime du Canada* – un élément qui contribue à la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale – et des modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Outre ces réalisations, nous en soulignons de nombreuses autres dans le résumé général à la page 4 et fournissons d'autres précisions plus loin dans ce rapport.

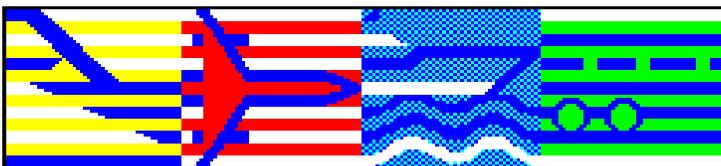
Je ne saurais trop insister sur l'importance des transports pour le bien-être économique du Canada. Nous sommes lourdement tributaires des transports qui constituent la clé de voûte

des activités commerciales (le transport des personnes et des marchandises d'un lieu à un autre) et qui, pour beaucoup, sont un secteur d'emploi. Nous transportons un nombre sans cesse croissant de personnes tout en répondant à leurs attentes en matière de sécurité, de confort, de commodité et de fiabilité. Nous nous employons à fournir à tous les Canadiens, où qu'ils vivent, des services de transport de qualité.

En dépit de la concrétisation de beaucoup de nos initiatives, le réseau de transport est encore confronté à de redoutables défis : l'avenir des services ferroviaires voyageurs au Canada, le transport du grain dans l'ouest du Canada, l'élaboration d'une stratégie visant nos infrastructures routières nationales et l'adhésion à l'évolution du développement durable. Et bien sûr, il va sans dire que la sécurité dans tous les modes de transport demeurera notre priorité absolue.

En conclusion, nous demeurons engagés à notre vision et à notre mission. Nous continuerons de consacrer beaucoup de temps et d'énergie à la sécurité du public voyageur canadien, aux services à la clientèle et aux relations avec les intervenants, et nous veillerons à ce que nos politiques et lois ne se laissent pas distancer par l'évolution des nouvelles réalités du Canada d'aujourd'hui – les Canadiens n'accepteront rien de moins.

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



2.0 Aperçu ministériel

2.1 Vision, mission et mandat

Notre vision

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

Notre mission

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

Notre mandat

L'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada se font en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Le mandat du Ministère se reflète toutefois fidèlement dans son énoncé de mission, qui figure ci-dessus.

Au Canada, la structure des compétences est telle que tous les paliers de gouvernement sont partiellement responsables du réseau de transport. Les provinces contribuent pour beaucoup aux questions de transport. Les objectifs, les priorités stratégiques et les défis présentés dans ce rapport ont trait aux responsabilités qui relèvent des compétences du gouvernement fédéral.

Transports Canada a toujours joué un rôle décisif dans la fourniture du réseau de transport, non seulement par le biais de ses politiques et programmes, mais également par l'exploitation, le financement et la réglementation des principaux éléments des infrastructures du pays.

Cette participation directe a toutefois changé.

Le nouveau rôle dévolu au Ministère est d'élaborer des politiques et des lois pertinentes et à jour sur les transports et d'assurer un niveau de sécurité et de sûreté très élevé.

Depuis plusieurs années, nous nous évertuons, de concert avec nos clients et nos intervenants, à moderniser le réseau de transport du Canada. Et notre travail n'est pas fini.

Dans tous les modes, le Ministère s'emploie à réduire les subventions, à accroître l'efficacité, à donner davantage voix au chapitre aux usagers et à établir une discipline plus commerciale. Et tandis que nous nous efforçons d'améliorer tous ces éléments, nous restons fermement attachés à notre priorité absolue qui est la sécurité.

Nous avons accompli d'énormes progrès dans ce sens et nous continuerons de nous positionner pour mieux répondre aux besoins de la société canadienne.

2.2 Contexte d'exploitation

2.2.1 Position au sein du gouvernement

Dans le portefeuille fédéral des transports, c'est Transports Canada qui est le premier responsable du réseau de transport. Il existe néanmoins d'autres organismes fédéraux et sociétés d'État

qui jouent des rôles décisifs dans les questions de transport. Ces entités, sauf indication contraire, assument ces rôles sous l'égide du ministre des Transports.

TRANSPORTS CANADA

RÔLES	TRANSPORTS CANADA DOIT :
Politiques	◇ <i>insister sur l'efficacité, la compétitivité, la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'intégration intermodale.</i>
Réglementation	◇ <i>élaborer des lois, des règlements et des normes, et prendre des mesures en remplacement de la réglementation;</i> ◇ <i>effectuer des inspections et des essais pour vérifier si l'industrie se conforme aux règles établies;</i> ◇ <i>délivrer les licences d'exploitation à l'industrie;</i> ◇ <i>suivre de près les activités commercialisées (Système de navigation aérienne, aéroports, ports, Voie maritime du Saint-Laurent).</i>
Exploitation	◇ <i>céder la plupart des fonctions d'exploitation (sauf dans les régions éloignées le cas échéant);</i> ◇ <i>remplir les obligations constitutionnelles.</i>
Locateur	◇ <i>confier à bail la gestion des aéroports de l'État à des exploitants locaux prêts à assumer la responsabilité de leur gestion financière et opérationnelle.</i>
Soutien financier	◇ <i>fournir un soutien financier – dans certaines situations – aux sociétés d'État, aux autres paliers de gouvernement et aux organismes du secteur privé pour leur permettre d'atteindre leurs objectifs en matière de transport.</i>

ORGANISMES DE TRANSPORT

L'**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA** est responsable de la réglementation économique des transports. L'Office rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et il produit son propre Budget des dépenses.

Le **TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE** est un organisme indépendant qui, à la demande de l'industrie aérienne, révisé les décisions prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences. Selon la *Loi sur les transports au Canada*, le Tribunal a aussi pour mission de réviser, sur demande, les

sanctions administratives infligées par l'Office des transports du Canada. Le Tribunal rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et produit son propre Budget des dépenses.

Le **BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA** est un organisme indépendant qui rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait pas partie du portefeuille des transports puisqu'il enquête et fait rapport sur des problèmes survenus dans le réseau de transports régi par Transports Canada.

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

Les **PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.** offrent un moyen sûr et efficace de franchir le pont Jacques-Cartier et le pont Champlain. Les ponts sont sans péage respectivement depuis 1962 et 1990.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C. exploite des services de transport maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans le Canada atlantique, pour remplir les obligations constitutionnelles (North Sydney—Port aux Basques) et offrir une solution de rechange aux services constitutionnels (North Sydney—Argentina).

VIA RAIL CANADA INC. gère la plupart des trains de voyageurs au Canada.

ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS.

2.2.2 Partenaires

Le Ministère collabore avec des centaines d'autres organisations et gouvernements qui ont un intérêt dans les questions de transport. Certains d'entre eux seulement sont mentionnés ci-après :

AUTRES MINISTÈRES FÉDÉRAUX – *Environnement Canada, Défense nationale, Pêches et Océans, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Service canadien du renseignement de sécurité, Justice, Gendarmerie royale du Canada, Industrie Canada, Santé Canada et Solliciteur général.*

GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX, TERRITORIAUX ET MUNICIPAUX – surtout en ce qui a trait à l'entretien du réseau routier.

ENTREPRISES DU SECTEUR DES TRANSPORTS – qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques pour hausser leur rentabilité

– *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadien Pacifique limitée, VIA Rail, Conseil consultatif maritime canadien, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Canadian Steamship Lines, Algoma Central Marine, Air Canada et NAV CANADA.*

ORGANISMES ET ASSOCIATIONS – qui ont des intérêts acquis dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité – *Bureau de la sécurité des transports, Conseil des aéroports du Canada, Conseil canadien de la sécurité, administrations de pilotage, Association des chemins de fer du Canada, Association des transports du Canada, Association Canadienne des Pipelines de Ressources Énergétiques, Association canadienne des producteurs pétroliers, Fédération maritime du Canada, Association des armateurs canadiens, Opération Gareautrain, Association québécoise de transport et des routes, Travailleurs unis des transports, Association canadienne des exploitants de traversiers, Association canadienne du transport urbain, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association du transport aérien du Canada et Conseil des transporteurs maritimes.*

INTERNATIONAL – pour échanger des informations et harmoniser les règlements dans le domaine des transports – *Federal Aviation Administration des États-Unis, European Joint Airworthiness Authorities, Organisation de l'aviation civile internationale, Coopération économique Asie-Pacifique, Federal Emergency Management Agency des États-Unis, OTAN, Federal Highway Association des États-Unis, Organisation internationale du travail et Organisation maritime internationale.*

2.2.3 Objectifs

Comme l'indiquent les parties I et II du Budget des dépenses 1998-1999, les objectifs de Transports Canada sont de :

HAUSSER LES NORMES DE SÉCURITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN ADOPTANT :

- ◇ des normes et un cadre de réglementation complet et évolutif;
- ◇ des programmes efficaces de certification, de surveillance, d'inspection et de contrôle d'application.

CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA EN :

- ◇ modernisant les politiques;
- ◇ éliminant les obstacles institutionnels et législatifs;
- ◇ finançant certains éléments clés du réseau.

PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE EN VEILLANT :

- ◇ à évaluer l'incidence sur l'environnement des politiques et des règlements qui sont adoptés;
- ◇ à promouvoir des normes environnementales et à les respecter.

TRAVAILLER AVEC LES PARTENAIRES ET LES CLIENTS PAR :

- ◇ une consultation efficace sur les initiatives en matière de transport;
- ◇ la mise en place et la gestion de projets conjoints.

AMÉLIORER NOS SERVICES EN :

- ◇ comprenant les besoins de nos clients;
- ◇ rendant le processus décisionnel accessible aux clients.

OFFRIR UN MILIEU DE TRAVAIL DYNAMIQUE ET AXÉ SUR LA COLLABORATION OÙ :

- ◇ les gens sont traités avec confiance et respect;
- ◇ l'on élabore et met en place des stratégies efficaces pour les ressources humaines;
- ◇ l'on offre un programme de reconnaissance et de récompense qui reflète nos valeurs.

Travailler ensemble pour les transports

2.2.4 Plans et priorités stratégiques

Une stratégie sur les transports doit tenir compte du « tableau global », c'est-à-dire de la façon dont les transports fonctionnent comme réseau multimodal intégré et continu. Pour offrir un réseau de transport national qui réponde aux besoins sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui, nous avons besoin d'une stratégie comportant quatre éléments principales :

1. **Promouvoir la sécurité des transports.** L'engagement de Transports Canada à l'égard de la sécurité continue d'être sa priorité absolue tout en reconnaissant l'importance d'une réglementation pratique et efficace. Le Ministère entend collaborer de près avec l'industrie pour trouver des solutions et les mettre en pratique, dont l'une doit être de confier à l'industrie la responsabilité de l'observation des normes de rendement.
2. **Promouvoir les investissements stratégiques dans les transports.** Même si le réseau de transport du Canada est l'un des meilleurs du monde, il a besoin d'être entretenu et modernisé pour assurer la compétitivité du Canada. Dans le cadre de la stratégie nationale, les politiques des transports relatives à la commercialisation, à la privatisation, aux redevances d'utilisation et à la déréglementation ont cherché à créer le cadre et la conjoncture qu'il fallait pour assurer le développement des investissements. Au vu des nombreuses demandes d'amélioration des transports et des moyens limités qui existent, il faut fixer des priorités pour la modernisation des infrastructures et trouver des solutions inventives pour leur financement, d'une façon qui soit financièrement, socialement et écologiquement durable.

3. **Soutenir les échanges et le tourisme par des réseaux de transport plus productifs et « plus intelligents ».** Le commerce est essentiel au bien-être du Canada. Le réseau de transport doit épauler les échanges commerciaux et le tourisme de manière efficace et abordable. Des améliorations sont possibles par le recours à des technologies « intelligentes » visant à faciliter le débit de la circulation sur les routes embouteillées et en hausser la sécurité, améliorer le transport du grain entre les silos-élévateurs et les ports, et accélérer le franchissement des frontières pour les personnes et les marchandises.
4. **Améliorer notre qualité de vie en préconisant des transports plus durables.** Le secteur des transports est actuellement responsable de 27 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Ce n'est là qu'une des nombreuses menaces qui planent sur la croissance durable, l'un des problèmes cruciaux qui se posent au monde d'aujourd'hui. Ce sera un défi très redoutable à relever pour le secteur et il faudra élaborer des politiques et des programmes pour atténuer les incidences des transports sur l'environnement. Transports Canada collaborera avec Environnement Canada, Ressources naturelles Canada et le secteur des transports ainsi que ses clients pour trouver une façon pragmatique, concertée et rentable de relever ce défi.

En bref, le cadre stratégique national des transports doit rendre le secteur des transports du Canada **SÛR, INTELLIGENT, STRATÉGIQUE ET DURABLE.**

2.2.5 Défis

POLITIQUES

Les transports revêtiront de plus en plus d'importance à mesure que l'économie mondiale étendra son influence dans les années à venir. L'un des défis à plus long terme a trait aux échanges commerciaux, vu que les transports sont indispensables à la compétitivité de nos produits et de nos services sous l'angle des coûts, de la ponctualité et de la fiabilité des modes de livraison. Un deuxième facteur a trait à l'urbanisation et à l'engorgement qui rend difficile l'accès aux aéroports et aux ports et qui ralentit les correspondances entre les modes et les réseaux de transport. Un troisième facteur qui a un rapport avec l'engorgement des routes et la pollution est *l'augmentation de la circulation routière* où, selon les statistiques, tout porte à croire que la circulation des véhicules de tourisme augmentera de 50 p. 100 à 100 p. 100 au cours des 25 prochaines années. Ces questions exigent que nous collaborions avec tous les protagonistes du secteur des transports.

CESSIONS

Un certain nombre de facteurs extérieurs risquent de ralentir ou d'altérer la réalisation des avantages que l'on escompte des cessions. La cession de biens fédéraux à des exploitants locaux risque de prendre plus longtemps et de coûter plus cher que prévu à cause d'intérêts tiers, de problèmes provinciaux et de coûts imprévus comme les travaux environnementaux. Certains de ces facteurs risquent de limiter la rentabilité économique des installations à céder.

GÉRANCE

On attache de plus en plus d'importance à la surveillance et à la gestion des baux des aéroports cédés, ainsi qu'aux difficultés qui se rattachent à la structure d'administration des plus grands aéroports du Canada. Des pressions s'exercent également pour remplacer les programmes actuels de financement du

réseau routier par un programme routier national, sans oublier la question des installations routières fédérales et des éléments d'actif de la voie maritime qui ne servent pas à la navigation.

TRANSPORTS DURABLES

Un défi de taille a trait à la stratégie ministérielle visant à promouvoir des transports durables. Cette stratégie repose essentiellement sur l'établissement de partenariats avec d'autres et la prise d'initiatives dépendra de l'empressement mis par d'autres à participer à des études, des évaluations et des mesures de règlement. En outre, beaucoup des éléments de la stratégie traitent de questions qui ont une portée mondiale et il faudra que la réponse cadre avec les conventions et les réalités internationales.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

Des pressions continuent de s'exercer en vue d'alléger le fardeau de la réglementation et d'adopter d'autres mesures de conformité pour promouvoir la compétitivité nationale et internationale. Les compressions financières obligent de plus en plus Transports Canada à envisager d'autres mesures pour la prestation des services de sécurité et de sûreté. Pour affronter ces difficultés, nous devons nous concentrer sur les secteurs qui présentent les plus grands risques en matière de sécurité. Nous devons également améliorer nos communications et nos consultations avec les intervenants, les clients et le public canadien. Avant que nous n'arrivions au nouveau millénaire, il est indispensable que nous comprenions à fond les incidences possibles des problèmes informatiques de l'an 2000 sur la sécurité et la sûreté du réseau de transport, de même que l'à-propos des mesures correctives que l'industrie devra prendre. Le Ministère doit continuer à jouer un rôle de dirigeant sur le front de la sécurité et de la sûreté pour assurer la reconnaissance du Canada dans les forums nationaux et internationaux.

