



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2000

Canada

Présentation améliorée des rapports au Parlement

Document pilote

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

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

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

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2000

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

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N^o de catalogue BT31-4/14-2000

ISBN 0-660-61399-9



Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une motion afin de répartir, dans le cadre d'un projet pilote, 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* déposé au printemps et le *Rapport ministériel sur le rendement* déposé à l'automne.

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, la série de rapports sur le rendement d'automne comprend 83 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport annuel du Président intitulé *Une gestion axée sur les résultats – 2000*.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 2000, 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 le *Rapport sur les plans et priorités* pour 1999-00 déposé au Parlement au printemps de 1999.

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 les systèmes de gestion ainsi que le cadre de gestion sur le rendement. 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/rma/dpr/dprf.asp>

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



Transports
Canada

Transport
Canada



Le meilleur réseau de transport
qui soit pour le Canada et les Canadiens

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE **RENDEMENT**

POUR LA PÉRIODE SE TERMINANT LE 31 MARS 2000

APPROUVÉ

MINISTRE DES TRANSPORTS

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Résumé	3
1 Message du Ministre	5
2 Rendement du Ministère	6
2.1 Contexte sociétal	6
2.2 Engagements et attentes en matière de résultats	9
2.2.1 <i>Tableau des principaux engagements en matière de résultats</i>	9
2.2.2 <i>Attentes sur le plan du rendement</i>	10
2.3 Réalisations en regard des principaux engagements	11
2.3.1 <i>Un réseau national de transport sûr et sécuritaire</i>	12
2.3.2 <i>Un réseau national de transport concurrentiel, efficace et efficace</i>	20
2.3.3 <i>Sensibilisation et gérance de l'environnement</i>	27
2.4 Résumé financier 1999–2000 par secteur d'activité	31
3 Questions horizontales	32
3.1 Paiements de transfert	32
3.2 Stratégie de développement durable	35
3.3 Initiatives législatives et réglementaires.....	42
3.4 Modernisation de la fonction de contrôleur	46
3.5 Rapports annuels exigés par la loi	47
3.6 Gestion du matériel	47
3.7 Acquisitions et contrats	47
3.8 GI-TI et exécution des programmes.....	48
3.9 Activités liées au passage à l'an 2000	48
4 Rendement financier	49
4.1 Aperçu du rendement financier.....	49
4.2 Sommaires financiers en tableaux.....	50
5 Un aperçu de Transports Canada	61
5.1 Mandat, mission et vision	61
5.2 Structure de l'organisation.....	61
5.3 Nos secteurs d'activité	62
5.4 Le portefeuille des transports	63
6 Renseignements supplémentaires	64
6.1 Lois administrées	64
6.2 Coordonnées du Ministère	66
Index	67

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Sommaire des crédits	50
Tableau 2	Comparaison du total des dépenses prévues avec les dépenses réelles	51
Tableau 3	Comparaison des dépenses avec des exercices antérieurs	52
Tableau 4	Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité.....	52
Tableau 5	Recettes à valoir sur le crédit	54
Tableau 6	Recettes non à valoir sur le crédit.....	55
Tableau 7	Paiements statutaires	56
Tableau 8	Paiements de transfert	57
Tableau 9	Dépenses en capital	57
Tableau 10	Projets d'immobilisations	58
Tableau 11	Prêts, investissements et avances.....	59
Tableau 12	Passif éventuel	60

Les symboles suivants sont utilisés dans le présent rapport :



Renseignements supplémentaires disponibles dans un autre document.



Consulter les sites Web pour obtenir de plus amples renseignements.



Appeler le Ministère pour en savoir davantage.

Le réseau de transport canadien est considéré comme l'un des plus sûrs au monde. Transports Canada a toujours eu pour objectif de veiller à l'application de normes rigoureuses propres à assurer des réseaux de transport sûrs et sécuritaires et, à cette fin, nous avons modernisé, ces dernières années, les régimes législatifs régissant la sécurité. Nous avons mis en œuvre des politiques visant à répondre aux besoins en matière de transports de tous les Canadiens d'un océan à l'autre; les nombreuses réformes auxquelles nous avons procédé ont permis d'augmenter la prospérité nationale. Par ailleurs, l'environnement n'a nullement été négligé, puisque nous avons travaillé d'arrache-pied à réduire les incidences environnementales défavorables de l'industrie des transports tout en réalisant des progrès considérables dans la mise en œuvre de notre plan d'action en matière de développement durable.

La population canadienne appuie les principes fondamentaux de notre mission. Selon une récente enquête « Focus Canada » :

- 60 % des Canadiens estiment que la modification du rôle de Transports Canada — d'entité opérationnelle à un organisme d'élaboration de politiques et de règlements — a eu un effet positif sur les transports au pays;
- 74 % des Canadiens qualifient l'infrastructure nationale des transports comme étant bonne ou adéquate;
- 66 % des Canadiens pensent que les services et l'état général des aéroports au pays se sont améliorés ou sont restés sensiblement les mêmes depuis que la responsabilité des aéroports a été cédée aux administrations aéroportuaires locales par Transports Canada;
- 56 % des Canadiens jugent que l'infrastructure nationale des transports a contribué à l'augmentation de la pollution;
- 90 % des Canadiens croient qu'une amélioration de notre infrastructure des transports aurait une incidence favorable sur le tourisme; 80 % pensent que cela favoriserait la création d'emplois; 68 % jugent que cela aurait un effet positif sur l'environnement;
- 85 % des Canadiens reconnaissent que des sommes importantes doivent être investies au cours de la prochaine décennie dans l'amélioration et la réfection du réseau routier canadien — cet appui tend à augmenter lorsque les répondants apprennent que ces travaux pourraient créer entre 14 000 et 20 000 emplois à temps plein; qu'ils pourraient empêcher que 250 personnes ne meurent et que 16 000 autres personnes ne soient blessées chaque année dans des accidents de la route; et qu'ils permettraient de réduire de 360 millions \$ par année les coûts liés à l'utilisation de véhicules au Canada.

Le présent rapport fournit un aperçu de notre rendement au cours du dernier exercice. À l'intention des lecteurs qui voudraient des renseignements détaillés sur notre champ d'activité, le rapport contient diverses références à d'autres sources d'information. En particulier, notre *Rapport annuel sur les transports au Canada 1999* constitue une bonne source de renseignements sur les questions en la matière.

Nous avons progressé considérablement dans la réalisation de nos trois principaux engagements en matière de résultats :

Un réseau national de transport sûr et sécuritaire

- Nous continuons de moderniser les lois et règlements en matière de transports (consulter section 3.3, à partir de la page 42).
- Nous avons accompli d'importants progrès dans la réalisation d'initiatives liées à certains enjeux actuels en matière de sécurité sur les routes (Vision 2001, consulter page 13), dans le transport ferroviaire (Direction 2006, consulter page 14), dans l'aviation civile (Vol 2005, consulter page 15), ou ayant pour but de réduire les accidents impliquant de petits bâtiments (consulter page 16).
- D'autres initiatives ont été amorcées pour faire face à de nouveaux enjeux en matière de sécurité — comme notre stratégie de mise en œuvre d'un système de détection des explosifs dans les aéroports canadiens (consulter page 18) et une campagne visant à atténuer la « rage de l'air » (consulter Vol 2005, page 15).

- Nous continuons de perfectionner notre contrôle de la sécurité et de la conformité réglementaire des opérations aériennes cédées à d'autres entités (consulter page 17).
- Notre campagne nationale de recrutement et de maintien de l'effectif a déjà remporté un certain succès (consulter page 19).

Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace

- Nous avons présenté le projet de loi C-26, qui a pour but d'assurer une restructuration ordonnée de l'industrie canadienne du transport aérien (consulter page 20).
- Nous avons annoncé un investissement de 400 millions \$ destiné à revitaliser VIA Rail (consulter page 21).
- Nous avons mis à exécution le projet canadien de systèmes de transport intelligents (consulter page 22).
- Nous avons conçu des mesures propres à améliorer le système de transport et de manutention du grain (consulter page 23).
- Nous avons poursuivi le transfert des ports et la cession des aéroports à des entités locales et avons terminé une étude exhaustive des baux des quatre premières administrations aéroportuaires locales chargées d'exploiter des aéroports canadiens (consulter pages 24 et 25).

Sensibilisation et gérance de l'environnement

- Nous avons élargi le système de gestion environnementale du ministère (consulter page 29).
- Le Programme sur la route du transport durable a été institué (consulter défi 4 de notre Stratégie de développement durable [SDD], page 39).
- Nous avons élaboré un ensemble provisoire d'indicateurs de rendement du transport durable (consulter défi 6 de notre SDD, page 40).

1 MESSAGE DU MINISTRE

Je suis heureux de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada 1999–2000.

Au cours de l'année, des progrès importants ont été réalisés par le Ministère en vue de satisfaire aux engagements établis dans son *Rapport sur les plans et priorités* 1999–2000.

Nous continuons de promouvoir la sécurité des transports en insistant sur des règlements pratiques et efficaces. Comme toujours, nous travaillons en étroite collaboration avec l'industrie et le Bureau de la sécurité des transports à des initiatives destinées, entre autres, à simplifier et harmoniser la législation et à accroître la sensibilisation aux questions et règlements de sécurité.

Même si le réseau de transport du Canada compte parmi les meilleurs au monde, il doit être entretenu et modernisé afin d'être à la hauteur des percées technologiques et des progrès sur le plan international. À cette fin, les politiques financières ont mis l'accent sur le soutien à des initiatives viables de développement, l'établissement de priorités pour l'amélioration des infrastructures et la mise en place de solutions novatrices et durables aux défis en matière de transport.

Le commerce est un élément essentiel du bien-être du Canada, et le réseau de transport doit appuyer le commerce et le tourisme au Canada de façon efficace et abordable. Pour ce faire, nous avons encouragé le recours à la technologie « intelligente » afin de faciliter l'écoulement du trafic et de rendre nos routes plus sécuritaires, de façon à améliorer l'acheminement des marchandises à destination ou en provenance des ports, et à faciliter les déplacements des personnes et le transport des biens partout au pays et au-delà de la frontière.