2.3 Organisation ministérielle

2.3.1 Description des secteurs d'activité

Transports Canada comprend quatre secteurs d'activité décrits ci-après. On trouvera d'autres précisions sur chaque secteur d'activité à la section 3.2.

POLITIQUES (p. 17)

Ce secteur d'activité fixe le cadre politique et législatif de tous les modes de transport réglementés par le fédéral, ce qui contribue en définitive à un réseau de transport national compétitif, efficace et efficient. À l'appui de ce rôle important, les activités commerciales du Groupe des Politiques comprennent également la surveillance et l'analyse du système de transport, la préparation du rapport annuel sur les transports comme le prescrit la *Loi sur les transports au Canada*, la réalisation d'études économiques et l'évaluation des programmes, et le financement et l'analyse de certaines sociétés d'État.

VENTILATION DU SECTEUR : politique des transports; et surveillance et analyse du réseau.

PROGRAMMES ET CESSIONS (p. 20)

Le secteur d'activité des Programmes et Cessions négocie la cession des aéroports et des ports, et en assure l'exploitation jusqu'à ce que la cession devienne effective. Ce secteur joue un rôle de gérance important puisqu'il exploite les installations éloignées appartenant au fédéral, qu'il administre les programmes sur les routes et les ponts, qu'il assume des fonctions de locateur aux aéroports, aux ports, aux ponts et aux emplacements du système de navigation aérienne et qu'il gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le front environnemental, ce secteur d'activité joue un rôle de dirigeant au sein de Transports Canada, du gouvernement fédéral et du secteur des transports en ce qui concerne les transports durables, et il administre un programme de gérance de

l'environnement à l'égard des actifs fédéraux de transport.

VENTILATION DU SECTEUR : aéroports; ports; routes et ponts; et environnement.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ (p. 24)

Premier responsable de la sécurité et de la sécurité du réseau de transport, ce secteur d'activité élabore les lois, les règlements et les normes à l'échelle nationale; exécute des activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'approbation, d'application des règlements, d'éducation, de recherche et développement; et administre des programmes de subvention visant à promouvoir la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport – aérien, maritime, ferroviaire et routier, notamment du transport des marchandises dangereuses. Par ailleurs, ce secteur d'activité fournit des services d'aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport et prépare des plans d'intervention d'urgence en plus d'assurer la sécurité des personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports.

VENTILATION DU SECTEUR : sécurité multimodale; sécurité aérienne; sécurité maritime; sécurité ferroviaire; transport des marchandises dangereuses; sécurité routière; recherche et développement; sûreté et planification d'urgence; et services des aéronefs.

ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE

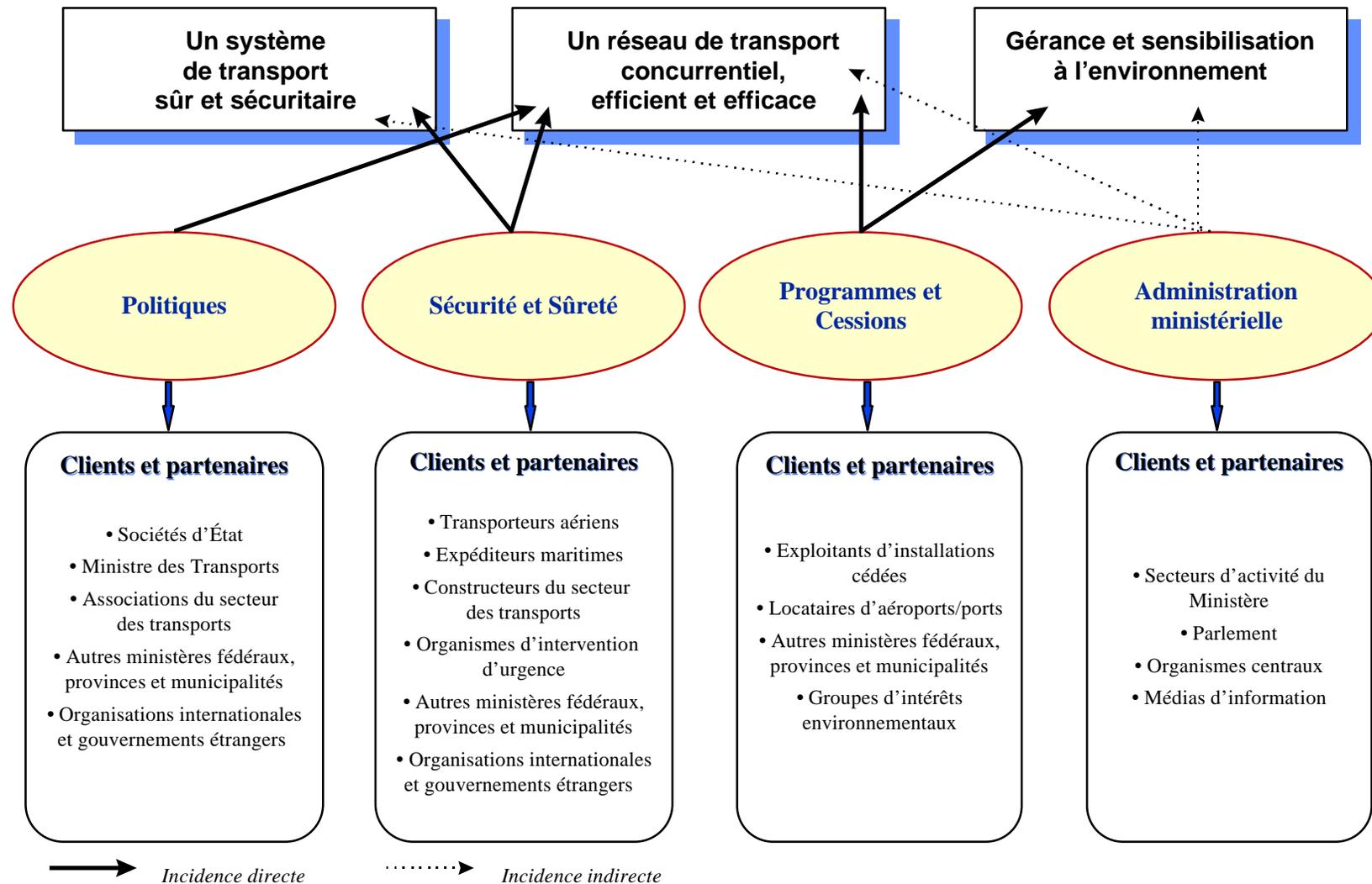
(p. 31)

Les fonctions du secteur d'activité de l'Administration ministérielle épaulent directement les autres secteurs d'activité du Ministère, en fournissant des services essentiels qui englobent services financiers, services informatiques, services administratifs, ressources humaines, services ministériels, services juridiques, services de vérification et d'examen, et communications internes et extérieures.

VENTILATION DU SECTEUR : services généraux; et gestion ministérielle.

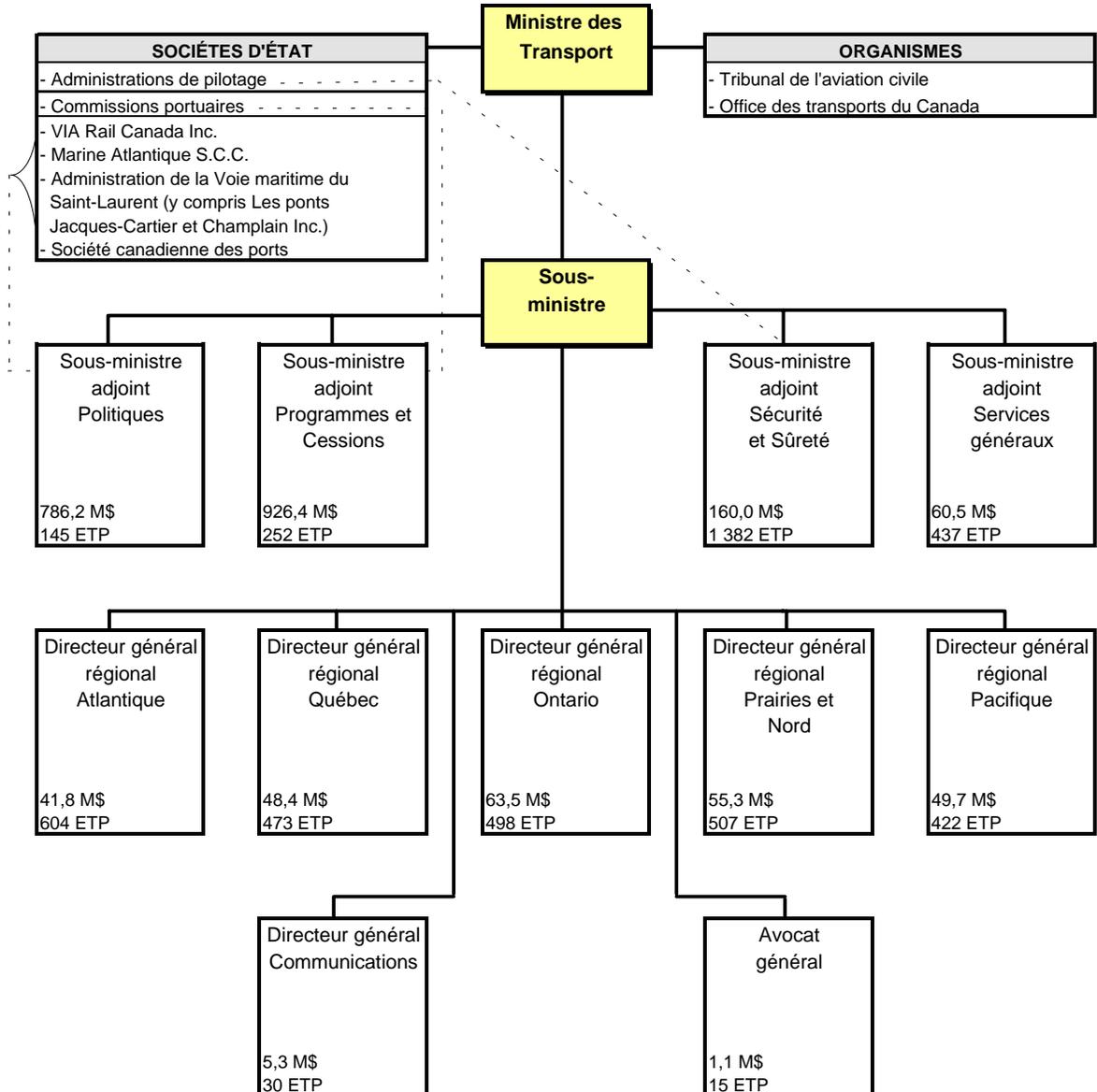
Clients des secteurs d'activité et contributions aux principaux résultats. Les quatre secteurs d'activité contribuent aux engagements du Ministère en matière de résultats importants, c'est-à-dire à l'égard de notre groupe client le plus important, le public canadien, qui s'attend à un réseau de transport sûr, accessible et abordable. Le tableau ci-dessous illustre la contribution *principale* de chaque secteur d'activité aux résultats importants et donne un échantillonnage des *principaux* clients servis.

PRINCIPAUX ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE RÉSULTATS



2.3.2 Structure organisationnelle

Le Ministère fonctionne en vertu d'une structure organisationnelle décentralisée. À l'administration centrale, quatre sous-ministres adjoints (SMA) – Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Administration ministérielle – relèvent directement de la sous-ministre et sont responsables de l'élaboration des programmes, des politiques et des normes à l'échelle nationale. Cinq directeurs généraux régionaux (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord et Pacifique) relèvent également de la sous-ministre et sont responsables de l'exécution des programmes et de l'application des politiques et des normes dans leur sphère de responsabilité géographique. Cette structure sert de point de contact central dans chaque région aux clients et aux intervenants du Ministère.



- ◇ Les dépenses réelles pour 1997-1998 sont indiqués pour chaque organisation relevant de la sous-ministre.
- ◇ Aux fins budgétaires, les sociétés d'État relèvent de l'un des trois sous-ministres adjoints, tel qu'illustré.

3.0 Rendement du Ministère

3.1 Attentes

L'orientation globale de Transports Canada l'an dernier était, *et continue d'être*, la sécurité et la modernisation du système de transport du Canada. Les extraits suivants qui sont tirés du *Rapport sur les plans et les priorités* de 1997-1998 servent à souligner les principaux résultats sur lesquels le Ministère entendait se concentrer au cours de l'exercice :

SÉCURITÉ

- continuer à moderniser des lois comme la *Loi sur la marine marchande du Canada* et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses;
- mettre en place un plan stratégique de sécurité et sûreté doté d'un cadre de responsabilisation et de performance;
- collaborer avec les exploitants d'aéroport et les forces de police pour assurer la transition sans heurt à d'autres mesures de sûreté aux aéroports internationaux après le retrait de la Gendarmerie royale du Canada;
- prendre l'initiative de faire du réseau routier canadien le plus sûr du monde d'ici l'an 2001.

COMMERCIALISATION ET RÉDUCTION DES SUBVENTIONS

Politique nationale des aéroports

- poursuivre la cession des aéroports appartenant au gouvernement fédéral à des administrations aéroportuaires canadiennes et à des groupes d'intérêts locaux.

Politique maritime nationale

- adopter la nouvelle *Loi maritime du Canada*;
- faire des principaux ports du Canada des administrations portuaires canadiennes, abolir la Société canadienne des ports;
- poursuivre la cession des ports régionaux et locaux à des groupes d'intérêts locaux;
- établir une société à but non lucratif qui sera responsable pour la gestion et l'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent, et dissoudre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent;
- supprimer le service de traversier subventionné entre Cape Tormentine (Nouveau-Brunswick) et Borden (Île-du-Prince-Édouard) suite à l'ouverture du Pont de la Confédération.

Autre

- assurer l'autonomie financière de toutes les administrations de pilotage d'ici 1998;
- confier la responsabilité de l'inspection des navires aux sociétés de classification;
- concevoir une formule de commercialisation appropriée pour la vente du parc gouvernemental de wagons-trémies destinés au transport des grains.

CADRE STRATÉGIQUE DES TRANSPORTS

- étant donné que bon nombre des initiatives stratégiques de Transports Canada étaient déjà bien avancées à la fin de 1996-1997, les travaux de suivi se poursuivront, notamment l'exécution des dernières initiatives visant la commercialisation et la réduction des subventions et la préparation de l'évaluation future des entités cédées afin d'assurer le maintien de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport du Canada.

3.2 Réalisations en matière de rendement par secteur d'activité

3.2.1 Politiques

Sommaire financier de 1997-1998	(en milliers de dollars)
Dépenses prévues (Budget principal des dépenses)	425 022
<i>Autorisations totales de fin d'exercice</i>	794 867
Dépenses réelles 1997-1998	792 024
Changement des autorisations. Les dépenses prévues ont augmenté de 370 millions de dollars, en raison des facteurs majeurs suivants : + 348 millions de dollars pour le versement de la subvention aux services de traversier du Labrador (☞ p. 34); + 30 millions de dollars pour acheter le <i>n.m. Isle of Inishturk</i> (☞ p. 34).	
Situation en fin d'exercice. Un excédent de 2,8 millions de dollars – soit moins de 1 p. 100 des autorisations disponibles – résulte des divers postes.	

Notre engagement envers les Canadiens

Élaborer des politiques favorisant la mise en place d'un réseau de transport canadien efficace, efficient et compétitif.

Que faisons-nous pour obtenir ces résultats?

Les initiatives de politique amorcées au sein de ce secteur d'activité sont diverses et influent sur une partie considérable des programmes du Ministère. Il reste fort à faire pour mettre en oeuvre la *Loi maritime du Canada* récemment adoptée, notamment l'élaboration des lettres patentes pour les nouvelles Administrations portuaires canadiennes (APC), la constitution des comités consultatifs portuaires et des conseils d'administration des APC, la dissolution de la Société canadienne des ports et la commercialisation des activités de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Des examens de politiques porteront sur les services ferroviaires voyageurs et le transport du grain. Des travaux conjoints avec les provinces et les territoires seront également entrepris relativement aux partenariats entre les secteurs public et privé sur des questions de transport comme la Stratégie routière nationale. Nous achevons la plupart des projets de commercialisation, mais poursuivons notre progression vers l'établissement d'un cadre stratégique national de transport qui fera du réseau de transport du Canada un réseau SÉCURITAIRE, INTELLIGENT, STRATÉGIQUE et DURABLE.

Principales réalisations en matière de rendement en 1997-1998

1. Politique maritime nationale : Nouvelle *Loi maritime du Canada*

La nouvelle *Loi maritime du Canada* (projet de loi C-9) mise de l'avant par Transports Canada – qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998 et doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1999 – permet au Ministère de mettre à exécution la Politique maritime nationale. Cette dernière a été rendue publique en décembre 1995; elle vise à faire en sorte que le secteur maritime continue de contribuer à la prospérité du Canada en facilitant l'exploitation des ports et des autres installations et services maritimes dans une optique commerciale. La Loi entraînera la dissolution de la Société canadienne des ports, la création d'administrations portuaires canadiennes sans but lucratif axées sur les utilisateurs, la cession des ports régionaux et locaux, la gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent par des groupes d'utilisateurs, et la modernisation du pilotage maritime. Plus de détails sur la Loi se trouvent aux sections 3.2.2 (☞ p. 20) et 5.2 (☞ p. 49).

Réseau de la voie maritime du Saint-Laurent – Droits. Les droits de la Voie maritime sont gelés depuis 1993, ce qui diminue la viabilité financière de l'exploitation de la Voie maritime et accroît la dépendance envers l'aide financière gouvernementale. C'est pourquoi les droits de la Voie maritime augmenteront de 2 p. 100 par année à compter du 1^{er} juin 1998 pour les cinq prochaines années, proposition appuyée sans réserve par le Groupe des utilisateurs de la voie maritime. Une disposition a également été prévue pour apporter des rajustements selon le rendement de la nouvelle administration et fournir des incitatifs pour une efficacité accrue. Ce projet de majoration des recettes provenant des utilisateurs de la Voie maritime réduira les besoins futurs sur le plan de l'aide gouvernementale.

Services de traversier. En juin 1997 était inauguré le Pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) avec le reste du Canada, ce qui a entraîné l'interruption de la liaison par traversier de Marine Atlantique entre Borden (Î.-P.-É.) et Cape Tormentine, (Nouveau-Brunswick). Autrefois un exploitant de liaisons offrant plusieurs services, Marine Atlantique n'assure plus maintenant que la liaison par traversier garantie par la Constitution entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Malgré la réduction et la réorganisation qu'elle a subies, la société continue néanmoins d'améliorer ses pratiques de gestion et ses niveaux de service. En 1997-1998, la subvention versée par le fédéral à Marine Atlantique se chiffrait à 91 millions de dollars; ce montant diminuera à l'avenir. Les dépenses prévues en 2000-2001 se chiffrent à 36 millions de dollars.

2. Examen du transport du grain

En décembre 1997, à la demande des intervenants de l'industrie du grain, le ministre des Transports a nommé le juge Willard Estey et l'a chargé de mener un examen complet et exhaustif du réseau de transport et de manutention du grain au Canada et d'examiner les aspects institutionnels, législatifs, matériels et opérationnels. Après de longues consultations avec les intervenants, le juge Estey a présenté son rapport de la Phase I au Ministre en juin 1998. Le rapport faisait état de 15 grandes questions, notamment les avantages que présentent les gains d'efficacité pour les producteurs, l'accès compétitif aux lignes de chemin de fer, l'abandon des embranchements ferroviaires, et la gestion du réseau. Au cours de la deuxième phase, qu'il doit avoir terminée pour le 31 décembre 1998, M. le juge Estey travaillera avec les intervenants du réseau pour élaborer des recommandations et des plans de mise en oeuvre en vue de réformer le réseau et de définir clairement les rôles, les responsabilités et la responsabilisation de tous les participants.

 Un exemplaire du rapport de la Phase I est publié sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.grain.gc.ca>

Wagons-trémies à grain . L'aliénation de 13 000 wagons-trémies à grain appartenant au gouvernement a été reportée jusqu'à la conclusion de l'examen du transport du grain mené par M. le juge Estey étant donné que les décisions qui en résulteront pourraient avoir une incidence sur les modalités de la vente.

3. Examen des services ferroviaires voyageurs

En février 1997, le ministre des Transports a demandé au Comité permanent des transports (CPT) de mener un examen sur l'avenir des services ferroviaires voyageurs au pays. L'une des principales raisons de cet examen porte sur l'avenir de VIA Rail. VIA a fait un travail admirable au cours des dernières années pour réduire sa dépendance envers les subventions gouvernementales sans pour autant réduire le niveau de service offert au public. De fait, la subvention de 216 millions de dollars versée à VIA en 1997-1998 représente une diminution de 50 p. 100 par rapport à 1992. Cette tendance ne peut cependant pas se poursuivre indéfiniment; il faudra des capitaux à un moment donné pour remettre en état et remplacer la flotte. L'intention est d'assurer un service ferroviaire voyageur aux Canadiens sans accabler les contribuables. Le rapport du CPT a été présenté à la Chambre des communes en juin 1998 et la réponse du gouvernement doit être présentée d'ici le 9 novembre 1998.

4. Politique aérienne

Services aériens internationaux tout-cargo. En janvier 1998, le gouvernement fédéral a adopté des lignes directrices permettant au ministre des Transports de désigner des transporteurs aériens canadiens pour l'exploitation de services réguliers internationaux tout-cargo. Reconnaisant l'importance des services de transport de fret aérien, les lignes directrices visent à favoriser la croissance des transporteurs canadiens tout-cargo et à accroître les occasions de création de services réguliers qui profiteront aux expéditeurs et aux aéroports du Canada. Cette initiative est cohérente avec les objectifs commerciaux du Canada sur la scène internationale.

Accords bilatéraux. En 1997-1998, le Canada a continué d'élargir ses accords aériens bilatéraux, créant de nouvelles possibilités pour les services internationaux réguliers. Un premier accord a été conclu avec l'Ukraine, de nouveaux droits ont été ajoutés aux accords du Canada avec la Chine, la Belgique et les États-Unis, et des modifications ont été apportées à nos accords avec l'Islande.

Pour veiller à ce que le Canada utilise les droits aériens qu'il possède en vertu des accords bilatéraux existants et pour répondre aux attentes de l'industrie canadienne du transport aérien relativement à l'exploitation de services aériens internationaux réguliers, le ministre des Transports a désigné les transporteurs aériens suivants sur les marchés internationaux :

- ◇ Lignes aériennes Canadian International – Bolivie, Colombie, Équateur, Maroc, Portugal, les îles Turks et Caicos, Aruba, et les Antilles néerlandaises;
- ◇ Air Canada – Tunisie, Autriche, îles Caïman, Égypte, Finlande, Arabie saoudite, Turquie et Venezuela;
- ◇ Kelowna Flightcraft International – Chine.

5. Coopération internationale

En 1997-1998, le Ministère a continué à appuyer ses engagements de coopération technique à l'échelle internationale, à servir de point central pour les demandes d'expertise technique de gouvernement à gouvernement et à appuyer le secteur des transports canadien dans ses efforts de vente sur les marchés internationaux. Par conséquent, Transports Canada a fourni son expertise – à la Guyane, aux Bahamas, à la Jamaïque, au Chili, au Vietnam, à l'Indonésie, à la Pologne et à la Turquie – dans des domaines aussi variés que l'économie des transports, l'élaboration de politiques, le contrôle des navires par l'État du port, la privatisation d'aéroports, le développement institutionnel d'administrations maritimes, l'établissement des coûts réglementaires et la sécurité ferroviaire.

En juin 1997, le Ministère a accueilli la conférence des ministres des Transports de l'organisation de coopération économique de l'Asie-Pacifique (APEC) à Victoria (Colombie-Britannique) qui sert de tribune pour la coordination internationale des questions de transports. Plus de 500 délégués du monde entier ont participé à cette conférence où ils ont notamment discuté de façons d'accroître la capacité et l'efficacité des réseaux de transport.

3.2.2 Programmes et Cessions

Sommaire financier de 1997-1998	(en milliers de dollars)
Dépenses prévues (Budget principal des dépenses)	1 020 076
<i>Autorisations totales en fin d'exercice</i>	<i>1 066 509</i>
Dépenses réelles 1997-1998	1 055 471
Changement des autorisations. Les dépenses prévues ont augmenté de 46 millions de dollars, en raison des facteurs majeurs suivants : + 98 millions de dollars pour les rajustements au bail de l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto (p. 34); – 30 millions de dollars relativement au paiement de la période de transition prévu par la loi à NAV CANADA; – 3 millions de dollars relativement au paiement prévu par la loi au CN pour le pont Victoria; – 20 millions de dollars pour les réaffectations aux autres secteurs d'activités.	
Situation en fin d'exercice. Un excédent de 11 millions de dollars – soit 1 p. 100 des autorisations disponibles – résulte des retards accusés dans les projets de cession.	

Notre engagement envers les Canadiens

Réduire le fardeau du contribuable canadien en cédant la propriété ou l'exploitation des réseaux de ports et d'aéroports du Canada à des organismes locaux tout en veillant au maintien de systèmes adéquats, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement.

Que faisons-nous pour obtenir ces résultats?

La cession des aéroports et des ports – qui contribuera à accroître l'efficacité et l'efficacité des niveaux de service – reste l'élément principal de ce secteur d'activité. Une autre partie considérable des efforts du secteur d'activité est axée sur les questions environnementales, qui comprennent l'élaboration conjointe de l'élément du secteur des transports de la Stratégie nationale sur le changement climatique, l'élaboration d'un plan de mise en oeuvre pour la Stratégie de développement durable de Transports Canada, ainsi que la mise à exécution d'un système de gestion environnementale relativement aux activités du Ministère. Les questions de gestion de programme (gérance) comprennent l'exploitation des entités qui n'ont pas été cédées, ou qui sont des installations éloignées, l'administration des baux aéroportuaire, l'exécution des entreprises et des engagements découlant de la cession du système de navigation aérienne à NAV CANADA, la création d'un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaire et la négociation et l'application d'ententes de contribution relativement aux routes et ponts.

Principales réalisations en matière de rendement en 1997-1998

1. Politique nationale des aéroports

Conformément à la Politique nationale des aéroports (PNA) annoncée en juillet 1994, le gouvernement fédéral procède à la commercialisation de ses aéroports, cédant à des administrations aéroportuaire canadiennes les aéroports les plus importants et les plus achalandés ainsi que ceux du Réseau national d'aéroports (RNA) et offrant les petits aéroports en vente à des intérêts locaux. Les aéroports éloignés qui constituent le seul mode de transport fiable accessible à longueur d'année aux collectivités isolées pourraient être cédés si des organismes locaux se montraient intéressés. Toutefois, ils continueront

de bénéficier d'une aide fédérale en attendant l'examen du rôle à long terme du gouvernement dans ces aéroports.

Grâce à la dévolution, le fardeau de l'exploitation des aéroports canadiens sera supporté non plus par le contribuable, mais par les utilisateurs des installations. On pourra aussi mieux faire correspondre l'offre et la demande, ce qui contribuera en fin de compte à accroître l'efficacité et l'efficience des niveaux de service. À la fin de 1997-1998, plus de 90 p. 100 de tout le trafic passager au pays passait par les aéroports cédés à des administrations ou exploitants aéroportuaires indépendants.

Profil de cession des aéroports - Au 31 mars 1998					
	Années				Total
	antérieures	1997-1998	1998-1999	1999-2000	
RNA ¹	8	3	7	6	24
Régionaux-locaux ²	33	14	15	8	70
Petits	17	5	9	--	31
Arctique ³	11	--	--	--	11
Éloignés ⁴	--	--	1	12	13
Total	69	22	32	26	149

1. Inclut les cinq cessions à des AAL avant la Politique nationale des aéroports.
2. Hausse de un attribuable à la reclassification de l'aéroport éloigné de Natashquan.
3. Les aéroports de l'Arctique comptent deux aéroports du RNA : Yellowknife et Whitehorse.
4. Transports Canada pourrait conserver ces aéroports.

Où en sommes-nous avec le plan de cession des aéroports? Dans son *Rapport sur les plans et priorités* de 1997-1998, Transports Canada avait les attentes suivantes :

- céder tous les aéroports du RNA d'ici 1998-1999 et les autres n'en faisant pas partie d'ici 1999-2000, à l'exception des aéroports éloignés;
- réaliser des économies de plus de 100 millions de dollars d'ici la fin de 1999-2000, ce qui représente une diminution de 73 p. 100 par rapport aux niveaux de ressources de 1994-1995;
- atteindre une réduction de 2 500 équivalents temps plein (ETP) d'ici 1999-2000;
- réaliser une évaluation en 1998-1999 afin de déterminer si les cessions ont donné lieu à une plus grande satisfaction des utilisateurs et à une plus grande participation des collectivités à la prise de décisions.

Le Ministère s'attend maintenant à ce que toutes les cessions soient achevées d'ici la fin de 1999-2000, le calendrier de cession des aéroports du RNA s'étant trouvé décalé d'un an en raison de plusieurs facteurs. Certains de ces aéroports n'ont pas encore atteint un degré d'autonomie financière suffisant pour attirer d'éventuelles administrations aéroportuaires. Afin de faciliter leur cession, Transports Canada tente par divers moyens d'accroître les recettes et de réduire les frais d'exploitation. Des retards imprévus sont également survenus dans le règlement d'intérêts de tierces parties. Nous sommes cependant toujours en passe d'atteindre l'objectif d'économies financières et de réduction des ETP d'ici la fin de 1999-2000. Nous avons entrepris en 1997-1998 d'examiner les baux des quatre premières administrations aéroportuaires locales (AAL) – Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal – afin d'évaluer leur rendement de même que celui du gouvernement fédéral après cinq années d'exploitation. Cette évaluation devrait être achevée en 1998-1999.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Faisant partie intégrante de la PNA, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires offre aux aéroports admissibles une aide financière pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts. Pour être admissible, un aéroport doit offrir des services passagers réguliers, remplir les exigences de délivrance des certificats d'aéroports et ne pas être propriété du

gouvernement fédéral. En 1997-1998, près de 22 millions de dollars ont été offerts à 38 aéroports pour financer divers projets, allant de la réfection de pistes, de voies de circulation et d'aires de trafic à l'achat d'équipement mobile et à l'installation d'aides visuelles.

2. Politique maritime nationale : Cession des ports

L'un des domaines visés par la Politique maritime nationale est la stratégie de gestion des ports canadiens, qui comprend l'identification de trois catégories de ports, définies ci-dessous.

Dix-huit **ports principaux** sont essentiels pour le commerce intérieur et international; ils deviendront des administrations portuaires canadiennes (APC) et feront partie du Réseau portuaire national. Par conséquent, la Société canadienne des ports et les commissions portuaires qui encadrent à l'heure actuelle certains de ces ports seront dissoutes d'ici janvier 1999. Les nouvelles APC seront financièrement autonomes, auront des objectifs commerciaux et seront plus compétitives et mieux adaptées aux besoins des utilisateurs.

Les **ports régionaux et locaux** sont offerts à des organisations communautaires, des gouvernements provinciaux, des administrations municipales et des groupes d'intérêt du secteur privé, qui sont plus en mesure de les exploiter en fonction des besoins locaux. Des ports ont été désignés comme ports éloignés en raison de l'isolement des collectivités qu'ils desservent et de leur dépendance sur les quais existant comme seul moyen d'approvisionnement. Bien que 26 de ces **ports éloignés** aient été transférés, le gouvernement conservera la responsabilité des 34 ports éloignés qui restent à moins que des intérêts extérieurs se montrent fortement intéressés à en faire l'acquisition. Transports Canada continuera de chercher à réaliser des gains d'efficacité dans l'exploitation de ces ports, en consultation avec les collectivités visées.

Profil de cession des ports régionaux et locaux – Au 31 mars 1998						
	Années antérieures	Réel 1997-1998	Prévu 1998-1999	Ports restants	Total	Lettres d'intention ²
Transférés ou désaffectés	301	14	71	163 ¹	549	109

1. Inclut 34 ports éloignés que pourrait conserver Transports Canada.

2. Les lettres d'intention sont des déclarations écrites confirmant l'intention de conclure une entente officielle; elles n'engagent aucune des parties à suivre une ligne de conduite particulière.