La durabilité — qui consiste à faire en sorte que notre réseau de transport soit respectueux de l'environnement, tout en étant viable sur le plan économique et social — est une priorité permanente. Le secteur des transports est actuellement la principale source d'émissions de gaz à effet de serre au Canada; nos politiques et nos programmes doivent contribuer à réduire ses effets sur l'environnement. Transports Canada travaille avec ses partenaires et intervenants pour trouver une approche pratique, concertée et rentable en vue de relever ce défi.

J'espère que notre rapport sera pour vous instructif. Je crois qu'il permettra de préciser le rôle de Transports Canada et d'illustrer comment nous travaillons à réaliser notre vision du meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens.



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

2 RENDEMENT DU MINISTÈRE

2.1 CONTEXTE SOCIÉTAL

Objectifs

Selon la partie II du *Budget des dépenses 1999–2000*, les objectifs stratégiques de Transports Canada sont les suivants :

- *Adopter des normes élevées afin de mettre en place un réseau de transport sécuritaire*
- *Contribuer à la prospérité du Canada*
- *Protéger l'environnement physique*
- *Travailler avec les partenaires et les clients*
- *Améliorer nos services*
- *Offrir un milieu de travail dynamique et axé sur la collaboration*

On a choisi d'approfondir les trois premiers objectifs pour décrire les résultats obtenus. (Consulter Tableau des principaux engagements en matière de résultats, p. 9.)

Priorités du Ministère

Puisque son programme de transferts et de cessions tire à sa fin, Transports Canada peut à nouveau se concentrer sur ses orientations futures. La direction que nous comptons prendre exige de nouveaux liens, des études et des évaluations intégrales, et de nouvelles initiatives. Le Ministère a établi sept priorités stratégiques pour les prochaines années, qui sont présentées en détail dans son *Plan d'activités 2000–2003* (consulter www.tc.gc.ca/TP13605f/00/), soit :

- Maintenir et renforcer les dispositions en matière de sécurité
- Favoriser la compétitivité au sein de l'économie mondiale
- Promouvoir le transport durable
- Terminer le programme de cessions et de transferts
- Mettre au point et gérer les programmes d'infrastructure
- Faciliter la transition vers une économie axée sur les connaissances
- Recruter, conserver et perfectionner les ressources humaines

Facteurs ayant une influence sur le Ministère

Les transports contribuent de façon significative au bien-être des Canadiens, et Transports Canada s'efforce d'assurer un réseau national de transport qui réponde aux besoins actuels sur le plan social, économique et environnemental. Voici quelques-uns des défis auxquels le Ministère fait face :

- **Mondialisation.** Les entreprises mondiales veulent des règles transnationales et une harmonisation (assurant une certaine uniformité entre les différents cadres stratégiques nationaux) propres à faciliter le libre mouvement des biens et des capitaux. Par conséquent, les cadres commerciaux et les régimes réglementaires nationaux font constamment l'objet de débats et de négociations, aux échelons international et régional. L'Accord trilatéral nord-américain sur l'aviation, par exemple, impose à l'aviation civile des normes obligatoires en matière de sécurité afin de faciliter l'harmonisation des programmes de sûreté canadiens, américains et mexicains. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe en est à négocier un « protocole relatif aux polluants et aux effets multiples », qui servira de base au Plan fédéral de gestion du smog du Canada et à l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air. De toute évidence, les dossiers nationaux et internationaux du Ministère s'entrecroisent de plus en plus. Même si le Canada ne peut contrôler les courants mondiaux, il peut toutefois exercer une influence considérable. Les réponses du Canada à de telles pressions domineront de plus en plus notre programme d'action national.

- **Infrastructure.** L'augmentation du commerce et du trafic au Canada crée une demande sans précédent pour l'emprunt des principaux corridors et points de passage internationaux. Les autres pressions auxquelles sont soumises les infrastructures sont dues à l'urbanisation continue du pays, qui s'est accompagnée d'une stagnation, voire d'une diminution du transport en commun et d'un accroissement de l'utilisation des véhicules privés, sans une augmentation comparable de la capacité routière. Le défi du Canada sur le plan des infrastructures de transport consiste à réagir à la croissance dans les zones urbaines, à préserver l'infrastructure et les services existants dans les zones rurales, et à élargir nos principaux corridors et points de passage internationaux pour satisfaire aux besoins du commerce.
- **Développement durable.** Le développement durable continuera de figurer parmi les grandes questions d'intérêt public dans les années à venir et constitue l'un des principaux défis que doit relever le secteur des transports à l'échelle mondiale. Selon les taux de croissance actuels, 800 autres millions de personnes pourraient faire l'acquisition d'une voiture au cours des 40 prochaines années. Si la technologie automobile et les habitudes de conduite restent les mêmes, cette situation pourrait causer un stress énorme sur l'environnement mondial. Le secteur des transports contribue largement à l'émission de polluants générateurs de smog au Canada et représente la plus importante source nationale d'émissions de gaz à effet de serre. Transports Canada jouera un rôle important dans la promotion du transport durable grâce à sa Stratégie de développement durable, à sa participation à la Table du transport sur les changements climatiques et à ses activités d'assainissement de l'environnement (consulter section 3.2 pour plus de détails).
- **Transferts et cessions.** Le programme de cession des aéroports s'achève et le transfert des ports est bien amorcé. Toutefois, ces programmes se heurtent toujours à un certain nombre de questions non réglées. Parmi celles-ci, notons les revendications territoriales des Premières Nations et les positions provinciales qui sont hors du champ de compétence ministérielle, de même que la situation environnementale en certains endroits. Ces questions ne seront vraisemblablement pas résolues à court terme et risquent d'être une source constante d'embûches pour le Ministère, particulièrement en ce qui concerne le programme de transfert des ports.
- **Recrutement et maintien de l'effectif.** Des années de restrictions financières combinées au vieillissement du personnel ont entraîné une importante pénurie de main-d'œuvre dans certaines spécialités de la fonction publique, d'où la priorité accordée par le gouvernement au recrutement et au maintien de l'effectif. À Transports Canada, le recrutement et le maintien en poste des inspecteurs de la sécurité et de la sûreté et d'autres spécialistes du domaine s'avèrent particulièrement difficiles étant donné la demande du secteur privé pour ces mêmes spécialistes. Pour remédier à la situation, nous avons entrepris une campagne de recrutement auprès des inspecteurs de la sécurité aérienne et maritime, des pilotes et des ingénieurs. Nous en sommes à établir la liste des compétences essentielles, à recruter des spécialistes du domaine et à former des membres de notre personnel afin de bien planifier la relève qui nous permettra de continuer à remplir notre mandat.
- **Technologie de l'information.** La nouvelle technologie de l'information a le pouvoir de transformer notre univers aussi radicalement que l'ont fait auparavant la machine à vapeur, l'automobile et l'électricité. Avec l'avènement d'une économie davantage axée sur les connaissances, les obstacles à une pleine et libre concurrence tendent à disparaître. Les gouvernements et les entreprises doivent repenser leur façon de réaliser leur mission afin de demeurer concurrentiels et pertinents dans un monde en rapide évolution, en utilisant les nouvelles technologies pour rationaliser et éventuellement remplacer les processus sur papier. Les citoyens et les entreprises auront de plus en plus recours à ces technologies pour accéder aux services et aux renseignements du gouvernement; des pressions ne cessent d'être exercées pour faire en sorte que le gouvernement rende compte davantage de ses réalisations, à un prix moindre, en fournissant ses services et ses renseignements par voie électronique. L'initiative du Gouvernement en direct (GED) s'inspire d'une vision de prestation de services par voie électronique qui doit permettre aux Canadiens de recevoir les services dont ils ont besoin au moment et à l'endroit opportuns et de façon sécuritaire, pratique et conviviale. Afin de contribuer à l'évolution suscitée par le GED, Transports Canada a adopté une démarche intégrée et stratégique pour la prestation de ses services, notamment en ce qui concerne la gestion de l'information/technologie de l'information (GI/TI), les ressources humaines, la planification financière et les investissements. Le faible nombre de spécialistes parmi les ressources humaines, combiné aux difficultés de recrutement et de maintien en poste, suscitera des défis considérables au cours des prochaines années, particulièrement en ce moment où le Ministère s'efforce d'atteindre les nouveaux objectifs de prestation de services par voie électronique.

Partenaires

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

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

Gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux — surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et l'application des mesures de sécurité routière.

Entreprises du secteur des transports — qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques pour accroître l'efficacité du réseau de transport — *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadien Pacifique Limitée, VIA Rail, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Canadian Steamship Lines, Algoma Central Marine, Air Canada et NAV CANADA.*

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

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

2.2 ENGAGEMENTS ET ATTENTES EN MATIÈRE DE RÉSULTATS

2.2.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats

Transports Canada	
<i>pour favoriser :</i>	<i>qui se manifeste par :</i>
un réseau national de transport sûr et sécuritaire	<ul style="list-style-type: none">• 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 et la conformité de l'industrie des transports aux normes et aux règlements• la sensibilisation du public à la sécurité• les statistiques et les tendances relatives aux accidents et aux décès, et les taux comparatifs des accidents aériens, maritimes, ferroviaires et routiers, y compris le transport des marchandises dangereuses
un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace	<ul style="list-style-type: none">• l'élimination des obstacles institutionnels et législatifs aux activités de transport• le transfert des coûts des contribuables aux utilisateurs• un barème de droits équitable et axé sur le coût actuel des services• la cession et la commercialisation de la plupart des autres activités• l'exploitation efficace des aéroports éloignés et des ports publics• les résultats de l'enquête sur la satisfaction de la clientèle• la viabilité commerciale et financière et le niveau de compétitivité des services de transport
une sensibilisation et une bonne gérance de l'environnement	<ul style="list-style-type: none">• un système de gestion de l'environnement pour les activités de Transports Canada• une stratégie de transport efficace et viable• l'administration efficace des baux d'aéroport, des installations de navigation et de l'entente de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

2.2.2 Attentes sur le plan du rendement

Comme il est indiqué dans le *Rapport sur les plans et priorités 1999–2000*, Transports Canada s'est engagé à promouvoir la sécurité dans les transports, à soutenir les investissements stratégiques dans les infrastructures, à favoriser le commerce et le tourisme à l'aide de réseaux de transport plus productifs et plus « intelligents », et à améliorer la qualité de vie des Canadiens en encourageant l'essor de réseaux de transport durable. Voici les grandes initiatives sur lesquelles nous avons promis de nous concentrer afin de tenir nos principaux engagements en matière de résultats.

Pour favoriser un réseau national de transport sûr et sécuritaire, nous nous sommes engagés à :

- continuer de moderniser les lois et les règlements;
- poursuivre certaines initiatives importantes en matière de sécurité routière, comme Vision 2001, ou de sécurité ferroviaire, comme Direction 2006, afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports;
- mettre en application le Plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté ainsi que le cadre d'évaluation et de compte rendu du rendement (mentionnés dans notre Rapport ministériel sur le rendement 1998–1999); et
- mettre en œuvre une gestion du risque systématique pour tous les modes de transport.

Pour obtenir un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace, nous nous sommes engagés à :

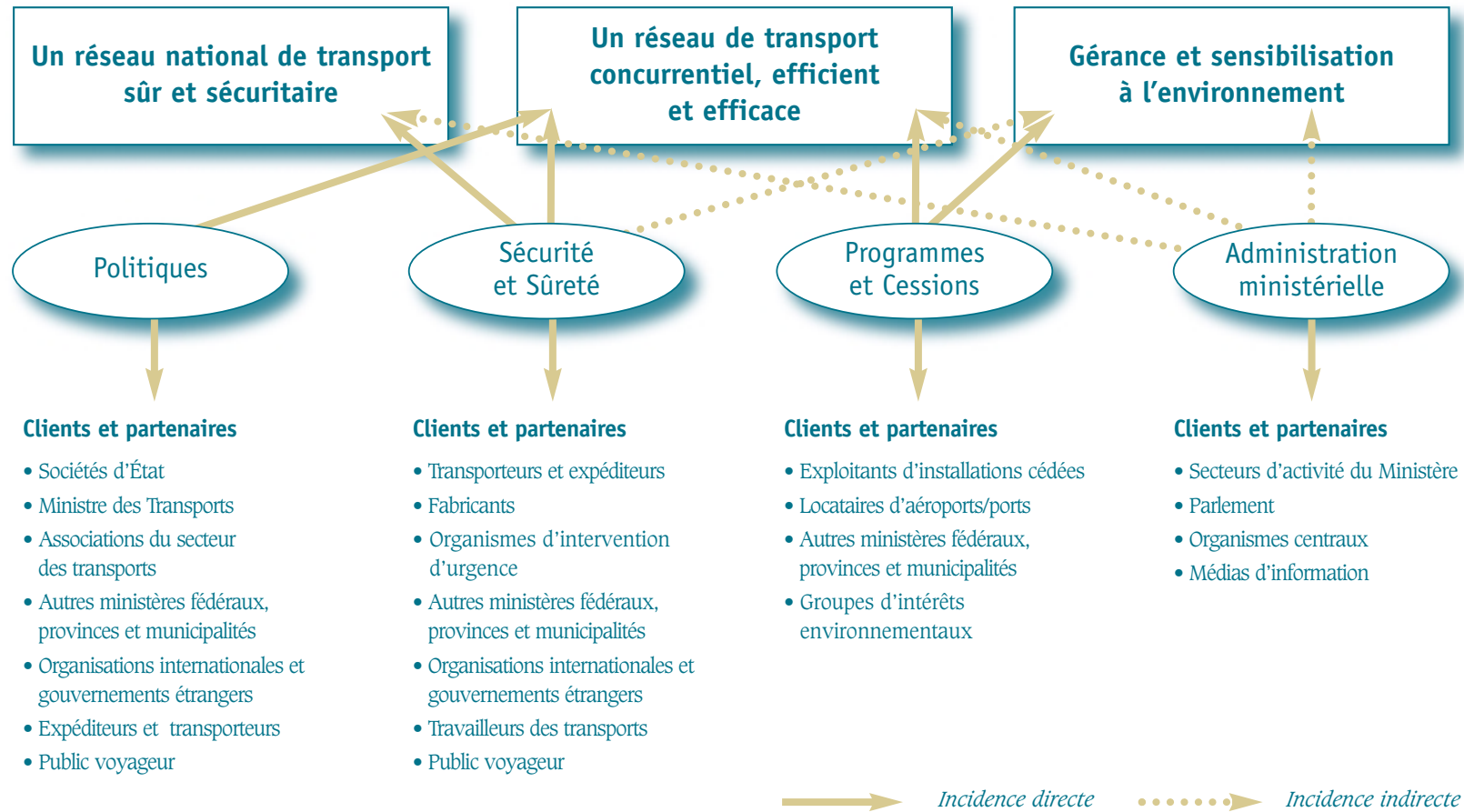
- élaborer un plan stratégique à long terme pour VIA Rail;
- mettre au point une stratégie de transport terrestre visant à encourager la meilleure utilisation possible de tous les modes de transport et moyens techniques (désormais rapportés au chapitre des systèmes de transport intelligents);
- étudier différentes possibilités pour le système canadien de transport et de manutention du grain;
- mener à terme les diverses initiatives de commercialisation mentionnées dans la *Loi maritime du Canada* (traitées dans notre *Rapport ministériel sur le rendement 1998–1999*);
- poursuivre le transfert des ports et la cession des aéroports à des entités locales;
- terminer notre examen des cinq premiers aéroports cédés aux administrations aéroportuaires locales (AAL) [*note de la rédaction : les cinq aéroports en question ont été cédés à quatre différentes AAL*];
- offrir un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour aider la direction des aéroports à améliorer la sécurité dans leurs installations; et gérer les programmes de contributions actuels visant à fournir une aide financière aux provinces pour la construction des routes; et
- préciser notre cadre stratégique en matière de recouvrement des coûts (cette initiative ne fait pas l'objet du présent rapport).

Pour stimuler la prise de conscience et améliorer la gérance de l'environnement, nous nous sommes engagés à :

- concevoir et mettre en œuvre une stratégie de transport durable pour le Canada;
- mettre en œuvre un système de gestion environnementale pour les activités de Transports Canada;
- continuer de gérer les ports et aéroports de Transports Canada qui n'ont pas encore été transférés/cédés ou qui ne sont pas désignés comme ports éloignés; et
- renforcer davantage l'efficacité et l'efficience des fonctions ministérielles au moyen de certaines initiatives gouvernementales, comme la modernisation de la fonction de contrôle et la stratégie d'information financière, et par une organisation et une utilisation stratégique de la gestion de l'information/technologie de l'information.

2.3 RÉALISATIONS EN REGARD DES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS

Les quatre secteurs d'activité (décrits à la page 62) travaillent ensemble à promouvoir les objectifs du Ministère. Le tableau ci-dessous illustre la contribution *principale* de chaque secteur en matière de résultats, et offrent des exemples des principaux clients et partenaires impliqués



2.3.1 Un réseau national de transport sûr et sécuritaire ...

qui contribue à satisfaire aux priorités gouvernementales suivantes :

- Collectivités plus dynamiques
- Enfants
- Place du Canada dans le monde

Le Canada a le privilège de posséder l'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde. Les statistiques publiées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada pour le transport maritime, aérien et ferroviaire indiquent une tendance à la baisse en ce qui concerne le nombre d'accidents, les taux d'accidents et les accidents mortels. Le secteur de l'aviation a été témoin du plus petit nombre d'accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada survenus au cours des 25 dernières années. De même, les collisions routières meurtrières ont atteint le plus bas niveau enregistré au cours de cette période. La sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien constituent toujours l'une des premières priorités du gouvernement, comme en témoignent toutes les activités de Transports Canada. Le Ministère se concentre sur l'élaboration de programmes pratiques et de règlements efficaces en matière de sécurité — et sur l'application de ces normes et règlements. La mise en œuvre continue du Plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté, combinée à l'adoption d'une démarche systématique d'évaluation et de gestion du risque sur le plan de la sécurité, constitue l'un des principaux efforts déployés par le Ministère pour s'acquitter de ses responsabilités en la matière.

Pour de plus amples renseignements statistiques



Rapport annuel sur les transports au Canada 1999



www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS_F/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm

Statistiques nationales sur la sécurité pour 1999

Aviation

Les accidents aériens ont diminué de 12 % par rapport à 1998 et de 8 % par rapport à la moyenne calculée pour 1994–1998. S'établissant à 8,3 accidents pour 100 000 heures de vol, le taux d'accidents en 1999 était inférieur à la moyenne de 9,6 obtenue pour les cinq dernières années. Le nombre d'accidents mortels était également de 20 % moins élevé que la moyenne des cinq dernières années.

Routes

Le nombre de décès sur les routes en 1998 (dernière année pour laquelle on dispose de données) était de 4,2 % moins élevé qu'en 1997 et de 10,5 % inférieur à la moyenne des cinq années précédentes. Le taux de mortalité pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés a également diminué, passant de 1,7 en 1997 à 1,6 en 1998; la moyenne des cinq années précédentes était de 1,9.

Rail

Atteignant le taux de 15,2 pour un million de trains-milles en 1999, les accidents ferroviaires ont augmenté de 5 % par rapport à 1998, tout en étant de 6 % moins nombreux que la moyenne des cinq dernières années. Même si le nombre de décès a augmenté de 4 % en 1999, le taux de mortalité est toujours inférieur de 6 % à la moyenne des cinq dernières années.