Où en sommes-nous avec le plan de cession des ports? Dans son *Rapport sur les plans et priorités* de 1997-1998, le Ministère avait les attentes suivantes :

- transférer tous les ports régionaux et locaux, à l'exception de ceux désignés comme ports éloignés, d'ici la fin de 2001-2002;
- réaliser, d'ici 2001-2002, des économies annuelles de 40 millions de dollars au titre des niveaux de ressources de 1994-1995.

Bien que certaines cessions exigent plus de temps que prévu, Transports Canada s'attend toujours à achever le transfert des ports régionaux et locaux d'ici la fin de 2001-2002 et à atteindre ses objectifs d'économies de ressources.

Fonds de cession des ports. Un Fonds de cession des ports de 125 millions de dollars a été constitué pour aider les parties intéressées à assumer l'exploitation des ports régionaux et locaux. Ce fonds couvre le coût des études de faisabilité préalables au transfert, de la décontamination de l'environnement et des améliorations aux immobilisations découlant des normes de sécurité. Il offre de plus une aide à court terme afin de permettre à certains ports déficitaires d'atteindre l'autonomie financière. À la fin de 1997-1998, près de 15 millions de dollars ont été prélevés sur ce fonds.

3. Transport de surface : Routes et ponts

Afin de favoriser un réseau routier national efficient, efficace et sécuritaire, Transports Canada a investi au total 273 millions de dollars dans l'administration de huit programmes de contribution à l'infrastructure routière, par le biais de 22 ententes conclues avec huit provinces, deux territoires et une municipalité. Le Ministère administre en outre des ententes prévoyant des paiements de 4 millions de dollars au Canadien National (CN) pour l'exploitation et l'entretien du pont Victoria, à Montréal. Le Ministère négocie également une entente de partage des coûts avec le CN pour la réfection de la chaussée du pont Victoria, au coût de 19 millions de dollars. Les travaux devraient être achevés à l'automne 2000.

4. Environnement

Stratégie de développement durable. En décembre 1997, le Ministère a déposé sa stratégie de développement durable. Cette stratégie, qui consiste à intégrer au processus de prise de décisions les aspects environnementaux et socio-économiques, comporte deux éléments :

- ◇ un système de gestion de l'environnement selon lequel le Ministère exercerait ses activités dans le respect de l'environnement,
- ◇ une stratégie de transport durable selon laquelle le Ministère assumerait un rôle de chef de file dans le secteur des transports de manière à favoriser le transport durable au Canada.

La stratégie a été élaborée au cours de consultations étendues avec des représentants du secteur des transports, des provinces, des municipalités, des établissements d'enseignement et de groupes environnementaux. Elle prévoit un plan d'action axé sur huit enjeux stratégiques, ou objectifs à long terme, que Transports Canada prévoit atteindre dans le cadre de son mandat et en partenariat avec d'autres intervenants. Ces huit enjeux de même qu'un résumé des réalisations sont abordés à la section 5.1 (p. 47). En plus d'avoir élaboré cette stratégie, le Ministère s'est aussi penché sur les problèmes environnementaux suivants :

Décontamination des terrains. Dans le cadre du processus de cession, tous les aéroports et les ports en voie d'être cédés, de même que les propriétés transférées à NAV CANADA, font l'objet d'études environnementales de base. En ce qui concerne les propriétés de NAV CANADA, le Ministère a examiné et approuvé 500 évaluations de la phase 1 (enquêtes préliminaires). Il est maintenant prêt à procéder à 280 évaluations plus détaillées de la phase 2. Une fois toutes les enquêtes achevées, plus tard cette année, on sera en mesure d'évaluer l'effort de décontamination nécessaire et les coûts connexes.

Évaluations environnementales. Le Ministère a réalisé et approuvé 268 évaluations environnementales, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). Parmi les projets évalués, citons à titre d'exemples les projets financés par Transports Canada dans le cadre du Programme routier national, les projets de décontamination et de transfert associés à la cession des aéroports et des ports, et les projets financiers dans le cadre du PAIA et des programmes maritimes et ferroviaires.

3.2.3 Sécurité et Sûreté

Sommaire financier de 1997-1998	(en milliers de dollars)
Dépenses prévues (Budget principal des dépenses)	221 294
<i>Total des autorisations de fin d'exercice</i>	250 714
Dépenses réelles en 1997-1998	247 564
Changement des autorisations. Les dépenses prévues ont augmenté de 29 millions de dollars, en raison des facteurs majeurs suivants : + 16 millions de dollars pour le retrait de la GRC des aéroports internationaux (voir p. 34); + 15 millions de dollars dans d'autres secteurs d'activité, réaffectés en fonction des besoins d'exploitation.	
Situation en fin d'exercice. L'excédent de 3,2 millions de dollars – soit moins de 2 p. 100 des autorisations disponibles – résulte de postes divers.	

Notre engagement envers les Canadiens

Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.

Que faisons-nous pour atteindre nos résultats?

Un Plan stratégique de sécurité et de sûreté sera complété prochainement pour le secteur d'activité, à l'appui de la stratégie du Ministère pour un réseau SÉCURITAIRE, INTELLIGENT, STRATÉGIQUE ET DURABLE. Le plan établit une vision, des objectifs, des priorités, des stratégies et un cadre de rendement à long terme visant à promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau canadien de transport. Nous répondons aux souhaits du public canadien, de l'industrie et des intervenants en réduisant et en simplifiant nos activités de réglementation et en menant à bien des travaux de recherche et développement qui contribueront à améliorer les normes et les règlements dans tous les modes de transport. Nous conférons plus d'ampleur au rôle de l'industrie pour ce qui est d'appuyer les normes de sécurité et de sûreté et nous travaillons en collaboration avec l'industrie pour cerner et régler d'éventuels problèmes de sécurité. Par ailleurs, nous avons entrepris conjointement avec les États-Unis et le Mexique un projet de partage des données dans le but d'évaluer l'activité de transport au Canada et de fixer des buts dans un contexte international.

✍ Pour en savoir plus sur les projets de réglementation, voir p. 49.

Statistiques de 1997 sur la sécurité :

- Marine – la plus faible incidence d'accidents de transport maritime en 19 ans, avec une diminution moyenne de 9,5 p. 100 depuis 1990.
- Aviation – en dépit d'une diminution de 3 p. 100 du nombre d'accidents aériens, une diminution globale de 11 p. 100 (selon une moyenne annuelle) de 1992 à 1996.
- Rail – diminution de 14 p. 100 pour tous les types d'accidents ferroviaires depuis 1996.
- Route – le taux de décès a diminué; il est passé de 0,042 p. 100 en 1977 à 0,0176 p. 100 en 1996.

Principales réalisations en matière de rendement en 1997-1998

1. Sécurité multimodale

Un Plan stratégique de sécurité et de sûreté a été élaboré afin d'offrir une vision à long terme du secteur d'activité; il met moins l'accent sur la réglementation normative et davantage sur les résultats escomptés. Le plan énonce les principaux objectifs, résultats et stratégies et fournit un cadre qui permettra d'accroître l'efficacité, l'efficience et l'obligation de rendre compte des activités commerciales. On consulte en ce moment l'industrie et d'autres membres de la collectivité des transports en vue d'achever le plan d'ici la fin d'automne 1998.

Dans l'effort de planification stratégique, un cadre d'élaboration d'une méthode de mesure du rendement et d'un système de rapports a été défini. Des efforts ont déjà été amorcés en vue de déterminer des indicateurs de rendement significatifs et cohérents. On s'attend à réaliser des progrès au cours de la prochaine année.

2. Sécurité aérienne

Même si NAV CANADA exploite maintenant le système de navigation aérienne, Transports Canada a toujours la responsabilité d'établir les règlements et les normes de sécurité qui régissent le système et de veiller à leur respect. À cette fin, 35 p. 100 des installations de services à la circulation aérienne (ATS) de NAV CANADA ont été vérifiées en 1997-1998, pour s'assurer de leur conformité avec les règlements et normes et pour relever et corriger toute inexactitude dans leurs manuels. Des dérogations mineures au Règlement sur les contrôleurs de la circulation aérienne ont été constatées et, par la suite, corrigées.

Transports Canada a également entrepris la vérification de tous les systèmes d'atterrissage aux instruments et systèmes d'alimentation électrique des installations de NAV CANADA. Certaines dérogations aux normes techniques ont été constatées – notamment sur le plan de la fréquence des pannes d'équipement et de la disponibilité réduite du service; la société les a immédiatement corrigées.

3. Sécurité maritime

Les responsabilités associées à la gamme de services sont la sécurité des navires, la protection de l'environnement, et le pilotage maritime. Plusieurs projets de réglementation et de législation entrepris pendant l'année – notamment les modifications apportées la *Loi sur la marine marchande du Canada* et l'adoption de la nouvelle *Loi maritime du Canada* – seront déterminants pour assurer la sécurité et l'efficience du transport maritime. Ces projets sont abordés à la section 5.2 (p. 49).

Contrôle des navires par l'État du port. Le contrôle des navires par l'État du port est un mécanisme qui permet d'assurer la sécurité de la vie humaine en mer et de protéger l'environnement du Canada par la réduction du nombre de navires inférieurs aux normes qui font escale dans les ports canadiens. En mars 1998, sur l'initiative du Canada, les ministres responsables de la sécurité maritime en Europe, dans l'Atlantique Nord, et dans l'Asie-Pacifique ont signé une déclaration ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port intitulée « L'étau se resserre : Action interrégionale visant à mettre fin à l'exploitation de navires inférieurs aux normes ». Cette collaboration internationale témoigne d'un engagement commun envers l'amélioration de la sécurité des navires, de la propreté des océans et des conditions de travail et de vie à bord des navires. À leur arrivée dans les eaux canadiennes, les navires étrangers sont inspectés par les experts maritimes de la Sécurité maritime de Transports Canada. Les inspections sont effectuées à bord des navires qui sont le plus susceptibles d'être inférieurs aux normes,

selon une procédure de ciblage qui est constamment raffinée de manière à permettre de mieux identifier les navires problèmes. Des 1 011 navires inspectés l'année dernière, 470 présentaient des manquements, dont 118 suffisamment graves pour justifier leur détention. Les navires détenus doivent corriger ces manquements et se soumettre à une nouvelle inspection qui déterminera s'ils sont aptes à prendre la mer avant d'être autorisés à quitter le Canada. La plupart des navires détenus étaient des vraquiers, dont l'inspection demeure une priorité.

Comme le démontre la *figure 1*, le nombre de navires inspectés continue de croître en raison de la procédure de ciblage du Ministère. La tendance stable des statistiques de détention reflète l'efficacité des critères de ciblage.

	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Nombre de navires inspectés	1 783	1 563	1 348	1 184	1 011
Nombre de navires détenus	172	184	149	118	118
Pourcentage des détentions	9,6 %	11,8 %	11,1 %	10,0 %	11,7 %

Figure 1 – Navires inspectés et détenus

4. Sécurité ferroviaire

Direction 2006. L'un des objectifs de Transports Canada est de réduire de 50 p. 100, d'ici 2006 (octobre 1995 étant le mois de référence) le nombre de collisions aux passages à niveaux et d'intrusions sur les emprises de chemin de fer. Le Ministère prévoit atteindre cet objectif par des activités de sensibilisation à la sécurité et des projets de sûreté identifiés durant les consultations avec les gouvernements provinciaux, des administrations municipales, des compagnies de chemin de fer, des syndicats, des organismes d'exécution de la loi et d'autres organisations de sécurité. Sept initiatives clés ont été ciblées : éducation, contrôle d'application, ingénierie, recherche, cadre de gestion, ressources et communications. En outre, un guide de prévention des intrusions a été élaboré en collaboration avec les États-Unis, avec la participation des municipalités, des corps policiers, de groupes communautaires, d'écoles et de compagnies ferroviaires. Le guide, qui devrait être publié plus tard au cours de l'année 1998, fournira les outils de travail nécessaires pour encourager et aider les collectivités à réduire les intrusions.

En 1997-1998, le Programme d'amélioration des passages à niveaux a permis de financer l'installation de dispositifs de sécurité au coût de 7,5 millions de dollars notamment l'installation de dispositifs automatiques d'avertissement aux passages à niveaux. La figure 2 illustre la tendance sur dix ans du nombre d'accidents, de décès et de blessures survenus aux passages à niveaux. Nous ne sommes pas encore parvenus à déterminer les indicateurs de rendement de manière à relier le taux d'accidents aux programmes de sécurité du Ministère.

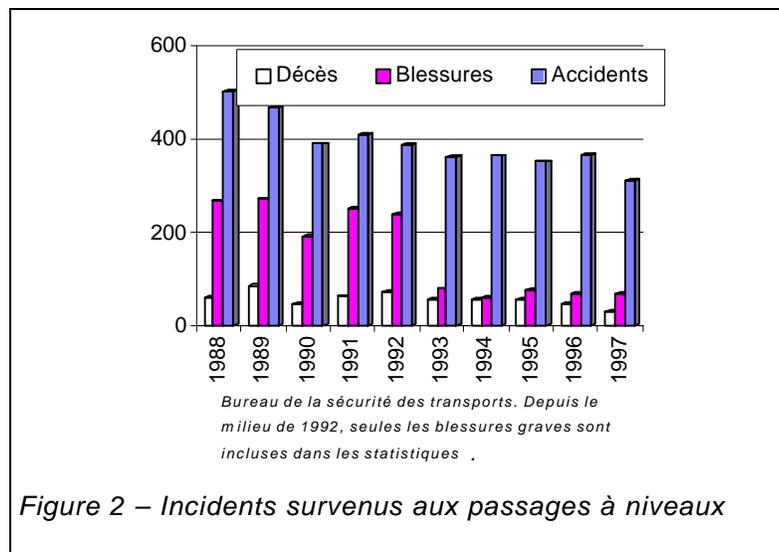


Figure 2 – Incidents survenus aux passages à niveaux

Transports Canada a également continué d'appuyer l'Opération Gareautrain, un programme de sensibilisation conjoint entrepris avec l'Association des chemins de fer du Canada afin de sensibiliser davantage le public à la sécurité et aux dangers inhérents aux passages à niveaux et aux intrusions. Le Ministère affecte chaque année 200 000 \$ à ce programme.

5. Transport des marchandises dangereuses

En menant de nombreuses activités – réglementation, inspection et application de la loi – et grâce à ses services d'information, Transports Canada joue un rôle important pour ce qui est de garantir la sécurité publique pendant le transport de marchandises dangereuses. Le travail effectué récemment à l'égard du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est relaté à la section 5.2 (p. 49).

Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC). CANUTEC offre, 24 heures sur 24, un service bilingue d'information et de communications sur les produits chimiques et la réglementation. Les conseillers sont des chimistes d'expérience capables d'interpréter des données scientifiques et techniques et d'offrir des conseils dans des situations d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses pendant le transport. Le centre reçoit environ 30 000 appels par année, pour la plupart des demandes de renseignements sur la réglementation. Mais de nombreux appels proviennent de personnes qui sont confrontées à une menace pour la sécurité publique, par exemple policiers et pompiers sur les lieux d'un accident de transport, parents alarmés dont les enfants ont avalé des produits chimiques, et employeurs dont un employé a été accidentellement exposé à des produits chimiques.

Un *Guide nord-américain des mesures d'urgence* a été publié en 1996 conjointement par le Canada, les États-Unis et le Mexique en collaboration avec CANUTEC. Il est maintenant offert en trois langues sur le site web de Transports Canada dans sa version interactive et téléchargeable.