Marine

Les accidents maritimes ont diminué de 16 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années, malgré un accroissement de 7 % entre 1998 et 1999, et on a enregistré 17 % moins de décès. En 1999, le taux d'accidents impliquant des navires commerciaux était de 3,5 pour 1 000 voyages, soit un peu moins que la moyenne de 3,6 établie pour les cinq dernières années dans le secteur du commerce national et international.

Transport de matières dangereuses

On a rapporté 496 incidents impliquant des matières dangereuses en 1999, dont 44 % sont survenus pendant le transport. Deux décès ont été attribués à une fuite accidentelle de matières dangereuses, et 29 incidents ont nécessité une évacuation.

Vision sécurité routière 2001

(Consulter section 3.3 pour les modifications apportées à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*)

Sécurité routière — Vision 2001 constitue un effort national visant à accroître la sécurité sur les routes au Canada en sensibilisant et en informant davantage la population sur la question, en améliorant la collaboration entre les organismes de sécurité routière et en appliquant des mesures plus sévères. Une bonne partie de cet effort a été consacrée aux problèmes les plus sérieux en matière de sécurité, soit la conduite en état d'ébriété et le refus de porter la ceinture de sécurité. En vigueur depuis 1996, Vision 2001 reçoit l'appui de tous les paliers gouvernementaux et des principales parties intéressées dans les secteurs public et privé.

Les collisions routières sont toujours responsables de plus de 90 % de tous les décès survenus dans le secteur des transports. Nous savons comment réduire ce nombre de façon significative, mais il nous faut faire davantage pour suivre les progrès accomplis en sécurité routière dans d'autres pays développés. Les activités du Ministère au chapitre de la sécurité routière en 1999-2000 — dont plusieurs étaient directement liées à l'initiative Vision 2001 — ont été réalisées par quelque 103 employés au coût de 19 millions \$.

Ce que nous voulons réaliser ...

- les routes les plus sûres au monde.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons effectué une enquête nationale sur le port de la ceinture de sécurité et exécuté des programmes de contrôle de la conformité, des vérifications de la sécurité et des enquêtes sur les défaillances.
- Nous avons élaboré des critères de performance et des méthodes d'essai visant à prévenir les blessures infligées aux enfants par les sacs gonflables latéraux.
- Nous avons communiqué des renseignements au moyen de publications (p. ex. IMPACT), de fiches d'information (p. ex. « Collisions des autobus scolaires ») et d'une vidéo (*En voiture 1-2-3-4*) pour accroître la sensibilisation aux questions de sécurité routière.
- Nous avons publié dans la *Gazette du Canada*, parties I et II, vingt initiatives de réglementation concernant la sûreté des véhicules automobiles vendus ou importés au Canada.
- Nous avons encouragé le Canada à signer l'accord global sur les règlements des Nations Unies, qui contribuera à l'harmonisation des règlements à l'échelle mondiale.

Les résultats sont encourageants!

Entre 1996 (introduction de Vision 2001) et 1998 (dernière année pour laquelle on dispose de données), le nombre de décès et de blessures survenus sur les routes au Canada n'a cessé de diminuer — il y a eu 5 % moins de décès parmi les utilisateurs de la route, et il y a eu en plus 5 % moins de blessés lors de collisions automobiles. Si l'on se fie à la mesure internationale du « nombre de décès par véhicule automobile immatriculé », la sécurité routière au Canada s'est améliorée de près de 9 % au cours de la même période.

Même si le taux de décès en 1998 a chuté de 6 % par rapport à 1997, le Canada est en perte de vitesse pour ce qui est de la sécurité routière face aux autres pays. En 1998, il est passé de la huitième à la neuvième place parmi les pays de l'OCDE. Il s'agit de la deuxième année consécutive où le Canada ne parvient pas à suivre les autres pays, malgré une amélioration remarquable du taux de décès par rapport à l'année précédente. Ce fait souligne la nécessité d'intensifier nos efforts en matière de sécurité routière.

Le taux de conformité pour le port d'une ceinture de sécurité adéquate a augmenté — la proportion estimative de tous les occupants de véhicules de tourisme qui font usage d'une ceinture de sécurité était de 90,1 % en juin 1999, soit une hausse par rapport au taux de 88,7 % enregistré en juin 1998.

La situation au chapitre de l'alcool au volant s'est améliorée — les décès impliquant des conducteurs en état d'ébriété ont diminué, passant de 39 % à 38,2 %.

Nous avons également assisté à un accroissement de la sensibilisation et de la conformité aux exigences relatives à la sécurité routière — les décès sur les routes ont diminué, passant de 3 064 en 1997 à 2 934 en 1998.

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE RENDEMENT


Saviez-vous que ...?

Les forces de l'ordre ont à l'oeil les conducteurs les plus à risque — ceux qui conduisent sans ceinture, en état d'ébriété, à toute vitesse et sans respecter les feux rouges.

Pour de plus amples renseignements sur la sécurité routière

 www.tc.gc.ca/securiteroutiere ou envoyez-nous un message électronique à RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

 Appelez-nous sans frais au 1 800 333-0371

 Vision sécurité routière (rapport annuel), *Vers les routes les plus sûres au monde*

Le port de la ceinture de sécurité au Canada 1999

Statistiques sur les collisions de la route au Canada

L'État de la sécurité routière au Canada — 1999

Sécurité ferroviaire — Direction 2006

(Consulter également section 3.3 pour les modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*)

L'initiative Direction 2006 vise à réduire de 50 % (par rapport à 1995) les collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion d'ici l'an 2006. Cette initiative s'articule autour de sept grands axes — éducation, application, travaux techniques, recherche, cadre législatif, ressources et communications — et fait appel à un partenariat entre les différents paliers gouvernementaux, les compagnies de chemin de fer, les organismes de sécurité publique, les corps policiers, les syndicats et les groupes communautaires.

Les incidents ferroviaires représentent toujours un risque important pour la sécurité du public et l'infrastructure même. En 1999, les intrusions et les collisions aux passages à niveau, auxquelles était principalement due la mortalité dans le secteur ferroviaire, ont entraîné 92 décès. Les activités de Transports Canada au chapitre de la sécurité ferroviaire en 1999–2000 — dont plusieurs étaient directement liées à l'initiative Direction 2006 — ont été réalisées par quelque 133 employés au coût de 10,2 millions \$. Le Ministère fournit également une assistance financière annuelle d'environ 7,7 millions \$ pour améliorer la sécurité, notamment par l'installation de feux et de barrières et le déplacement des voies d'accès aux passages à niveau.

Saviez-vous que ...?

Les trains de voyageurs peuvent rouler jusqu'à 160 km/h et les trains de marchandises, jusqu'à 105 km/h. Un train peut nécessiter plus d'une minute pour s'immobiliser complètement.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une réduction de 50 % du nombre de collisions aux passages à niveau (à l'intersection des routes et des voies ferrées) et du nombre d'intrusions sur les propriétés des compagnies de chemin de fer d'ici l'an 2006.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons versé une contribution unique de 250 000 \$ (en 1998–1999) à l'Association des chemins de fer du Canada destinée à la production de matériel de formation et de sensibilisation suggéré par plus de trente parties intéressées. Ce matériel a été distribué au grand public, aux administrations provinciales et municipales, et à divers organismes et services de police.
- Nous avons fourni une contribution (récurrente) de 200 000 \$ pour l'« Opération Gareautrain » afin de promouvoir la sensibilisation aux questions de sécurité ferroviaire. L'organisme responsable a produit du matériel de formation et de sensibilisation pour le distribuer auprès de certains groupes cibles, et a également entrepris des activités de mise en place et d'application des mesures de sécurité (par exemple, 900 agents de services aux collectivités ont reçu une formation pour diffuser les messages de sécurité ferroviaire de l'Opération Gareautrain).

Les résultats sont encourageants!

Nos apports financiers ont favorisé de nouveaux projets de partenariat. Depuis le lancement de Direction 2006 en 1996, l'incidence des accidents a diminué. Malgré une faible augmentation en 1999, le nombre d'accidents est toujours inférieur de 12,2 % à la moyenne des cinq dernières années. Les cas d'intrusion ont également augmenté en 1999; cependant, leur nombre est encore inférieur de 7,7 % à la moyenne des cinq dernières années.

Un sondage national effectué par Angus Reid en 1999 (concernant les intrusions sur les propriétés des compagnies de chemin de fer et la sécurité ferroviaire) a révélé que seule une proportion relativement faible de Canadiens était au courant des dangers que comportent les passages à niveau. Le sondage a également démontré que les Canadiens ont une fausse idée des personnes qui sont le plus à risque en ce qui concerne les intrusions et les collisions aux passages à niveau. Ces constatations confirment l'importance de l'initiative Direction 2006 et peuvent servir de référence pour en évaluer les résultats.

Pour de plus amples renseignements sur la sécurité ferroviaire



www.direction2006.com

Aviation civile — Vol 2005

En 1999, Transports Canada a introduit son cadre de sécurité relatif à l'aviation civile, appelé Vol 2005, lequel établit des objectifs en matière de sécurité qui permettront de faire passer l'industrie aéronautique canadienne à un niveau de sûreté supérieur et ainsi de maintenir la confiance de la population dans l'aviation civile au Canada. Ce cadre décrit les orientations à prendre en matière de sécurité au cours des cinq prochaines années ainsi que les principaux résultats attendus. Plusieurs initiatives individuelles découlant de ce cadre font l'objet d'un suivi au moyen d'un plan complémentaire de mise en œuvre. Deux importants dossiers à régler concernent la mise en application, par les compagnies aériennes, du concept de gestion de la sécurité et l'atténuation de certains comportements ou situations organisationnelles qui contribuent à l'incidence des erreurs humaines dans l'industrie aéronautique. Grâce à la collaboration et à l'agrément des intervenants de l'industrie, le Ministère a entrepris une démarche proactive pour étudier ces dossiers ainsi que d'autres questions de sécurité. Cette démarche combine la promotion des mesures de sécurité, une formation à la sensibilisation et des dispositions réglementaires.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une réduction du nombre d'accidents et d'incidents aériens;
- un degré élevé de confiance, de la part du public, dans notre programme d'aviation civile.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons incorporé aux normes réglementaires l'exigence que tous les techniciens qui participent à la maintenance des aéronefs reçoivent une formation sur les « facteurs humains ».
- Nous avons instauré un cours sur les facteurs humains liés à la maintenance des aéronefs, qui a été suivi par environ 400 membres de l'industrie dans différents endroits au pays depuis septembre 1999.
- Nous avons introduit le concept de gestion de la sécurité dans les règlements qui régissent l'aviation.
- Nous avons conçu un programme intégré pour la formation des pilotes menant à l'obtention d'une licence de pilote professionnel qui comprend l'étude des règlements et des processus de contrôle pertinents aux organismes d'entraînement au pilotage. Il s'agit du premier programme au monde qui utilise une approche systémique pour la formation de pilotes professionnels. Le coût estimatif pour l'administration de ce projet s'est établi à moins de 50 000 \$. (Le programme sera intégralement mis en œuvre à compter de l'automne 2000.)
- Nous avons amorcé une campagne pour éduquer le public aux comportements inappropriés à bord d'un aéronef et lui faire prendre conscience des répercussions possibles lorsqu'on nuit au travail des membres de l'équipage. Le Canada a été le premier pays au monde à lancer une campagne pour accroître la sensibilisation à ces questions. D'autres pays ou administrations aériennes ont depuis manifesté leur intérêt à l'égard de cette initiative.
- Nous avons présidé un groupe de travail du gouvernement, de l'industrie et de la main-d'œuvre chargé de recommander une stratégie pour réduire efficacement les incidents impliquant des passagers agités et perturbateurs (rage de l'air). Au sein de ce groupe étaient représentés l'Association du transport aérien du Canada, plusieurs grandes compagnies aériennes, la Air Line Pilots Association, le Syndicat canadien de la fonction publique (Division du transport aérien), ainsi que divers organismes canadiens chargés de faire appliquer les lois. Le groupe a évalué la convenance de la législation, des mécanismes d'exécution, des politiques des compagnies aériennes, des programmes de sensibilisation et de formation, et a soumis 11 recommandations au Comité technique de l'exploitation des services aériens commerciaux pour faire face aux incidents futurs et tenter de les restreindre.
- En consultation avec les intervenants, nous avons développé et distribué des produits de promotion de la sécurité — sept millions de feuillets explicatifs, 10 000 affiches en anglais et 6 100 affiches en français — à un coût approximatif de 84 000 \$.

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE RENDEMENT

Saviez-vous que ...?

- On prévoit que le transport aérien augmentera de 100 % au cours des 20 prochaines années.
- La majorité (80–90 %) de tous les accidents aériens sont, à divers degrés, attribuables à une erreur humaine, et la maintenance serait en cause dans 6 à 25 % de ces accidents.
- On compte plus de 1 000 organismes de maintenance approuvés, et environ 10 000 techniciens d'entretien assurent la navigabilité des aéronefs commerciaux et privés.

Pour de plus amples renseignements

 www.tc.gc.ca/aviation

www.tc.gc.ca/vigilance/pasrep_f.htm

Les résultats sont encourageants!

Grâce aux efforts déployés par l'industrie et le gouvernement en matière de sécurité, les accidents aériens ont diminué de 8 % en 1999, par rapport à la moyenne calculée pour 1994–1998. La mise en œuvre de Vol 2005 assure une démarche globale visant à maintenir cette tendance.

L'industrie est plus sensibilisée à l'incidence des facteurs humains sur le rendement.

Les participants au cours sur les facteurs humains liés à la maintenance des aéronefs ont pu accroître leur connaissance et leur compréhension des modèles de sécurité, des questions de sécurité latentes et actives et de la théorie des erreurs humaines, et ont témoigné leur appréciation de l'utilité et des avantages d'une telle formation.

Après avoir suivi le Programme de formation des pilotes professionnels, les titulaires seront mieux préparés à faire face aux conditions réelles du transport commercial des voyageurs et pourront prendre de meilleures décisions dans les situations difficiles. Grâce à la coopération de l'industrie de l'entraînement au pilotage, le Canada est maintenant en mesure de devenir l'un des chefs de file mondiaux de la formation au pilotage.

La campagne sur la « rage de l'air » a accru la sensibilisation et la compréhension de la nature et des conséquences des comportements inappropriés à bord des aéronefs. Les demandes continues de renseignements provenant de l'industrie, de gouvernements étrangers et d'autres administrations aériennes témoignent de la pertinence d'une telle campagne et de l'intérêt à l'égard d'un suivi. Le niveau élevé de participation et de collaboration des membres du groupe de travail a confirmé leur approbation de l'approche et des messages adoptés pour la campagne.

Sécurité maritime — Campagne visant à réduire les accidents impliquant de petits bâtiments

(Consulter également section 3.3 pour les modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada*)

Cette campagne vise à réduire le nombre d'accidents impliquant de petits navires à passagers (navires de moins de 15 tonnes transportant moins de 12 passagers) en faisant en sorte que les navires soient exploités en toute sécurité et conformément aux règlements applicables. Un programme de surveillance « par vérification ponctuelle » — au lieu d'inspections annuelles — est considéré comme étant la stratégie la plus efficace pour veiller à ce que l'équipement de sécurité requis (p. ex. matériel de lutte contre l'incendie et équipement de sauvetage) soit à bord en tout temps et que les exploitants se préoccupent constamment des questions de sécurité. Pour diminuer les risques, Transports Canada en est à revoir et à mettre à jour les règlements et les normes pour s'assurer qu'ils sont actuels et valides; l'application d'exigences périmées n'est nullement efficace. Environ 100 000 \$ ont été investis dans cette campagne en 1999–2000.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un transport maritime sûr et sécuritaire.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons mené une campagne publicitaire à l'été 1999 pour attirer l'attention des organismes locaux et nationaux concernés par les questions relatives aux petits navires à passagers, pour augmenter le niveau de sensibilisation et pour mettre de l'avant des projets de partenariat sur des initiatives particulières.

Les résultats sont encourageants!

Combinée aux consultations en cours concernant les modifications à apporter à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la campagne a incité de nombreux propriétaires de navires et associations d'industrie à s'adresser au Ministère pour collaborer à l'élaboration de cadres de sécurité propres à leur secteur.

On élabore actuellement des indicateurs de performance, comme l'évaluation périodique du niveau de sensibilisation et de conformité, ainsi que des statistiques sur les accidents dans le secteur, afin de surveiller les progrès et les résultats de cette initiative. Selon les premières constatations établies sur la côte ouest du pays, la plupart des navires ne sont pas bien équipés au moment de la première inspection, mais ils sont néanmoins fonctionnels, et cherchent à se conformer à l'ensemble des règlements.

Contrôle de la sécurité et de la conformité des entités ayant fait l'objet d'un transfert ou d'une cession

De nombreux mécanismes législatifs, consultatifs et organisationnels ont été mis en place pour surveiller les diverses entités — telles que NAV CANADA et les aéroports — dont les fonctions étaient assurées par Transports Canada avant d'être cédées à des entreprises du secteur privé. Le Ministère travaille de pair avec ces organismes à perfectionner les mécanismes et les accords de surveillance.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un environnement opérationnel sécuritaire dans les aéroports;
- une réduction du risque de collisions.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons fourni des renseignements, des conseils et un encadrement aux gestionnaires de l'industrie afin d'aider les entités cédées à satisfaire aux normes canadiennes et internationales. Ainsi, nous avons publié le *Manuel national des politiques et procédures des services de la navigation aérienne et espace aérien*, élaboré des instruments de réglementation pour remédier à certaines lacunes et réalisé des évaluations du risque dans le but d'introduire des contre-mesures efficaces.
- Nous avons effectué des inspections et des vérifications auprès des entités réglementées — installations, services et application des règlements — afin de promouvoir leur conformité à la réglementation ainsi qu'une meilleure compréhension de leurs obligations.

Les résultats sont encourageants!

Nous observons en général une diminution des erreurs dans les manuels d'exploitation, des anomalies dans la tenue des registres en matière de formation et de vérification des connaissances, et des erreurs de calage altimétrie.

Les intervenants démontrent une compréhension accrue des services de navigation aérienne et de l'espace aérien, comme en témoignent leur acceptation et leur approbation des projets de modifications réglementaires, et reconnaissent l'importance de former des partenariats et des alliances stratégiques (p. ex. le Comité de contrôle de la sécurité de Transports Canada et de NAV CANADA).

Il semble que les administrations aéroportuaires ont une meilleure compréhension de leurs rôles et de leurs responsabilités. Avec le temps, cela devrait accroître la conformité au programme d'inspection, ce qui justifierait une diminution des exigences en matière d'inspection auxquelles sont soumis les détenteurs de certificats d'aéroport.

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE RENDEMENT

Saviez-vous que... ?

Les responsables du Programme de l'aviation civile de Transports Canada peuvent immédiatement traiter toutes vos demandes de renseignements et commandes de publications par le biais de leur site Web ou de leur ligne d'appel 1 800 :

- 21 000 demandes de renseignements ont été soumises en 1999, soit au téléphone, par la poste ou le courrier électronique, ou en personne;
- le site Web reçoit environ 2,5 millions de demandes d'accès chaque année.

Pour de plus amples renseignements

 www.tc.gc.ca/aviation/index_f.htm

 appelez-nous sans frais au **1-800-305-2059**

**Pour de plus amples
renseignements sur
nos projets de R et D**

 *Revue annuelle
du Centre de
développement
des transports*

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

Saviez-vous que...?

- Les pays membres de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) ont accepté d'appliquer intégralement le SDE pour tous les bagages enregistrés d'ici 2003.
- Aux États-Unis, 450 aéroports seront pourvus du SDE d'ici 2004.