 Pour en savoir plus sur les services de CANUTEC, visitez notre site web à : www.tc.gc.ca/canutec

6. Sécurité routière

Vision 2001. Vision 2001 est un plan réunissant tous les paliers de gouvernement et l'industrie des transports. Son objectif est de rendre les routes du Canada les plus sûres au monde d'ici l'an 2001, selon un classement international du nombre de décès de la route impliquant des véhicules immatriculés. Le Canada se range à l'heure actuelle au septième rang parmi les pays industrialisés (statistiques de 1996). Pour relever le défi, nous avons mis l'accent, l'année dernière, sur les activités d'information et de sensibilisation du public à la sécurité des véhicules, plus particulièrement en ce qui concerne l'utilisation des ceintures de sécurité et le fonctionnement des sacs gonflables. À titre d'exemple, un vidéo intitulé « En voiture » donne des instructions sur la manière de bien asseoir les enfants en voiture. Le vidéo a été diffusé sur une large échelle, notamment dans les bureaux de l'Association automobile du Canada, dans les stations de télévision, les établissements d'enseignement, les écoles de conduite et les hôpitaux.

Pour obtenir une copie du vidéo « En voiture », contactez le bureau de la sécurité routière en composant, sans frais, le : 1-800-333-0371

Sacs gonflables. À la suite de consultations menées avec les provinces, le gouvernement américain, les fabricants et les concessionnaires de voitures au sujet du risque de blessures associé aux sacs gonflables, Transports Canada a instauré un programme de désactivation des sacs gonflables, pour les cas où une telle désactivation est justifiée. Le programme a été lancé en mai 1998 et toute personne qui envisage de s'en prévaloir peut se procurer des brochures explicatives et des formulaires de demande. Comme le programme en est à ses débuts, aucun outil de mesure du rendement n'a encore été établi.

Statistiques sur la sécurité. C'est sur le réseau routier que surviennent 95 p. 100 de tous les décès reliés au transport. Grâce à ses activités de réglementation, de recherche, de conformité et à ses programmes d'information et d'enquêtes sur les accidents, Transports Canada a, dans l'ensemble, contribué à réduire considérablement le taux de décès au cours des vingt dernières années. Comme l'illustre la *figure 3*, le taux de décès, qui était de 4,2 pour 10 000 véhicules immatriculés en 1977, est passé à 1,76 en 1996.

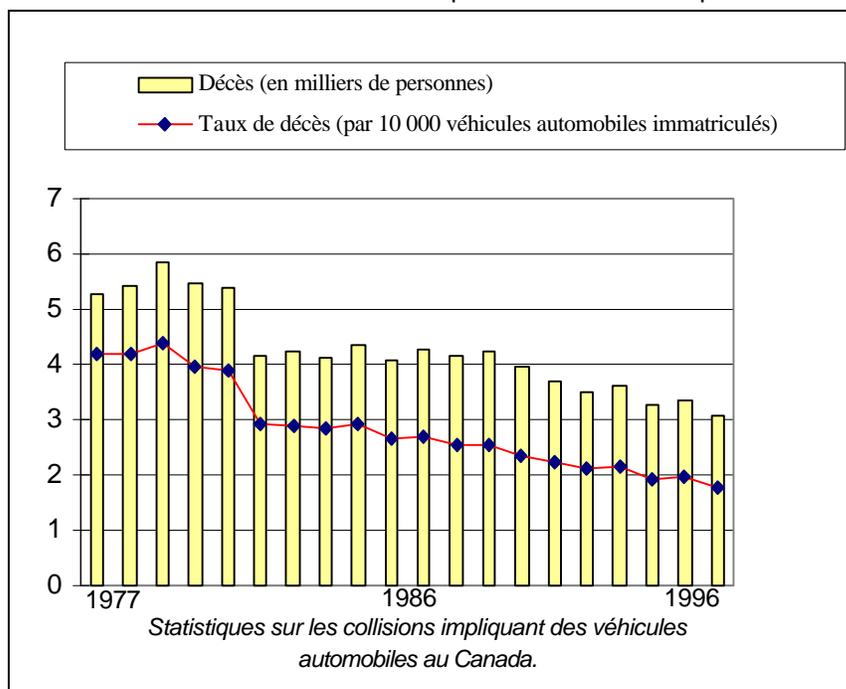


Figure 3 – Décès attribuables aux accidents de la route

7. Recherche et développement

Les activités de recherche et développement du Ministère portent principalement sur ses rôles en matière de sécurité, de réglementation et d'élaboration de politiques. Les projets sont entrepris avec des partenaires du gouvernement et de l'industrie afin de répondre aux grands objectifs nationaux comme la sécurité, la sûreté, l'efficacité énergétique, la protection de l'environnement, l'accessibilité et la compétitivité. Les réalisations en matière de rendement par rapport à ces activités contribuent à appuyer la priorité gouvernementale consistant à « investir dans les connaissances et la créativité », conformément à l'annonce faite dans le Discours du trône de 1977.

Opérations aériennes en hiver. En 1997-1998, dans le cadre d'un projet de recherche courant visant à améliorer la sécurité des opérations aériennes pendant les hivers rigoureux, huit liquides de dégivrage différents ont été mis à l'essai dans le but d'établir des tables pour l'hiver suivant. Une nouvelle méthode d'établissement des taux de précipitation de neige a été élaborée et une recherche innovatrice a permis d'étudier le degré d'adhésion du liquide antigivrage contaminé sur les ailes des aéronefs. Une analyse du risque révèle que, durant la période allant de 1993 à 1996, la probabilité qu'un avion à réaction commercial subisse un accident au décollage à cause du givre au sol a diminué, comparativement à la période allant de 1985 à 1992.

Dédouanement des véhicules commerciaux à la frontière. Transports Canada, en collaboration avec les partenaires des gouvernements fédéraux et provinciaux, a mis au point une nouvelle technologie visant faciliter le prédédouanement des véhicules commerciaux aux postes frontaliers congestionnés par le trafic. La mise à l'essai d'un prototype de système de contrôle automatique a débuté en 1997 aux postes frontaliers de Fort Erie/Buffalo (Peace Bridge) et Windsor/Detroit (Ambassador Bridge). L'essai, auquel participe une petite flotte de camions, a pour but de vérifier le fonctionnement du système automatique tout en maintenant en parallèle les formalités administratives existantes. Le but ultime est de permettre aux véhicules prédédouanés qui sont en pleine conformité de traverser la frontière sans s'arrêter, ce qui permettra d'accroître l'efficacité générale de l'application des règlements touchant les douanes, l'immigration et les véhicules commerciaux.

8. Sûreté et préparation d'urgence

Sécurité aérienne. En 1997-1998, Transports Canada a continué de procéder au retrait graduel du service offert par la Gendarmerie royale canadienne (GRC) aux aéroports internationaux – de sorte que le coût des services de surveillance et de sûreté ne soit plus absorbé par le contribuable, mais par les exploitants d'aérodromes. Les services de la GRC ne sont plus offerts aux frais du public aux aéroports de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto et Ottawa. Le retrait aux aéroports de Mirabel et Dorval (Les Aéroports de Montréal) est prévu pour octobre 1998, après quoi l'Administration retiendra à contrat les services de la GRC en cas d'intervention policière. La GRC demeurera à l'aéroport de Vancouver jusqu'à ce que le gouvernement cède l'exploitation de cet aéroport. Cette mesure a donné lieu à l'établissement de normes législatives selon lesquelles les exploitants doivent prendre d'autres arrangements pour continuer d'assurer un haut niveau de sûreté aéroportuaire. À l'appui de cette mesure, Transports Canada a aidé à former les policiers et les agents de sécurité afin de les familiariser aux opérations aéroportuaires. Ce changement n'a produit aucun effet négatif sur la sûreté aéroportuaire. Transports Canada continuera d'élaborer des exigences réglementaires en matière de services de police et de sûreté et à contrôler les exploitants d'aérodrome pour s'assurer de leur conformité.

La propriété et la responsabilité en ce qui concerne l'acquisition et l'entretien de l'équipement de contrôle de sûreté aux aéroports canadiens ont été transférées à la Société de sécurité de transport aérien, une société sans but lucratif agissant pour le compte des transporteurs aériens. Cette initiative est conforme à la décision de Transports Canada de se désengager de son rôle d'exploitant et de réorienter les coûts vers les utilisateurs. Au moment du transfert, des normes obligatoires applicables au fonctionnement de l'équipement de détection d'objets menaçants ont été présentées pour assurer le maintien d'un contrôle efficace. Le Ministère continue par ailleurs de participer à des projets de recherche et développement en matière de technologie de détection, dans le but de forcer les aéroports à utiliser de l'équipement de contrôle de sûreté plus perfectionné.

Opération Tempête de verglas. Pendant la tempête de verglas qui a frappé de vastes portions de l'Ontario et du Québec en janvier 1998, la Direction de la préparation d'urgence de Transports Canada a aidé à coordonner le transport d'équipement et d'approvisionnements essentiels aux organisations de mesures d'urgence des gouvernements provinciaux, aux exploitants de services publics et aux administrations municipales des secteurs touchés.

9. Services des aéronefs

En novembre 1997, le Ministère a évalué, dans le cadre d'une étude, divers modes de prestation des services des aéronefs, compte tenu de ses clients actuels et futurs et des marchés éventuels. Selon l'étude, les avantages n'étaient pas suffisants pour justifier un changement du mode de fonctionnement actuel, surtout étant donné les répercussions que cela entraînerait sur les employés et les dérangements importants que cela occasionnerait

aux clients. Il a donc été décidé que Transports Canada ne poursuivrait pas dans la voie de l'élaboration d'un modèle de diversification des modes de prestation des services des aéronefs.

Au cours de 1997-1998, le Ministère a entretenu 83 aéronefs, formé 419 pilotes et effectué 32 600 heures de vol pour les clients.

3.2.4 Administration ministérielle

Sommaire financier de 1997-1998	(en milliers de dollars)
Dépenses prévues (Budget principal des dépenses)	64 691
<i>Total des autorisations de fin d'exercice</i>	<i>107 703</i>
Dépenses réelles en 1997-1998	103 705
Changement des autorisations. Les dépenses prévues ont augmenté de 43 millions de dollars, en raison des facteurs majeurs suivants :	
+ 10 millions de dollars pour le report du budget d'exploitation de 1996-1997;	
+ 9 millions de dollars pour compenser la surestimation des montants à recouvrer dans le Budget principal des dépenses;	
+ 2 millions de dollars provenant de la vente des biens de la Couronne;	
+ 26 millions de dollars provenant d'autres secteurs d'activités, réaffectés en fonction des besoins d'exploitation.	
Situation en fin d'exercice. L'excédent de 4 millions de dollars – soit moins de 4 p. 100 des autorisations disponibles – résulte de postes divers.	

Notre engagement envers les Canadiens

Offrir au Ministère, et pour le compte de celui-ci, des services financiers, informatiques, administratifs, de ressources humaines, exécutifs, juridiques et de communications internes et externes.

Que faisons-nous pour obtenir ces résultats?

Plusieurs initiatives importantes sont gérées dans ce secteur d'activité. Un grand nombre d'entre elles, comme la Stratégie d'information financière (SIF), la modernisation de la fonction de contrôleur, le Système de classification universel (SCU) et La Relève, permettront au Ministère de bien se positionner pour relever les défis que posent les changements à l'échelle gouvernementale, dans les secteurs de la gestion financière et des ressources humaines. D'autres initiatives porteront principalement sur la poursuite des projets d'intégration et d'harmonisation des technologies et des systèmes d'information, afin de faciliter l'accès à l'information du Ministère aux employés et aux clients. Pour ce faire, il faut en partie mettre en œuvre une stratégie d'investissement en gestion de l'information/technologie de l'information (GI/TI), pour conférer une approche globale à la planification connexe et obtenir une meilleure gestion des ressources.

Principales réalisations en matière de rendement en 1997-1998

1. Revue des pratiques administratives et fonctionnelles

En 1993, le Ministère a procédé à une revue interne de ses activités administratives et fonctionnelles. Cette revue conclut que, d'ici la fin de 1997-1998, les dépenses dans les secteurs administratifs pourraient être réduites d'environ 50 millions de dollars et 1 000 équivalents temps plein (ETP). Malgré ce fait, à mi-chemin au cours de la période de cinq ans, la revue a été rejointe par les projets de l'Examen des programmes et la restructuration subséquente du reste de l'organisation; on estime que la réduction des frais généraux à Transports Canada a permis de réaliser au total des économies de 54 millions de dollars et de supprimer 1 031 ETP.

2. Passage à l'an 2000

Au début de 1997, Transports Canada a établi le bureau du projet An 2000, pour assurer la conformité de ses systèmes d'information et de sa technologie aux exigences de l'an 2000. Le Ministère a évalué l'ampleur du problème en répertoriant tous les éléments affectés par le changement de date, en déterminant la situation relative à la conformité, en établissant un centre d'essais, en développant des stratégies et en estimant le coût des améliorations ou des remplacements.

- Des activités de conversion des applications sont en cours, et certaines sont terminées. Des 221 applications informatiques internes, on prévoit en mettre à l'essai et en homologuer 164 d'ici le 31 décembre 1998, tandis que 57 seront désactivées avant l'an 2000. Seize de ces applications sont habituellement considérées comme étant essentielles à la mission du gouvernement et seront homologuées en toute priorité.
- L'essai de l'ensemble des applications de l'ordinateur central se déroulera entre octobre et décembre 1998.
- Des quelque 4 800 serveurs et ordinateurs personnels, 33 p. 100 sont déjà conformes; il est prévu de modifier ceux qui restent, de les remplacer ou de les désactiver.
- Un plan du travail a été préparé pour vérifier l'état de préparation de l'équipement et des services de télécommunication.
- Un plan d'urgence détaillé sur le bogue de l'an 2000 sera établi d'ici décembre 1998.
- Le Ministère se penche également sur la question de la responsabilité en matière de surveillance; il déterminera sa responsabilité éventuelle à cet égard.
- Du point de vue de la réglementation, le Ministère a pris l'initiative d'écrire aux associations de l'industrie pour s'assurer qu'elles s'occupaient bien de la question du passage à l'an 2000. L'approche du Ministère consiste à continuer d'évaluer l'état de préparation du secteur des transports et à se tenir prêt à intervenir de façon adéquate, au besoin.

Transports Canada estime que des progrès satisfaisants sont actuellement faits en vue de recenser les secteurs problèmes et de concevoir des solutions.

3. Technologie

Le Ministère a amélioré la version de son Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM). La nouvelle version, qui est conforme à l'an 2000, réduira au minimum les coûts actuels et futurs d'entretien, de soutien et de développement. Elle accroît également la capacité de rapports et elle est conforme aux objectifs de la stratégie d'information financière (SIF) du gouvernement, puisque le système produit des données selon la méthode de la comptabilité d'exercice pour toutes les opérations.

4. La Relève

Un plan d'action ministériel a été établi, pour but de favoriser un effectif qualifié et un milieu de travail qui permettent à Transports Canada de relever les défis de sa mission. L'année dernière des travaux relativement à 23 projets distincts qui ont abouti à des recommandations sur la revitalisation de l'organisation, l'établissement de compétences de base, la mise sur pied d'un programme de primes d'encouragement, la rétroaction entre pairs et la rétroaction ascendante, la tenue de cours de gestion intermédiaire, et la tenue de programmes d'orientation.