Programme de recherche et de développement

En assumant un rôle directeur dans la recherche, le développement et l'innovation dans la technologie des transports, Transports Canada peut accélérer l'introduction de services et de systèmes de transport plus sûrs et plus efficaces. Notre rôle consiste à communiquer les possibilités offertes par les nouvelles applications technologiques et à élaborer et déployer des systèmes qui permettront l'atteinte des objectifs ministériels. Par l'entremise de son Centre de développement des transports, situé à Montréal, le Ministère a géré un programme de recherche et de développement (R et D) de 10 millions \$ en 1999-2000. Ce programme nous a attiré des partenaires nationaux et internationaux et a soutenu les activités liées à plusieurs projets ministériels.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un réseau national de transport sûr, sécuritaire, concurrentiel et durable.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons effectué des essais sur des pistes contaminées pour corréliser les coefficients de frottement au sol et les performances de freinage des aéronefs dans une variété de conditions hivernales.
- Nous avons mis au point des systèmes fiables de détection des explosifs pour les bagages à main et les bagages enregistrés.
- En partenariat avec le Port de Montréal, nous avons élaboré un système Web d'échange de données électroniques pour faciliter le suivi du mouvement des conteneurs.

Les résultats sont encourageants!

L'industrie des transports continue de s'intéresser à nos projets de recherche et de développement. À preuve, le vif intérêt démontré à l'égard des ateliers organisés par le Ministère, les nombreuses visites sur notre site Web, les demandes de publications de R et D et l'importante participation au 6e congrès mondial des STI, que Transports Canada a co-parrainé en novembre 1999.

Les innovations qu'adoptent les exploitants et les fournisseurs du secteur des transports ont d'abord été mises à l'essai et éprouvées dans le cadre des activités de R et D de Transports Canada. Il en est ainsi, par exemple, des liquides dégivants améliorés pour aéronefs, des moyens techniques de sécurité utilisés dans les aéroports, des systèmes de transport intelligents et des systèmes de transport accessibles.

Système de détection des explosifs dans les aéroports canadiens

Transports Canada travaille actuellement à l'élaboration du cadre de réglementation pour un système canadien de détection des explosifs (SDE), qui consiste à inspecter les passagers et leurs effets pour empêcher la présence d'explosifs à bord des avions quittant le Canada. La mise en œuvre du SDE doit être adaptée aux besoins en matière de sécurité et à l'achalandage des aéroports canadiens, sans mettre en jeu la viabilité à long terme de l'industrie aéronautique. Transports Canada collabore avec cette dernière à l'élaboration d'un cadre stratégique et d'une méthode de mise en œuvre (phase I). L'acquisition et le déploiement d'un SDE avancé (phase II) incombera à l'industrie canadienne de l'aviation. Le financement de ce projet a été annoncé lors de la présentation du dernier budget fédéral.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une plus grande sécurité aérienne pour les vols internationaux;
- la conformité aux nouvelles normes internationales en matière de sécurité tout en conservant notre compétitivité dans l'économie mondiale.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons établi un groupe de travail mixte du ministère et de l'industrie et l'avons chargé de produire les données nécessaires pour déterminer les moyens techniques et les procédures opérationnelles les plus appropriés aux exigences du gouvernement et de l'industrie.
- Nous avons commencé à rédiger les normes de performance du SDE.

Les résultats sont encourageants!

L'industrie canadienne de l'aviation est de plus en plus sensibilisée à la nécessité d'un SDE. Les aéroports, les compagnies aériennes et Transports Canada travaillent en étroite collaboration pour établir les conditions d'un SDE canadien qui soit pratique et efficace.

Recrutement et maintien de l'effectif

Des années de restrictions financières combinées au vieillissement du personnel ont entraîné une importante pénurie de main-d'œuvre dans certaines spécialités de la fonction publique, d'où la priorité accordée par le gouvernement au recrutement et au maintien de l'effectif. À Transports Canada, le recrutement et le maintien en poste des inspecteurs de la sécurité et de la sûreté et d'autres spécialistes du domaine s'avèrent particulièrement difficiles étant donné la demande du secteur privé pour ces mêmes spécialistes. Pour remédier à ce problème, Transports Canada a entrepris un effort intensif de recrutement et de formation d'inspecteurs techniques, d'ingénieurs, d'inspecteurs de l'aviation civile et d'autres employés qualifiés. Nous travaillons avec la Commission de la fonction publique pour pourvoir à ces postes et avec le Conseil du Trésor pour fournir des indemnités provisoires à certains employés actuels afin de les maintenir en poste.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une main-d'œuvre hautement qualifiée, professionnelle et représentative, qui est à la fois reconnue et respectée par l'industrie des transports;
- la confiance de la population et la satisfaction des intervenants quant aux niveaux de service et de sécurité.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons mené une campagne nationale de recrutement, comportant l'insertion d'annonces dans les journaux et les magazines nationaux de décembre 1999 à avril 2000. Environ 470 000 \$ ont été dépensés pour la publicité de recrutement.
- Nous avons établi une liste de réserve de quelque 900 candidats afin de faciliter la dotation de postes critiques pour la fonction de réglementation.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons accru la sensibilisation et l'intérêt d'éventuels candidats à l'égard d'un emploi à Transports Canada — 2 879 postulants ont répondu à notre campagne de recrutement. (Il est encore trop tôt pour livrer les résultats de cette campagne.)

**Pour de plus amples
renseignements**

 [www.tc.gc.ca/
irc_cri/
index_f.html](http://www.tc.gc.ca/irc_cri/index_f.html)

2.3.2 Un réseau national de transport concurrentiel, efficient et efficace ...

qui contribue à satisfaire aux priorités gouvernementales suivantes :

- Économie dynamique
- Collectivités plus fortes
- Place du Canada dans le monde

Les politiques canadiennes en matière de transport visent à répondre aux besoins de tous les Canadiens, d'un océan à l'autre. Les nombreuses réformes proposées par Transports Canada ont toutes contribué à accroître la prospérité nationale. Au cours des deux dernières décennies, les coûts de transport n'ont pas augmenté à la même vitesse que ceux des autres coûts de l'économie en général; autrement, ceux-ci seraient d'environ 10 milliards \$ plus élevés qu'aujourd'hui. En raison de la forte concurrence entraînée par la déréglementation, la majorité de ces gains — soit environ 8 milliards \$ — ont été transférés aux consommateurs et aux expéditeurs sous forme de prix moins élevés. Puisque les frais de transport sont compris dans le coût de tous nos achats, importations ou exportations, ces gains ont contribué à rendre l'économie canadienne plus compétitive et à améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens. Le succès du Canada à contrôler l'inflation est attribuable, en partie, au fait que le secteur des transports a su utiliser l'amélioration de sa productivité pour diminuer les coûts et réduire les prix.

Restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien

En raison des difficultés financières chroniques des Lignes aériennes Canadien International, le gouvernement fédéral se devait d'entreprendre la restructuration de l'industrie du transport aérien de façon à entraîner le moins de perturbations possibles pour les collectivités, les voyageurs et les employés des compagnies aériennes. On prévoyait que cette restructuration aurait comme résultat, du moins au début, de voir apparaître un transporteur aérien dominant au pays. Par conséquent, le gouvernement a pris les mesures nécessaires pour assurer le respect des cinq principes de base suivants : protection contre une tarification abusive; maintien de services dans les petites collectivités; traitement équitable des employés; promotion de la concurrence; et maintien de la propriété et du contrôle par des intérêts canadiens.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une industrie canadienne de transport aérien saine et sûre, contrôlée par des Canadiens pour des Canadiens;
- une industrie de transport aérien qui offre un niveau de service acceptable vers toutes les destinations au Canada à des prix justes; et
- une industrie de transport aérien capable de concurrencer avec les meilleures et les plus importantes compagnies aériennes au monde.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons consulté intensivement les collectivités et l'industrie, ainsi que les membres du Parlement, l'Office des transports du Canada et le Bureau de la concurrence au sujet des questions les plus importantes.
- Nous avons présenté le projet de loi sur la restructuration de l'industrie du transport aérien (le projet de loi C-26) à la Chambre des communes, le 17 février 2000. Le projet de loi a introduit des mesures pour empêcher les comportements abusifs au sein de l'industrie, ainsi que des mécanismes pour diminuer les entraves à l'accès, et donc inciter des transporteurs aériens, nouveaux ou existants, à faire concurrence à Air Canada. Le projet de loi est entré en vigueur le 5 juillet 2000.
- Nous avons obtenu d'Air Canada un engagement de trois ans selon lequel, après la fusion, il continuerait d'offrir un service intérieur à toutes les collectivités desservies par Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International et leurs filiales à part entière.
- Nous avons obtenu d'Air Canada un engagement de deux ans selon lequel, durant le processus de fusion, il n'y aurait pas de mises à pied ou de relocalisations involontaires d'employés syndiqués d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien ou de leurs filiales à part entière.

- Nous avons élaboré un nouveau cadre de concurrence pour les services aériens internationaux et les relations bilatérales, incluant une revue et un assouplissement des politiques de vols nolisés internationaux canadiens.
- Dans le cadre des considérations de principe ayant trait à la restructuration de l'industrie du transport aérien intérieur, les questions de concurrence ont été traitées par le Commissaire de la concurrence. Le Commissaire a reçu plusieurs garanties de la part d'Air Canada. Parmi ses engagements auprès du Commissaire de la concurrence, Air Canada a accepté de se dessaisir d'un certain nombre de créneaux à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto; de mettre en vente les Lignes aériennes Canadien Régional; et de s'engager à ne pas exploiter de transporteurs à rabais dans l'Est du Canada avant septembre 2001 si un nouveau transporteur canadien (autre que Westjet) lançait un service de transporteur à rabais dans l'Est du Canada avant le 30 septembre 2000.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons de nouveaux transporteurs offrant des services intérieurs, et des transporteurs déjà en place ont élargi leurs réseaux intérieurs.

Nous avons nommé un observateur indépendant de la transition pour surveiller et évaluer les répercussions de la restructuration de l'industrie du transport aérien au cours des 18 à 24 prochains mois et faire rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Nous avons nommé un Commissaire aux plaintes sur le transport aérien à l'Office des transports du Canada. Le Commissaire examinera toute plainte présentée à un transporteur aérien et qui n'a pas été résolue à la satisfaction du consommateur.