3.3 Examens, vérifications et évaluations

Examen	Conclusions	Résultats prévus	Incidence sur le rendement
<p>Examen des modifications à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> et des mécanismes de surveillance de la sécurité et de la conformité aux règlements</p>	<p>L'examen a précisé les responsabilités des partenaires de Transports Canada (gouvernements provinciaux et municipalités, compagnies de chemin de fer) et révélé la nécessité d'élaborer des règles, des politiques, des stratégies et des règlements nouveaux.</p> <p>L'examen a révélé le besoin d'élaborer de nouveaux moyens (p. ex., de suivi du rendement, de conformité, d'application) qui complètent les mécanismes actuels de contrôle de la sécurité et d'application des règlements.</p> <p>L'examen a révélé le besoin de doter le personnel de la sécurité ferroviaire de Transports Canada des pouvoirs, des instructions, des compétences et des ressources nécessaires pour contrôler la sécurité.</p>	<p>Changements aux politiques et aux règlements.</p> <p>Régime de réglementation modernisé.</p> <p>Capacités accrues du personnel du Ministère.</p>	<p>Encore inconnue.</p> <p>Encore inconnue.</p> <p>Encore inconnue.</p>
<p> Ce rapport a été publié en janvier 1998 – voir p. 58 pour en obtenir un exemplaire.</p>			

4.0 Rendement financier

4.1 Aperçu du rendement financier

Modification des autorisations. En fin d'exercice, les autorisations nettes totales de Transports Canada pour 1997-1998 dépassaient de 488,7 millions de dollars les autorisations de dépenser prévues dans le Budget principal des dépenses en raison de l'approbation postérieure des éléments majeurs suivants :

Augmentations :

- 348 millions de dollars pour le paiement d'une subvention forfaitaire à la province de Terre-Neuve à l'égard du transfert de responsabilité du service maritime de transport de marchandises et de passagers par traversier à destination des ports de la côte du Labrador et du service de traversier entre les ports de Ste-Barbe (T.-N.) et Blanc-Sablon (Québec)
- 98 millions de dollars pour des rajustements du loyer du bail signé avec l'Administration de l'aéroport du Grand Toronto (GTAA) pour aider la GTAA en finançant la partie de ses projets d'immobilisations particuliers déjà entrepris ou devant être mis en oeuvre sous peu avant la cession de l'aéroport
- 30 millions de dollars pour l'achat du n.m. *Isle of Inishturk* qui a été mis en service en juillet 1997, en remplacement du traversier n.m. *Lucy Maud Montgomery*, qui avait excédé sa durée de vie utile et dont la capacité restreinte en véhicules ne permettait pas de transporter les volumes de trafic de pointe durant la saison estivale
- 16 millions de dollars pour le paiement de contributions à diverses administrations aéroportuaires relatives au retrait de la GRC des aéroports internationaux, afin de mettre à la disposition des aéroports des fonds forfaitaires de transition pour couvrir les frais de démarrage et les améliorations en matière de sûreté
- 16 millions de dollars pour des traitements et salaires extraordinaires
- 10 millions de dollars reportés sur l'excédent du budget de fonctionnement de 1996-1997
- 5 millions de dollars pour les services de traversiers de la baie de Fundy
- 3 millions de dollars provenant de la vente des biens excédentaires de l'État

Réductions

- 30 millions de dollars en raison d'une baisse du financement transitoire de NAV CANADA
- 3 millions de dollars en raison de la baisse des paiements faits au Canadien National pour le pont Victoria

Situation en fin d'exercice. Les dépenses nettes réelles de Transports Canada ont atteint 2,199 milliards de dollars, ce qui a donné un excédent de 21 millions de dollars, soit moins de 1 p. 100 des autorisations totales en fin d'exercice. La majeure partie de cet excédent, qui a résulté partiellement du retard de cessions et de divers autres éléments, sera reportée à l'exercice 1998-1999.

4.2 Sommaires financiers en tableaux

Tableau 1 – Sommaire des crédits approuvés

Crédit (en milliers de dollars)		Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998
1	Dépenses de fonctionnement ¹	111 342	271 838	269 997
5	Dépenses en capital	106 193	115 761	104 418
10	Subventions et contributions	410 047	762 761	757 564
15	Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	29 887	25 687	25 566
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	91 290	91 290	91 290
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	216 204	216 204	216 204
30	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le pont de Valleyfield	2 000	--	--
31	Paiements à la Société canadienne des ports	--	1 500	715
(S)	Ministre des Transports – Salaire et allocation pour automobile	49	49	49
(S)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria	6 664	3 977	3 977
(S)	Contribution aux régimes des avantages sociaux des employés	41 407	41 407	41 407
(S)	Paiements à NAV CANADA pour la période de transition	716 000	685 833	685 833
(S)	Frais des agences d'encaissements	--	4	4
(S)	Remboursement de montants portés au crédit des recettes d'exercices antérieurs	--	594	594
(S)	Montants adjugés par la cour	--	24	24
(S)	Dépense des produits de la vente de biens excédentaires de l'État	--	2 864	1 120
Total de Transports Canada		1 731 083	2 219 793	2 198 764

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

1. Dépense réelle du crédit 1 après déduction des recettes nettes de 229 660 620 \$ en vertu de ce crédit.

Tableau 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et réelles

1997-1998 Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement				Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins : Recettes à valoir sur le crédit	Total des dépenses nettes
	ÉTP	brutes ¹	Dépenses en capital ²	Subventions et contributions ³				
Politiques	210	23 117	2 626	59 898	339 381	425 022	--	425 022
	<i>195</i>	<i>23 179</i>	<i>26 626</i>	<i>410 382</i>	<i>334 681</i>	<i>794 867</i>	--	<i>794 867</i>
	170	23 157	25 547	409 688	333 776	792 168	144	792 024
Programmes et Cessions	1 325	180 748	80 859	1 058 254	--	1 319 861	299 785	1 020 076
	<i>1 209</i>	<i>290 780</i>	<i>61 857</i>	<i>1 013 657</i>	--	<i>1 366 294</i>	<i>299 785</i>	<i>1 066 509</i>
	1 166	168 463	56 428	1 010 080	--	1 234 971	179 500	1 055 471
Sécurité et Sûreté	2 598	251 842	16 094	12 059	--	279 995	58 701	221 294
	<i>2 706</i>	<i>274 400</i>	<i>8 983</i>	<i>26 033</i>	--	<i>309 415</i>	<i>58 701</i>	<i>250 714</i>
	2 593	263 045	8 277	25 838	--	297 160	49 596	247 564
Administration ministérielle	763	64 887	6 614	2 500	--	74 001	9 310	64 691
	<i>813</i>	<i>96 218</i>	<i>18 295</i>	<i>2 500</i>	--	<i>117 013</i>	<i>9 310</i>	<i>107 703</i>
	858	87 071	15 286	1 769	--	104 126	421	103 705
Total	4 896	520 594	106 193	1 132 711	339 381	2 098 879	367 796	1 731 083
	<i>4 923</i>	<i>684 576</i>	<i>115 761</i>	<i>1 452 572</i>	<i>334 681</i>	<i>2 587 589</i>	<i>367 796</i>	<i>2 219 793</i>
	4 787	541 736	105 538	1 447 375	333 776	2 428 425	229 661	2 198 764
Autres recettes et dépenses :								
- Recettes portées au crédit du Trésor (cf. Tableau 7)								(796 893)
								(796 893)
								(784 126)
- Coût des services fournis par d'autres ministères (prévu = réel)								46 900
Coût net du Programme								981 090
								1 469 800
								1 461 538

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

1. Y compris les contributions législatives aux régimes des avantages sociaux des employés et les allocations du Ministre.
2. Y compris les dépenses réelles des produits de la vente de biens excédentaires de l'État.
3. Y compris les paiements législatifs versés au Canadien National et à NAV CANADA.

La police de caractères normale indique les dépenses prévues (Budget principal des dépenses). Les *italiques* indiquent les autorisations totales. Les **nombre**s en gras indiquent les dépenses ou recettes réelles.

Tableau 3 – Comparaison historique des dépenses totales prévues et réelles

Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Dépenses réelles 1995-1996¹	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998
Politiques	1 634 228	600 081	425 022	794 867	792 024
Programmes et Cessions	357 998	609 184	1 020 076	1 066 509	1 055 471
Sécurité et Sûreté	253 406	231 107	221 294	250 714	247 564
Administration ministérielle	172 568	109 739	64 691	107 703	103 705
Système de navigation aérienne ²	(168 970)	363 784	--	--	--
Total de Transports Canada	2 249 230	1 913 895	1 731 083	2 219 793	2 198 764

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

1. En 1995-1996, le Ministère a aussi engagé des dépenses non budgétaires de 999,8 millions de dollars relativement à la commercialisation du Canadien National.
2. Le Système de navigation aérienne a été cédé à NAV CANADA le 1^{er} novembre 1996.

Tableau 4 – Concordance entre l'ancienne et la nouvelle affectation des ressources

Le tableau 4 ne s'applique pas à Transports Canada puisque le présent rapport de rendement se fonde sur la même structure organisationnelle qui est exposée dans le Budget principal des dépenses du Ministère pour 1997-1998.

Tableau 5 – Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité

1997-1998					
Secteurs d'activité					
Organisation		Programmes et Cessions	Sécurité et Sûreté	Adminis- tration minis- térielle	Total
<i>(en milliers de dollars)</i>	Politiques				
Administration centrale :					
SMA Politiques	82 440				82 440
	453 912				453 912
	452 451				452 451
<i>Sociétés d'État :</i>					
• Marine Atlantique	91 290				91 290
	91 290				91 290
	91 290				91 290
• VIA Rail	216 204				216 204
	216 204				216 204
	216 204				216 204
• Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	29 887				29 887
	25 687				25 687
	25 566				25 566
• Société canadienne des ports	--				--
	1 500				1 500
	715				715
• Administration de la voie maritime du Saint- Laurent	2 000				2 000
	--				--
	--				--
SMA Programmes et Cessions		973 303			973 303
		918 689			918 689
		926 429			926 429
SMA Sécurité et Sûreté			133 355		133 355
			162 348		162 348
			159 973		159 973
SMA Services généraux				35 220	35 220
				64 966	64 966
				60 522	60 522
Gestion ministérielle ¹				5 817	5 817
				7 980	7 980
				6 942	6 942

(suite à la page suivante)

Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité (suite)

1997-1998					
Secteurs d'activité					
Organisation	Programmes et	Sécurité et	Adminis- tration	minis- térielle	Total
(en milliers de dollars)	Politiques	Cessions	Sûreté		
Régions :					
Directeur général régional, Atlantique	596	8 562	14 300	3 767	27 225
	<i>724</i>	<i>26 658</i>	<i>14 525</i>	<i>5 642</i>	<i>47 548</i>
	579	21 530	13 872	5 806	41 788
Directeur général régional, Québec	309	8 004	17 373	4 518	30 204
	<i>275</i>	<i>28 124</i>	<i>17 952</i>	<i>5 960</i>	<i>52 311</i>
	270	24 605	17 446	6 048	48 369
Directeur général régional, Ontario	260	11 111	19 375	4 169	34 915
	<i>282</i>	<i>42 408</i>	<i>18 842</i>	<i>6 232</i>	<i>67 763</i>
	253	38 483	18 753	5 980	63 468
Directeur général régional, Prairies et Nord	1 167	12 981	21 101	6 803	42 052
	<i>3 374</i>	<i>20 979</i>	<i>21 702</i>	<i>10 408</i>	<i>56 463</i>
	2 548	20 392	22 192	10 201	55 333
Directeur général régional, Pacifique	869	6 115	15 790	4 397	27 171
	<i>1 619</i>	<i>29 651</i>	<i>15 346</i>	<i>6 515</i>	<i>53 131</i>
	2 149	24 032	15 328	8 206	49 715
Total des dépenses prévues	425 022	1 020 076	221 294	64 691	1 731 083
Autorisations totales	<i>794 867</i>	<i>1 066 509</i>	<i>250 714</i>	<i>107 703</i>	<i>2 219 793</i>
Total des dépenses réelles	792 024	1 055 471	247 564	103 705	2 198 764

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

1. Y compris les bureaux du Ministre et du Sous-Ministre, des Communications et de l'avocat général.

La police de caractères normale indique les dépenses prévues (Budget principal des dépenses).

Les *italiques* indiquent les autorisations totales.

Les **nombre**s en gras indiquent les dépenses réelles.

Tableau 6 – Recettes à valoir sur le crédit

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Recettes réelles 1995-1996	Recettes réelles 1996-1997	Recettes prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Recettes réelles 1997-1998
Politiques					
• Divers	36	--	--	--	144
Programmes et Cessions					
• Recettes des havres et des ports (moins les commissions)	15 517	18 653	8 816	8 785	19 068
• Aéroports – Locations	44 658	41 204	12 467	12 500	17 706
• Aéroports – Concessions	98 679	81 456	24 157	24 200	23 646
• Aéroports – Redevances d'atterrissage	91 901	84 783	26 666	26 700	32 629
• Aéroports – Redevances générales d'aérogare	54 834	45 068	20 220	20 200	18 538
• Aéroports – Paiements de loyer	65 634	64 556	199 358	199 300	64 688
• Divers	8 033	7 559	8 103	8 100	3 225
	379 255	343 278	299 787	299 785	179 500
Sécurité et Sûreté					
• Aviation – Locations, licences et services	5 400	6 518	15 385	15 401	8 614
• Services de vol et de maintenance des aéronefs – NAV CANADA	--	7 051	8 736	8 700	5 426
• Centre d'essais pour véhicules automobiles	599	254	300	300	347
• Sécurité des navires et tarifs d'immatriculation	5 480	7 070	8 831	8 800	7 488
• Services d'hélicoptère – Recouvrements auprès du MPO	13 063	14 410	14 393	14 400	14 425
• Entretien du parc de véhicules de la haute direction – Recouvrements auprès du MDN	6 070	8 239	7 365	7 400	8 146
• Autres droits de services	4 176	207	--	--	417
• Divers	3 691	2 057	3 691	3 700	4 733
	38 479	45 806	58 701	58 701	49 596
Administration ministérielle					
• Services de formation et d'informatique	29 999	8 151	9 310	9 310	236
• Divers	--	166	--	--	186
	29 999	8 317	9 310	9 310	421
Système de navigation aérienne ¹					
	750 720	189 990	--	--	--
Total	1 198 488	587 391	367 798	367 796	229 661

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

1. Le Système de navigation aérienne a été cédé à NAV CANADA le 1^{er} novembre 1996. Les recettes réelles de 1995-1996 comprennent la taxe de transport aérien, qui était à valoir sur le crédit à l'époque.

Tableau 7 – Recettes à valoir sur le Trésor

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Recettes réelles 1995-1996	Recettes réelles 1996-1997	Recettes prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Recettes réelles 1997-1998
Recettes fiscales :					
• Taxe sur les produits et services	--	31 219	--	--	16 131
• Taxe de transport aérien ¹	--	737 241	781 898	781 898	741 834
Recettes non fiscales :					
• Rendement des investissements	23 083	8 225	10 995	10 995	6 801
• Remboursement des dépenses d'exercices précédents	--	7 039	--	--	(457)
• Redressement des crédateurs d'exercices précédents	10 225	11 530	--	--	4 920
• Privilèges, licences, permis et amendes	8 867	11 373	4 000	4 000	11 888
• Droits de services	--	2	--	--	--
• Produit des ventes	6 892	16 074	--	--	1 264
• Produit de la vente du Système de navigation aérienne	--	1 500 000	--	--	--
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	2 616	1 120	--	--	1 744
Total	51 683	2 323 822	796 893	796 893	784 126

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

1. Depuis 1996-1997, la taxe de transport aérien est portée au crédit du Trésor dans le cadre de la cession du Système de navigation aérienne à NAV CANADA.

Tableau 8 – Paiements législatifs

Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Dépenses réelles 1995-1996	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998
Politiques					
• Régimes des avantages sociaux des employés	2 001	2 207	1 994	1 994	1 994
• Commercialisation du CN	1 101 017	--	--	--	--
	1 103 018	2 207	1 994	1 994	1 994
Programmes et Cessions					
• Régimes des avantages sociaux des employés	19 588	19 241	10 149	10 149	10 149
• Pont Victoria – fin des péages	5 044	4 155	6 664	3 977	3 977
• Paiements à NAV CANADA pour la période de transition	--	291 667	716 000	685 833	685 833
• Frais des agences d'encaissements	--	--	--	2	2
• Montants adjugés par la cour	--	--	--	24	24
• Remboursement de montants portés au crédit des recettes d'exercices antérieurs	--	--	--	24	24
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	--	--	--	1 120	1 120
	24 632	315 063	732 813	701 129	701 129
Sécurité et Sûreté					
• Régime des avantages sociaux des employés	65 730	19 824	23 103	23 103	23 103
• Remboursement de montants portés au crédit des recettes d'exercices antérieurs	--	--	--	2	2
	65 730	19 824	23 103	23 105	23 105
Administration ministérielle					
• Régimes des avantages sociaux des employés	13 231	8 435	6 161	6 161	6 161
• Allocations du Ministre	49	49	49	49	49
• Frais des agences d'encaissements	17	50	--	1	1
• Remboursement de montants portés au crédit des recettes d'exercices antérieurs	352	1 183	--	569	569
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	2 600	2 108	--	1 744	--
	16 249	11 824	6 210	8 524	6 780
Système de navigation aérienne¹					
	--	50 589	--	--	--
Total	1 209 629	399 506	764 120	734 752	733 008

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

1. Le Système de navigation aérienne a été cédé à NAV CANADA le 1^{er} novembre 1996. Les paiements de 1995-1996 sont compris dans le poste Sécurité et Sûreté.

Tableau 9 – Paiements de transfert

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 1995-1996	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998
Subventions					
Politiques	40 322	26 800	22 621	369 825	369 532
Programmes et Cessions	10 000	13 000	--	--	--
Sécurité et Sûreté	81	--	--	100	100
Administration ministérielle	16	--	--	--	--
Total des subventions	50 418	39 800	22 621	369 925	369 632
Contributions					
Politiques	35 380	32 540	37 278	40 557	40 157
Programmes et Cessions ¹	297 209	621 111	1 058 253	1 013 657	1 010 080
Sécurité et Sûreté	12 915	14 728	12 059	25 933	25 738
Administration ministérielle	8	2 066	2 500	2 500	1 769
Total des contributions	345 512	670 445	1 110 090	1 082 647	1 077 743
Total des paiements de transfert	395 930	710 245	1 132 711	1 452 572	1 447 375

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

1. Y compris les paiements législatifs au Canadien national et à NAV CANADA.

Tableau 10 – Dépenses en capital par secteur d'activité

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 1995-1996¹	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998²
Politiques	607	312	2 626	26 626	25 547
Programmes et Cessions	147 004	135 386	80 859	61 857	56 428
Sécurité et Sûreté	39 671	16 195	16 094	8 983	8 277
Administration ministérielle	23 779	7 057	6 614	18 295	15 286
Système de navigation aérienne ³	85 883	114 141	--	--	--
Total des dépenses en capital	296 944	273 091	106 193	115 761	105 538

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

1. Les rapports précédents indiquaient de façon inexacte que les dépenses réelles de 1995-1996 s'élevaient au total à 284,3 millions de dollars.
2. Y compris les dépenses des produits de la vente de biens excédentaires de l'État.
3. Le Système de navigation aérienne a été cédé à NAV CANADA le 1^{er} novembre 1996.

Tableau 11 – Projets d’immobilisations par secteur d’activité

Tous les projets d’immobilisations dont le coût estimatif total dépasse 2 millions de dollars figurent ci-après.

Secteur d’activité (en milliers de dollars)	Coût estimatif total actuel	Dépenses réelles 1995-1996	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998
Politiques						
• Achat et carénage du n.m. <i>Isle of Inishturk</i>	36 000	--	--	--	26 000	25 110
Tous les autres projets		607	312	2 626	626	437
		607	312	2 626	26 626	25 547
Programmes et Cessions						
<i>Administration centrale</i>						
• Achat et restauration de véhicules d’intervention d’urgence	6 870	29	3 361	3 100	3 480	3 480
<i>Aéroport international Lester B. Pearson, Toronto (Ontario)</i>						
• Revêtement de sol de l’aérogare 2 et installation de dégivrage satellite	7 252	--	2 973	--	4 279	4 279
<i>Sydney (Nouvelle-Écosse)</i>						
• Remplacement et prolongement du poste d’amarrage ouest	11 414	1 369	8 980	300	249	249
<i>Aéroport de Halifax (Nouvelle- Écosse)</i>						
• Mise à niveau du système de climatisation	16 008	3 177	3 422	2 300	2 307	2 128
• Réaménagement de l’aérogare	7 900	--	--	--	4 155	1 309
<i>Aéroport de Moncton (Nouveau- Brunswick)</i>						
• Remplacement du réservoir et amélioration du réseau de distribution d’eau	2 379	384	1 737	200	181	171
<i>Québec (Québec)</i>						
• Repavage de la piste 06-24	2 920	--	77	--	2 012	1 343
<i>Kuujuaq (Québec)</i>						
• Réfection de la piste 07-25	9 586	--	--	--	402	402
<i>Lac Éon (Québec)</i>						
• Projet de décontamination de l’aéroport	2 269	921	--	1 200	70	41
<i>Schefferville (Québec)</i>						
• Réfection de la piste et de l’aire de trafic	5 298	--	--	--	286	20
<i>London (Ontario)</i>						
• Réfection de la piste 15-33	2 546	81	11	3 300	2 454	2 432
<i>Pelee Island (Ontario)</i>						
• Installations pour services de traversier	11 225	94	128	--	40	4
<i>Churchill (Manitoba)</i>						
• Nouvelle aérogare	2 043	54	15	--	398	153
<i>Saskatoon (Saskatchewan)</i>						
• Réparation de la piste 09-27	2 116	--	65	1 900	2 051	2 051
Tous les autres projets		140 895	114 617	68 559	39 493	38 366
		147 004	135 386	80 859	61 857	56 428

(suite à la page suivante)

Projets d'immobilisations par secteur d'activité (suite)

Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Coût estimatif total actuel	Dépenses réelles 1995-1996	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998
Sécurité et Sûreté						
<i>Administration centrale</i>						
• Révision des moteurs PT-6	2 907	431	365	900	181	181
• Turboréacteurs JF-04 et simulateur	52 537	2	143	-	85	77
• Système de maintenance et de remise en service des aéronefs (AMDS)	2 735	--	--	--	44	44
• SINCA « B »	2 771	173	--	--	289	74
• Plan d'action —Système d'observation météorologique automatisé (AWOS)	2 368	1 474	53	400	150	150
• Amélioration « A » du NAPA	2 998	420	--	--	269	269
• Équipement de détection relié à la sûreté	5 361	--	5 162	--	325	199
Tous les autres projets		37 171	10 472	14 794	7 640	7 283
		39 671	16 195	16 094	8 983	8 277
Administration ministérielle						
<i>Administration centrale</i>						
• Déménagement des bureaux	3 771	--	1 585	--	2 165	2 165
• Interréseau Transports Canada	5 875	1 641	566	1 200	1 042	751
• Migration d'« Oracle Financials » Vancouver (Colombie-Britannique)	3 598	--	629	1 800	2 848	2 570
• Réaménagement des bureaux régionaux	2 179	--	--	--	2 179	2 179
Tous les autres projets		22 138	4 277	3 614	10 061	7 621
		23 779	7 057	6 614	18 295	15 286
Système de navigation aérienne¹		85 883	114 141	--	--	--
Total des projets d'immobilisations		296 944	273 091	106 193	115 761	105 538

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

1. Le Système de navigation aérienne a été cédé à NAV CANADA le 1^{er} novembre 1996.

Tableau 12 – État des grands projets de l'État

Le tableau 12 ne s'applique pas à Transports Canada.

Tableau 13 – Prêts, investissements et avances

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

Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Dépenses réelles 1995-1996	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses prévues 1997-1998	Autorisation s totales 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998
Politiques					
• Société canadienne des ports :					
- Saint John	18 052	--	--	--	--
- Prince Rupert	15 335	9 997	--	--	--
- Belledune	440	363	281	281	280
- Montréal	3 525	2 903	2 242	2 242	2 242
- Vancouver	2 065	1 710	1 427	1 427	--
• Fonds de prêts interportuaires	50 000	43 682	43 682	43 682	43 682
	89 417	58 655	47 632	47 632	46 205
Programmes et Cessions					
• Commission du havre de Hamilton	225	175	200	200	125
• Administration du pont du port de Saint John	28 633	28 633	28 233	28 233	28 633
	28 858	28 808	28 433	28 433	28 758
Total des soldes en cours sur les prêts	118 275	87 463	76 065	76 065	74 963

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

Tableau 14 – Sommaires financiers concernant le fonds renouvelable

Le tableau 14 ne s'applique pas à Transports Canada.

Tableau 15 – Passif éventuel

Type de passif éventuel au 31 mars 1998	(en milliers de dollars)
Garanties d'obligations et d'emprunts	165 000
Inexécution de contrat	29 321
Blessures ou pertes de vie	72 599
Perte de revenu	20 230
Domages matériels	38 076
Total du passif éventuel	325 225

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

5.0 Rapport unifié

5.1 Stratégie de développement durable

Le Plan d'action de développement durable de Transports Canada est conçu pour faire face à huit défis stratégiques :

1. Réduire au minimum le risque de dommages environnementaux découlant des accidents de transport.
2. Promouvoir l'écologisation des activités dans le secteur des transports.
3. Réduire les émissions atmosphériques de source mobile.
4. Promouvoir l'éducation et la sensibilisation en matière de transport durable.
5. Évaluer l'incidence environnementale des programmes financés au moyen de paiements de transfert.
6. Préciser les indicateurs de rendement du transport durable.
7. Comprendre les coûts environnementaux des transports.
8. Élaborer des systèmes de transport et des technologies propres, et en promouvoir l'application.

Quarante-sept initiatives sont énoncées dans le document; celles-ci devraient être achevées au cours des trois prochaines années. Depuis le dépôt de la Stratégie de développement durable, l'attention du Ministère est passée de la stratégie à la mise en œuvre. Nous avons maintenant entrepris de cerner les responsabilités, les résultats à atteindre et le calendrier de chacune des initiatives.

L'environnement sur le Web

Vous cherchez une copie de la Stratégie de développement durable de Transports Canada? Consultez notre site web à l'adresse suivante :

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

Il est à signaler qu'en avril 1998, le Ministère recevait un rapport du Commissaire à l'environnement et au développement durable portant sur un examen des stratégies de développement durable de tous les ministères. Le rapport signalait un certain nombre de faiblesses, dont deux d'entre elles sont fondamentales, l'omission d'énoncer des objectifs clairs et mesurables et l'omission de représenter des engagements au changement. Transports Canada prend des mesures correctrices pour remédier à ces lacunes.

Plusieurs mesures promptes ont été prises au cours de cette première période de rapport, à l'appui de certains de nos défis stratégiques, notamment :

Réduire au minimum le risque de dommages environnementaux découlant des accidents de transport

- ◇ le Ministère a continué d'exploiter CANUTEC, le centre canadien d'urgence transport en activité 24 heures sur 24 pour intervenir à la suite des accidents et situations d'urgence potentiellement dangereuses. Une description complète du centre est fournie au paragraphe 3.2.3 (p. 27).

Promouvoir l'écologisation des activités dans le secteur des transports

- ◇ élaborer et mettre en œuvre un Système de gestion de l'environnement (SGE) basé sur les principes de la norme ISO 14000 pour gérer les activités internes du Ministère à l'administration centrale et dans les régions – le SGE est présentement mis en œuvre. Ces objectifs comprennent l'utilisation des ressources, la gestion foncière, la gestion des déchets, les matières et les marchandises dangereuses, l'eau et l'intervention d'urgence. (📖 La partie 5 de la Stratégie de développement durable de Transports Canada renferme un examen détaillé des objectifs du SGE et des objectifs connexes;)
- ◇ l'introduction d'un programme « non aux déchets » à l'administration centrale de Transports Canada à Ottawa, qui servira de modèle pour les installations régionales. Dans ces huit premiers mois d'activité, 83 p. 100 de tous les déchets solides ont été recyclés, ce qui dépasse considérablement la cible initiale de 75 p. 100.

Réduire les émissions atmosphériques de source mobile

- ◇ à titre de suivi au protocole de Kyoto, Transports Canada et la province de l'Ontario ont élaboré une proposition intitulée « Le secteur des transports : processus national de réduction du changement climatique ». Cette proposition prépare la voie à un groupe influent et d'un niveau élevé – désigné comme la Table du transport – pour élaborer des options et des mesures afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les aspects du secteur des transports au Canada. La Table du transport – pour élaborer des options et des mesures en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les aspects du secteur des transports au Canada. La Table fonctionnerait à titre d'élément du processus national de changement climatique mis en place par les ministres fédéraux et provinciaux de l'énergie;
- ◇ nous avons travaillé de concert avec Environnement Canada et Ressources naturelles Canada pour produire la deuxième phase du plan de gestion du smog du gouvernement. Élaborée sur le fondement des plans de gestion de la Phase 1 en vue de normes plus strictes d'émission des véhicules pour les modèles de 1995 et de 1998 et des normes plus rigoureuses pour le carburant diesel et l'essence, la Phase 2 comprend également de nouvelles initiatives : réduire les émissions des aéronefs et des navires selon les normes établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale; et d'autres initiatives reliées à l'économie d'énergie, à l'énergie renouvelable et au combustible de rechange, aux nouvelles technologies et aux mesures volontaires.

Évaluer l'incidence environnementale des programmes financés au moyen de paiements de transfert

- ◇ nous avons œuvré avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et les autres ministères fédéraux pour élaborer un plan d'action et une stratégie de mise en œuvre intitulée « Intégration de la politique d'évaluation environnementale dans le processus de prise de décisions ».

5.2 Initiatives réglementaires

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Critère de mesure du rendement	Résultats obtenus
<p>Modification de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> – moderniser la Loi, qui n'a pas subi de refonte depuis sa promulgation en 1936, selon une méthode à deux volets. Les modifications du volet 1 comprennent :</p> <p>◇ Registre d'immatriculation des navires – établir un système moderne pour la propriété et l'immatriculation des navires.</p> <p>◇ Délégation de l'inspection des navires – pour permettre la délégation de certaines fonctions d'inspection aux sociétés de classification.</p> <p>◇ Code international de gestion de la sécurité (ISM) – faire en sorte qu'il soit possible d'appliquer le code aux navires intérieurs.</p> <p>◇ Modifications diverses – prévoir la réglementation des petits bâtiments et des navires à usage spécial et moderniser le régime de pensions administré par la Corporation des pilotes pour les pilotes de Québec.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • administration plus efficiente du registre • réduction des coûts pour le gouvernement grâce à l'utilisation de la technologie • un plus grand nombre de propriétaires de navire choisiront d'enregistrer leur navire au Canada • accroissement des activités de contrôle des navires par l'État du port • les enquêteurs de Transports Canada peuvent consacrer plus de temps aux secteurs problèmes et moins aux inspections de routine • prévention des blessures et pertes de vies humaines • évitement des dommages à l'environnement • sécurité améliorée des petits bâtiments et des navires à usage spécial • régime de pensions modernisé pour les pilotes du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • satisfaction des clients • niveau de dépenses • nombre de nouveaux immatriculés • coût par immatriculation • nombre de navires étrangers en défaut entrant dans les eaux canadiennes • délai d'intervention aux plaintes • satisfaction des clients • nombre d'accidents et de pertes de vie à bord des navires • nombre d'incidents de pollution • nombre d'incidents mettant en cause des petits bâtiments et des navires à usage spécial 	<p>Le projet de loi C-15 a reçu la Sanction royale le 11 juin 1998.</p> <p>Il est trop tôt pour déterminer les résultats.</p>