Nous avons un régime plus souple permettant la distribution des routes internationales à un échantillon plus vaste de transporteurs canadiens.

Air Canada et ses succursales continueront d'être assujetties à la *Loi sur les langues officielles*.

VIA Rail

Dans son plan d'affaires 2000–2004, VIA Rail fait part du succès de la société à atteindre ses objectifs de financement à long terme, notamment en améliorant la prestation des services offerts aux voyageurs au moyen d'une meilleure utilisation des ressources actuelles, et traite de la question des contrats d'association qui pourraient être conclus avec des compagnies de chemin de fer locales et privées. Reconnaisant l'urgence des besoins de VIA Rail, le gouvernement a annoncé que des fonds supplémentaires de 401,9 millions \$ seraient accordés à la société sur une période de cinq ans. L'objectif est de mettre fin à la détérioration du réseau canadien de trains de voyageurs et de faire en sorte que VIA puisse offrir ses services de façon sûre et efficiente au cours des prochaines années. Cela marque véritablement le début de la renaissance au Canada du transport ferroviaire de passagers.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un réseau national de transport ferroviaire de passagers qui soit sûr et efficient et puisse fournir aux Canadiens une autre option de transport viable, économique et écologique.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons participé à l'élaboration du plan d'affaires 2000–2004 de VIA Rail, qui a mis en lumière l'urgent besoin de stabiliser le réseau actuel de trains et de services de la société, d'examiner certaines préoccupations importantes en matière de santé et de sécurité et de stimuler une croissance modeste.

Les résultats sont encourageants!

Les fonds supplémentaires qui ont été accordés pour remédier aux besoins pressants en matière d'amélioration des immobilisations, de santé et de sécurité, et d'investissements pour stimuler la croissance devraient se traduire par des services plus fréquents, des trains plus modernes et un réseau plus fiable.

Un réseau ferroviaire amélioré permettra de diminuer l'encombrement des routes et de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le corridor Québec-Windsor, tout en favorisant le tourisme dans les régions de l'Ouest et de l'Atlantique.

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE RENDEMENT

Pour de plus amples renseignements sur la restructuration de l'industrie du transport aérien



www.tc.gc.ca/pol/f/t-facts_f/Transport_aerien/Restructuration_des_transporteurs_aeriens.htm

Pour de plus amples renseignements sur VIA Rail



www.viarail.ca

**Pour de plus amples
renseignements sur
les STI**



*Plan des systèmes
de transport
intelligents (STI)
pour le Canada :
En route vers la
mobilité intelligente
(TP 13501)*

*Plan de
déploiement
et d'intégration
des systèmes
de transport
intelligents
(TP 13542)*



[www.tc.gc.ca/pol/
fr/its/menu_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/its/menu_f.htm)

Systèmes de transport intelligents

Les progrès technologiques permettront de remédier à plusieurs difficultés auxquelles se heurte l'industrie des transports au Canada. Les systèmes de transport intelligents (STI) comprennent une variété de procédés techniques appliqués aux moyens de transport pour en améliorer la sûreté, l'efficacité, la fiabilité et la performance environnementale — sans qu'on ait besoin nécessairement d'en modifier l'infrastructure existante. Le programme canadien des STI, conçu par Transports Canada et annoncé par le ministre des Transports en novembre 1999, vise à promouvoir le développement et le déploiement des STI pour et par tous les modes de transport et cela dans toutes les régions urbaines et rurales du pays. Le Ministère dirige la réalisation de ce programme, qui nécessitera un effort et un leadership continus pour s'assurer de tirer profit de tous les avantages des STI. Pour obtenir les meilleurs résultats possibles, nous travaillons de concert avec la Société de systèmes de transport intelligents du Canada, les administrations provinciales, territoriales et municipales, d'autres ministères fédéraux, comme Industrie Canada et Environnement Canada, les milieux universitaires, le secteur privé et les autorités américaines. Au cours de l'année financière 1999–2000, environ 5 millions \$ ont été consacrés à cette initiative.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une plus grande mobilité et une circulation plus fluide dans les zones de trafic intense, les rendant plus sécuritaires et plus viables sur le plan écologique;
- l'amélioration du transbordement intermodal et du traitement des voyageurs et des marchandises aux frontières;
- une productivité supérieure grâce à l'accroissement de l'efficacité et de la fiabilité des activités de transport.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons financé des projets STI pour accélérer le développement et le déploiement des STI dans tout le Canada :
 - nous avons alloué 7 millions \$ à l'amélioration des systèmes de sécurité des véhicules commerciaux afin de faciliter le déploiement ultérieur des STI;
 - nous avons conclu un accord de financement prévoyant un versement de 250 000 \$ à la Société STI du Canada, qui agit comme principal conseiller technique du Ministère en matière de STI;
 - nous avons fourni une contribution de 250 000 \$ à la University of Toronto pour l'établissement d'un banc d'essai permettant de tester des applications STI et de former des étudiants.
- Nous avons formé des partenariats avec les administrations provinciales et territoriales et le secteur privé afin d'élaborer en commun un cadre de planification relatif aux STI.
- Nous avons tenu des séances de sensibilisation sur les STI à Toronto, Vancouver, Calgary, Montréal et Moncton; nous avons participé à des missions internationales d'exportation de STI; et nous avons participé activement au 6^e congrès mondial sur les STI, qui a eu lieu à Toronto en novembre 1999 et que nous avons parrainé.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons stimulé la sensibilisation et les connaissances au sujet des STI dans tout le Canada et à l'échelle internationale. Les différents paliers de gouvernement — provinciaux, territoriaux et municipaux — en sont à élaborer des plans stratégiques liés aux STI afin de promouvoir et de guider leur déploiement.

Système de transport et de manutention du grain

Le gouvernement du Canada a présenté des mesures pour accroître l'efficacité et réduire les coûts du système de manutention et de transport du grain du Canada. D'importantes consultations ont été menées par l'ancien juge de la Cour suprême William Estey, qui furent suivies par des recommandations de la part de M. Arthur Kroeger sur la meilleure façon de mettre en œuvre un système plus efficient.

Ce que nous voulons réaliser ...

- un système commercial, concurrentiel et comptable pour le transport et la manutention du grain qui réponde aux besoins des Canadiens.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons présenté des modifications à la *Loi sur les transports au Canada*.
- Nous avons annoncé des mesures relatives à la limitations des recettes, aux routes céréalières, aux dispositions en matière d'arbitrage finale, aux appels d'offres pour la prestation de services de logistiques et à la facilitation du transfert des embranchements ferroviaires à des chemins de fer sur courtes distances dans les collectivités.

Les résultats sont encourageants!

Un plafond de revenus (en vigueur à partir d'août 2000) a été établi, ce qui entraînera une réduction annuelle des recettes ferroviaires d'environ 178 millions \$ pour le transport du grain; cela représente une réduction d'environ 18 % par rapport aux recettes prévues pour 2000-2001.

Nous avons accru notre capacité d'exploitation commerciale — la Commission canadienne du blé va maintenant en appel d'offres pour au moins 25 % des ventes par les ports canadiens de l'Ouest.

On a facilité l'abandon des embranchements ferroviaires au profit des lignes sur courte distance dans les collectivités et le processus d'arbitrage des propositions finales a été simplifié.

**Pour de plus amples
renseignements
sur les programmes
aéroportuaires**



*Politique nationale
des aéroports*

*Rapport sur l'état
des programmes
et des cessions
aéroportuaires*

*Rapport de consul-
tation de la Revue
des baux aux AAL,
avril 1999*



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

Les aéroports du Canada

Les programmes des aéroports qui incluent la cession de tous les aéroports, sauf les aéroports éloignés, sont conçus et mis en œuvre pour faire en sorte que le Canada et les Canadiens bénéficient du meilleur système aéroportuaire qui soit. En favorisant une meilleure gestion commerciale qui sera plus responsable à l'échelle locale et en rendant les aéroports plus autonomes, ces programmes réduisent en définitive le fardeau des contribuables canadiens. Transports Canada assume de nombreux rôles à l'égard des aéroports du pays. En fait, le Ministère est propriétaire des aéroports les plus importants et les plus achalandés. Il continue d'exploiter les aéroports éloignés et ceux qui ne sont pas encore cédés et affecte des fonds aux aéroports admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour faciliter les travaux d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts. En outre, il négocie les accords de cession d'aéroports et supervise le rôle du réseau d'aéroports.

Ce que nous voulons réaliser ...

- la réduction du fardeau du contribuable pour l'exploitation des aéroports canadiens; et
- la mise en place d'un réseau d'aéroports adéquat, sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons cédé dix aéroports additionnels à des intérêts locaux. Sur les 136 aéroports détenus, exploités ou subventionnés par Transports Canada à l'origine (à l'exception des aéroports éloignés), 115 (85 %) ont été cédés.
- Nous avons offert une contribution de 20 millions \$ pour la mise en œuvre de projets admissibles au PAIA, dans 64 aéroports.
- Nous avons entrepris une Revue détaillée des baux aux quatre premières Administrations aéroportuaires locales (AAL) établies pour exploiter les aéroports du Canada (Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal). La revue visait à évaluer le succès de la politique de cession et à déterminer les obstacles à une prestation de services efficace.
- Nous avons effectué une évaluation du PAIA (après sa cinquième année de mise en œuvre) et une vérification interne de projets sélectionnés du PAIA et de l'administration générale du programme. Suite à cela, nous avons renouvelé le programme pour cinq autres années.
- Nous avons produit un document sur le cadre décrivant notre rôle de supervision et de suivi et avons constitué une base de données contenant des statistiques sur les aéroports, de l'information financière, etc.

Les résultats sont encourageants!