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Critère de mesure du rendement	Résultats obtenus
<p>Adoption de la nouvelle <i>Loi maritime du Canada</i> – pour mettre en oeuvre la Politique maritime nationale, offrir des occasions aux utilisateurs de participer à la gestion des installations et services maritimes et faire intervenir plus de discipline commerciale dans leur exploitation :</p> <p>◇ Administrations de pilotage – améliorer l'efficacité et la stabilité financière des administrations de pilotage.</p> <p>◇ Administrations portuaires canadiennes (APC) – permettre au réseau portuaire national d'être concurrentiel, efficace, régi par les principes commerciaux et adapté aux besoins locaux.</p> <p>◇ Réseau Grands Lacs – Saint-Laurent – permettre la commercialisation de l'exploitation de la Voie maritime.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • pleine autonomie financière pour les quatre administrations de pilotage d'ici 1998-1999 • efficacité accrue en raison de règlements plus précis et plus clairs • dissolution de la Société canadienne des ports • constitution des APC avec des lettres patentes et un règlement d'exploitation commerciale assurant qu'elles fonctionneront selon des principes commerciaux • création de comités consultatifs portuaires et de conseils d'administration à forte représentation d'utilisateurs et d'administration locales • potentiel accru de viabilité financière de la Voie maritime du Saint-Laurent • un groupe sans but lucratif du secteur privé assumera la responsabilité de l'exploitation de la Voie maritime • sécurité et intégrité physique à long terme du réseau 	<ul style="list-style-type: none"> • détermination des tarifs par le marché • niveau de paiements de subvention par le gouvernement fédéral • nomination de représentants des utilisateurs et des administrations locales aux conseils d'administration des APC • niveau de participation des utilisateurs à l'exploitation des ports • autres critères de mesure non encore élaborés • signature d'un accord de gestion avec le groupe sans but lucratif • niveau des droits de péage et des déficits d'exploitation de la Voie maritime • autres critères de mesure non encore élaborés 	<p>Le projet de loi C-9 a reçu la Sanction royale le 11 juin 1998.</p> <p>Autonomie financière déjà atteinte par trois des quatre administrations.</p> <p>Achèvement prévu pour le 1^{er} janvier 1999, après quoi les résultats pourront être évalués.</p> <p>Accord signé en août 1998 avec la nouvelle société de gestion. Achèvement des autres mesures prévu pour le 30 septembre 1998, après quoi les résultats pourront être évalués.</p>

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Critère de mesure du rendement	Résultats obtenus
<p>Règlement sur la gestion de la sécurité (publié dans la <i>Gazette du Canada</i>, partie II, le 8 juillet 1998) – pour remplir l'engagement du Canada d'appliquer le Code ISM aux navires canadiens qui effectuent un voyage international et aux navires étrangers dans les eaux canadiennes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • prévention des blessures et des pertes de vies humaines • évitement des dommages à l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> • nombre d'accidents et de pertes de vies résultant des opérations des navires • nombre d'incidents de pollution 	<p>Il est trop tôt pour déterminer les résultats.</p>
<p>Règlement sur la sûreté du transport maritime (publié dans la <i>Gazette du Canada</i>, partie II, le 11 juin 1997) – pour mettre en œuvre les mesures de sûreté appropriées, y compris le contrôle préalable à l'embarquement des personnes et des biens dans l'industrie canadienne des navires de croisière.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • sûreté des passagers et des navires à bord des navires de croisière canadiens • protéger la position concurrentielle de l'industrie canadienne des navires de croisière 	<ul style="list-style-type: none"> • taux de détection 	<p>Il est trop tôt pour déterminer les résultats.</p>
<p>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD)</p> <p>◇ Normes routières (prévues pour l'hiver 1999) et Normes sur les wagons-citernes (prévues pour l'été 1998) – pour améliorer l'intégrité des conteneurs.</p> <p>◇ Règlement sur le TMD en « langage clair » (doit être publié dans la <i>Gazette du Canada</i>, partie I, à l'automne 1998 – pour récrire le règlement en langage clair.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • plus grande intégrité prévue dans la conception des conteneurs • plus grande capacité de détecter les défauts critiques • exigences accrues de protection contre la perforation et l'incendie • règlement d'utilisation facile qui soit plus facile à lire et à comprendre par les personnes qui l'utilisent le plus – les camionneurs, les expéditeurs et le reste du personnel de l'industrie. 	<ul style="list-style-type: none"> • nombre d'incidents de déversements accidentels • rétroaction des utilisateurs 	<p>Il est trop tôt pour déterminer les résultats</p> <p>Il est trop tôt pour déterminer les résultats.</p>

6.0 Renseignements supplémentaires

6.1 Adresses pour obtenir des renseignements supplémentaires

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Adresse postale :
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

Groupe des Programmes et Cessions :

Programmes et Cessions - Aéroports
NOM : David Bell
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 993-4465
C.ÉL. : bellid@tc.gc.ca

Programmes et Cessions - Ports
NOM : Randy Morriss
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 990-3014
C.ÉL. : morrisk@tc.gc.ca

Programmes et Cessions - Surface
NOM : Brenda Baird
TITRE : Directrice générale
TÉLÉPHONE : (613) 990-3811
C.ÉL. : baridb@tc.gc.ca

Affaires environnementales
NOM : John Forster
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 991-5995
C.ÉL. : forstej@tc.gc.ca

Groupe de la Sécurité et de la Sûreté :

Sécurité aérienne
NOM : Art LaFlamme
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 990-1322
C.ÉL. : laflama@tc.gc.ca

Sécurité maritime
NOM : Bud Streeter
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 998-0610
C.ÉL. : streetb@tc.gc.ca

Transport des marchandises dangereuses
NOM : Dr. John Read
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 990-1147
C.ÉL. : readj@tc.gc.ca

Sécurité ferroviaire
NOM : Terry Burtch
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 998-2984
C.ÉL. : burtcht@tc.gc.ca

Sécurité routière
C.ÉL. : RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca
SITE WEB :
www.info.tc.gc.ca/roadsafety/Stats/statsi_e.htm

Renseignements généraux sur la sécurité
routière :
1-800-333-0371

Importation des véhicules :
1-800-511-7755 (Anglais)
1-800-311-8855 (Français)

Ligne téléphonique pour signaler les
défauts des véhicules
1-800-333-0510

Sûreté et Planification d'urgence
NOM : Hal Whiteman
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 990-3651
C.ÉL. : whitemh@tc.gc.ca

Services des aéronefs
NOM : Ron Armstrong
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 998-3316
C.ÉL. : armstrd@tc.gc.ca

*Sécurité multimodale et Recherche et
Développement*
NOM : Gaetan Boucher
TITRE : Directeur général
TÉLÉPHONE : (613) 990-3797
C.ÉL. : boucheg@tc.gc.ca

Groupe des communications :
Renseignements généraux
TÉLÉPHONE : (613) 990-2366

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique

95, rue Foundry
C.P. 42
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6

Région du Québec

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

Région de l'Ontario

4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5

Région des Prairies et du Nord

344, rue Edmonton
C.P. 8550
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6

Région du Pacifique

800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

VIA Rail Canada Inc.
2, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
H3B 2C9

Administration de la Voie maritime du
Saint-Laurent
Place de Ville, Tour B
112, rue Kent, pièce 500
Ottawa (Ontario)
K1P 5P2

Société canadienne des ports
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N6

Marine Atlantique S.C.C.
100, rue New Gower, pièce 790
St. John's (Terre-Neuve)
A1C 6K3

Administration de pilotage de l'Atlantique
Le Quai Purdy, Tour 1
Suite 1402, 1959, rue Upper Water
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3N2

Administration de pilotage des
Laurentides
715, Place Victoria
6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Administration de pilotage des Grands
Lacs Limitée
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

Administration de pilotage du Pacifique
300-1199, rue West Hastings
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4G9

ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

Aéroports de Montréal
1100, boul. René-Lévesque ouest
Pièce 2100
Montréal (Québec)
H3B 4X8
Téléphone : (514) 394-7213
Télécopieur : (514) 394-7356

Administration de l'Aéroport international
de Vancouver
C.P. 23750
Succursale postale de l'Aéroport
Richmond (Colombie-Britannique)
V7B 1Y7
Téléphone : (604) 276-6500
Télécopieur : (604) 276-7755

Administration aéroportuaire de Winnipeg
249-2000, avenue Wellington
Winnipeg (Manitoba)
R3H 1C2

Administration portuaire de Calgary
Aéroport international de Calgary
2000 Airport Road N.E.
Calgary (Alberta)
T2E 6W5
Téléphone : (403) 735-1200
Télécopieur : (403) 735-1281

Administration aéroportuaire régionale
d'Edmonton
C.P. 9860
Edmonton (Alberta)
T5J 2T2
Téléphone : (403) 890-8900
Télécopieur : (403) 890-8446

Administration aéroportuaire Ottawa-
Macdonald-Cartier
50, chemin de l'Aéroport
Gloucester (Ontario)
K1B 9B4
Téléphone: (613) 248-2020

Administration aéroportuaire du grand
Toronto
Aéroport international Lester B. Pearson
C.P. 6031 - Toronto AMF
Mississauga (Ontario)
L5P 1B2
Téléphone : (905) 676-3344
Télécopieur : (905) 676-3339

6.2 Lois appliquées par le ministre des Transports

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

<i>Loi sur l'aéronautique, concernant un règlement pris en application de l'article 5</i>	1969-1970, c. 45
<i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i>	1992, c. 5
<i>Loi sur l'Administration du pont Blue Water</i>	1964-1965, c. 6
<i>Loi concernant la «Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company»</i>	1934, c. 63
<i>Loi maritime du Canada</i>	1998, c. 10
<i>Loi sur la Société canadienne des ports</i>	L.R. 1985, c. C-9
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	1996, c. 10
<i>Loi sur la commercialisation du CN</i>	1995, c. 24
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal, 1929</i>	1929, c. 12
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Toronto</i>	1960, c. 26
<i>Loi sur le transport aérien</i>	L.R. 1985, c. C-26
<i>Loi sur le transport des marchandises par eau</i>	1993, c. 21
<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>	1996, c. 20
<i>Loi sur le cabotage</i>	1992, c. 31
<i>Loi sur le ministère des Transports</i>	L.R. 1985, c. T-18
<i>Loi sur les commissaires du havre de Hamilton</i>	1912, c. 98
<i>Loi sur les Commissions portuaires</i>	1985, c. H-1
<i>Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard</i>	1906-07, c. 22
<i>Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux</i>	1952, c. 157
<i>Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne</i>	L.R.C. 1970, c. W-3
<i>Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.</i>	1986, c. 36
<i>Loi sur l'assurance maritime</i>	1993, c. 22
<i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i>	1994, c. 40
<i>Loi sur le Code maritime</i>	1977-1978, c. 41
<i>Loi concernant le Havre de Meaford</i>	1866, c. 78; 1907-1908, c.46
<i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i>	L.R. 1985, c. M-9
<i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i>	1993, c. 16
<i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i>	L.R. 1985, c. 29 (3 ^e suppl.),
<i>Loi sur le Chemin de fer national transcontinental</i>	1903, c. 71
<i>Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée</i>	1985, c. 35
<i>Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario</i>	1963, c. 39
<i>Loi sur le pilotage</i>	L.R. 1985, c. P-14
<i>Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal</i>	1882, c. 45
<i>Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec</i>	1871, c. 33;
<i>Loi sur les ports et installations portuaires publics</i>	L.R. 1985, c. P-29
<i>Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer</i>	L.R. 1985, c. R-4
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	L.R. 1985, c. 32 (4 ^e suppl.)

<i>Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs</i>	L.R. 1985, c. S-1
<i>Loi sur l'Administration de la voie maritime du St-Laurent</i>	L.R. 1985, c. S-2
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	L.R. 1985, c. 17 (3 ^e suppl.)
<i>Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto</i>	1911, c. 26
<i>Loi de 1985 sur les commissaires du Havre de Toronto</i>	1986, c. 10
<i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>	1992, c. 34
<i>Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis</i>	L.R. 1985, c. U-3
<i>Loi des installations terminales à Winnipeg</i>	1907, c. 52; 1914, c. 57

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

<i>Loi sur l'aéronautique</i> (ministre de la Défense nationale)	L.R. 1985, c. A-2;
<i>Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques</i> (ministre des Affaires indiennes et du Nord; et ministre des Ressources naturelles)	L.R. 1985, c. A-12
<i>Loi sur les connaissances</i> (ministre de la Justice et Procureur général du Canada)	L.R. 1985, c. B-5
<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (ministre des Pêches et Océans)	L.R. 1985, c. S-9
<i>Loi sur la taxe d'accise</i> (ministre des Finances et ministre du Revenu national)	L.R. 1985, c. E-15
<i>Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État</i> (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	L.R. 1985, c. G-6
<i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i> (ministre des Ressources naturelles)	L.R. 1985, c. N-7
<i>Loi sur la santé des non-fumeurs</i> (ministre du Développement des ressources humaines)	L.R. 1985, c. 15 (4 ^e suppl.)
<i>Loi sur le pont entre Sainte-Foy et Saint-Nicolas</i> (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	1964-1965, c. 16

Avertissement :

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

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

6.3 Rapports ministériels

Des renseignements supplémentaires sur certains des sujets traités par le présent document sont disponibles sous forme de rapports séparés. Voici une liste de ces rapports et des adresses auxquelles ils peuvent être obtenus. Il est possible que de légers frais s'appliquent.

RAPPORTS DE TRANSPORTS CANADA

Les rapports ministériels suivants sont disponibles auprès de :

Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

Groupe des Politiques :

- ◆ Politique maritime nationale
- ◆ Les transports au Canada – Rapport annuel 1997

Groupe des Programmes et Cessions :

- ◆ Rapport mensuel sur les cessions d'aéroports
- ◆ Programmes et Cessions portuaires – Rapport annuel sur les opérations financières
- ◆ Politique nationale des aéroports (TP 12163)

Groupe de la Sécurité et de la Sûreté :

- ◆ Direction générale de la réglementation sur la sécurité routière et les véhicules automobiles – Rapport annuel
- ◆ Statistiques sur les collisions de véhicules automobiles au Canada (TP 3322)
- ◆ Colloque sur la sécurité routière 1996 (TP 12951)
- ◆ Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, modification et mécanismes de surveillance de la sécurité et de la conformité aux règlements
- ◆ Centre de développement des transports – Examen annuel (TP 3230)

Un certain nombre de publications sur la sécurité maritime ayant trait aux produits, pratiques et normes maritimes et un CD-ROM renfermant une codification des lois et règlements de Transports Canada et une liste de publications sur la sécurité maritime peuvent être obtenus à l'adresse suivante :

Groupe de la Sécurité et de la Sûreté
Direction générale de la sécurité maritime

DISPONIBLES SUR INTERNET

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

Les transports au Canada – Rapport annuel 1997

Stratégie de développement durable de Transports Canada

Services des aéronefs – liste des aéronefs de Transports Canada et leur principale utilisation

Aviation civile – publications et règlements

CANUTEC – Guide nord-américain des mesures d'urgence et statistiques

Transport des marchandises dangereuses – règlement et comment présenter des observations sur la mise à jour du règlement en voie de révision

Sécurité maritime – liste abrégée des publications

Recherche et développement – plan des sciences et de la technologie, et publications

Sécurité routière – comment obtenir des renseignements sur les normes des véhicules, l'importation, les défauts, les rappels, le guide de consommation en carburant et les lois

Publications de sécurité ferroviaire

ORGANISMES DE TRANSPORT

Les Plans de dépenses de l'Office des transports du Canada et du Tribunal de l'Aviation civile peuvent être obtenus auprès de :

Centre de publication du Groupe
Communications Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S9

Index

A

Accords bilatéraux · 19

C

Centre canadien d'urgence transport · 27
Contrôle des navires par l'État du port · 25, 49

E

Examen des services ferroviaires voyageurs · 18
Examen du transport du grain · 18

F

Fonds de cession des ports · 22

L

La Relève · 31, 32
Loi maritime du Canada · 4, 6, 16, 17, 25, 50
Loi sur la marine marchande du Canada · 4, 6, 16, 25, 49

P

Passage à l'an 2000 · 32
Plan stratégique de sécurité et de sûreté · 24, 25
Politique maritime nationale · 4, 16, 17, 22, 57
Politique nationale des aéroports · 4, 16, 20, 21, 57
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 21

Programme de désactivation des sacs gonflables · 4, 28

R

Recherche et développement · 28, 57
Règlement sur la sûreté du transport maritime · 4, 51
Règlement sur le transport des marchandises dangereuses · 4, 16, 27, 51
Réseau de la voie maritime du Saint-Laurent · 18
Revue des pratiques administratives et fonctionnelles · 31
Routes et ponts · 23

S

Sacs gonflables · 27
Sécurité aérienne · 25, 29, 52
Sécurité ferroviaire · 26, 52
Sécurité maritime · 25, 26, 52, 57
Sécurité routière · 27, 52, 57
Services aériens internationaux tout-cargo · 19
Services de traversier · 18
Services des aéronefs · 29, 52, 57
Stratégie de développement durable · 20, 23, 47, 48, 57
Sûreté et préparation d'urgence · 29

T

Transport des marchandises dangereuses · 27, 52, 57

W

Wagons-trémies à grain · 18