La Revue des baux des AAL a permis de conclure que les aéroports des AAL — ainsi que d'autres aéroports reliés au Réseau national d'aéroports (RNA) — sont bien exploités, mais qu'il existe certains problèmes qui peuvent réduire l'efficacité du réseau. Nous avons déjà commencé à nous attaquer à ces problèmes et il est possible que l'on apporte des modifications à la Politique nationale des aéroports. Ces modifications pourraient éventuellement inclure quelques révisions au régime de la politique des aéroports.

Grâce à la Revue des baux des AAL, les administrations aéroportuaires et d'autres intervenants clés sont mieux sensibilisés aux questions de politique auxquelles fait face le gouvernement. Elles connaissent également mieux les faiblesses du cadre d'exploitation des administrations aéroportuaires. Plusieurs administrations ont commencé à adopter les meilleures pratiques de l'industrie en matière de gestion.

L'évaluation du PAIA a confirmé que le programme est toujours utile. À la suite de la vérification, on a mis en œuvre un plan d'action détaillé en matière de gestion pour donner suite aux constatations et aux recommandations liées à des éléments comme la mise sur pied d'un cadre de financement du PAIA rentable, les questions environnementales, l'équipement mobile et l'entretien des biens.

Les ports du Canada

On a élaboré la Politique maritime nationale pour renforcer l'initiative gouvernementale visant à rationaliser le système de transport canadien. Pour ce faire, on a constitué un réseau de ports importants regroupant des Administrations portuaires canadiennes (APC) gérées de façon autonome tout en transférant la totalité des ports, à l'exception des ports régionaux/locaux éloignés. Afin de faciliter les transferts régionaux/locaux, lesquels devraient être terminés le 31 mars 2002, le Ministère peut compter sur un Fonds de dessaisissement des ports (FDP) de 125 millions \$ et un Fonds de transfert des ports (FTP) de 40 millions \$. En 1999–2000, les dépenses brutes engagées dans le transfert des ports régionaux/locaux s'élevaient à 24 millions \$, alors que les recettes de l'exploitation des ports (déduction faite des commissions) se chiffraient à 18 millions \$).

Ce que nous voulons réaliser ...

- la réduction du fardeau du contribuable pour l'exploitation des ports canadiens; et
- la mise en place d'un réseau de ports adéquat, sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons envoyé des lettres patentes dans 17 des 18 ports désignés dès le début pour devenir des APC (le Port de Hamilton n'est pas encore désigné). Outre les 18 ports originaux, deux autres ports ont également déposé une demande de statut d'APC. L'Administration portuaire de Belledune a reçu son statut d'APC en mars 2000 et on a approuvé la demande de la Commission portuaire d'Oshawa. Cette dernière devrait recevoir son statut à la fin de l'année 2000.
- Nous avons transféré totalement ou en partie 21 installations portuaires/ports supplémentaires. Depuis les débuts du programme de transfert en 1995, un total de 358 installations portuaires ont été transférées ou retirées de l'inventaire du Ministère.
- Nous avons donné 18 millions \$ à des intérêts locaux dans le cadre du FDP et avons dépensé 6 millions \$ à partir du FTP pour faciliter la mise en œuvre du programme.
- Nous avons étroitement collaboré avec des représentants provinciaux pour atteindre les objectifs suivants :
 - faciliter le transfert de dix quais de traversier à la province du Québec; et
 - transférer des terrains riverains de la Colombie-Britannique à des cessionnaires potentiels.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons réduit de 21 millions \$ les appropriations parlementaires nettes pour soutenir l'exploitation des ports publics (de 27,7 millions \$ en 1995–1996 à 7 millions \$ en 1999–2000).

Les APC ont maintenant l'autonomie et la souplesse nécessaires pour mener leurs activités conformément aux principes commerciaux. En outre, les intérêts des intervenants sont mieux représentés dans la nouvelle structure de gestion des APC.

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE RENDEMENT

Pour de plus amples renseignements sur les ports



*Rapport annuel
de 1999–2000
sur le transfert
et l'exploitation
des ports*



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

Programmes fédéraux de transport de surface

Autoroutes. Une bonne infrastructure routière est essentielle pour assurer la santé économique du pays et la sécurité des Canadiens. Les autoroutes supportent une grande part de l'activité commerciale au Canada, car 75 % des expéditions de marchandises se font par camion. Les autoroutes supportent également 90 % des déplacements entre les villes. Bien qu'au Canada la responsabilité des autoroutes incombe aux provinces, le rôle du Ministère est de collaborer étroitement avec les provinces, les territoires et parfois même les municipalités pour s'assurer que le mouvement des personnes et des biens continue de se faire efficacement au Canada et que l'économie bénéficie du réseau de transport. Dans les années passées, Transports Canada a conclu une série d'accords de financement du partage des coûts entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Ces accords visaient à préserver et à améliorer la sécurité du réseau existant des autoroutes. Ces efforts ne font pas que renforcer le secteur des transports, tant à l'échelle nationale qu'internationale, mais également le développement économique, le tourisme, les télécommunications, la culture et l'environnement.

Saviez-vous que ...

plus de 40 % du produit intérieur brut du Canada et qu'un emploi sur trois sont directement liés aux activités commerciales du pays, lesquelles sont en grande partie tributaires du transport routier?

Ce que nous voulons réaliser ...

- une infrastructure de transport de surface adéquate, sécuritaire, efficiente et respectueuse de l'environnement au Canada.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons modifié et amélioré le système de gestion des contributions pour les autoroutes afin de tenir compte des observations du vérificateur général, formulées à la suite d'une vérification. Nous avons actualisé tous les systèmes actuels de gestion des projets liés aux accords fédéral/provinciaux et fédéral/territoriaux sur les autoroutes afin de nous assurer que les exigences en matière de renseignements sur la gestion financière permettront de remplir les obligations énoncées dans les accords. Cela permet un meilleur suivi et une meilleure analyse des projets. Par ailleurs, de nouvelles ententes définissent les lignes directrices en matière d'ingénierie qu'il faudra suivre pendant la construction de projets financés conjointement et assurent que des approbations gouvernementales conjointes sont bien en vigueur pour de longues périodes. En outre, les ententes de contribution mettent désormais l'accent sur une évaluation environnementale antérieure au début de la construction.
- Nous avons administré sept accords de financement de partage des coûts pour les autoroutes, lesquels ont permis d'attribuer 138 millions \$ à cinq provinces — Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard et Québec — pour faciliter la mise en œuvre de programmes provinciaux d'infrastructure routière.
- Nous avons investi 25,6 millions \$ aux ponts Jacques-Cartier et Champlain et 12,6 millions \$ au pont Victoria, tous des ponts situés à Montréal.
- Nous avons formé le Comité national canadien de l'Association mondiale de la Route pour permettre aux représentants canadiens du gouvernement et des entreprises de s'entretenir des enjeux du transport routier.

Les résultats sont encourageants!

Les contributions pour les autoroutes fédérales sont affectées de façon plus efficace.

La Veterans Memorial Highway (l'autoroute 416) en Ontario, la Route 1 à l'Île-du-Prince-Édouard et la Route 2 au Nouveau-Brunswick (31 kilomètres d'autoroute à quatre voies entre Saint-Basile et Saint-Léonard) sont maintenant terminés.

Par l'entremise du Comité national canadien de l'Association mondiale de la Route, les entreprises et les gouvernements canadiens ont accès aux résultats des recherches internationales liées au transport routier, ce qui comprend les expériences techniques et pratiques et les meilleures pratiques. Ce comité a ouvert de nouvelles portes aux entreprises canadiennes en concrétisant le partage de l'information qui leur permettra de renforcer leurs objectifs et leurs produits livrables.

2.3.3 Sensibilisation et gérance de l'environnement...

qui contribuent à satisfaire aux priorités gouvernementales suivantes :

- Les enfants
- L'environnement
- Le renforcement des collectivités

Le développement durable et le changement climatique continueront d'être des enjeux publics importants dans un avenir rapproché. Ce sont deux des principaux défis que le secteur des transports aura à l'échelle mondiale. Les taux actuels de croissance laissent supposer que 800 millions de personnes de plus posséderont une voiture au cours des 40 prochaines années. Le développement durable des transports est donc une responsabilité commune des gouvernements, de l'industrie et de la population canadienne. Les Canadiens prennent de plus en plus conscience des défis du secteur des transports et se tournent vers le gouvernement pour trouver le leadership nécessaire. Transports Canada s'engage à promouvoir la constitution d'un réseau de transport durable pour les Canadiens en intégrant des composantes environnementales dans toutes ses politiques et ses opérations et dans tous ses programmes. Cette section traite des principaux accomplissements et progrès réalisés l'année dernière pour appuyer le développement durable des transports — le changement climatique, la gestion du smog et la gestion des lieux contaminés. Les activités entreprises dans ces domaines sont conformes aux engagements énoncés dans la Stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada (consulter *section 3.2 à la page 35 pour de l'information détaillée sur notre SDD*).

Transport et changement climatique

Le secteur des transports est le plus important producteur d'émissions de gaz à effet de serre au Canada; à lui seul, il engendre 25 % des émissions totales. Selon les prévisions, on estime que d'ici 2010 les émissions produites par les activités liées au transport seront en hausse de 32 % par rapport aux niveaux de 1990. Le gouvernement se penche très sérieusement sur ce problème; le Discours du Trône de 1999 lui a permis de réitérer son engagement à l'égard des objectifs de Kyoto. S'il est ratifié, le protocole de Kyoto exigera que le Canada réduise, entre 2008 et 2012, ses émissions de 6 % par rapport aux niveaux de 1990. À titre de coparrain et de coprésident de la Table des transports sur le changement climatique, Transports Canada collabore avec tous les paliers de gouvernement, avec des intervenants du secteur privé et avec des organismes non gouvernementaux pour faciliter l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale en matière de changement climatique.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein du secteur des transports, à l'appui de l'objectif national du Canada.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons présenté aux ministres des Transports et au Secrétariat national sur les changements climatiques un rapport sur les options, lequel expose des mesures possibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre au sein du secteur des transports au Canada et évalue les coûts, les avantages et les répercussions de ces mesures.
- Nous avons mené 25 études analytiques sur les différentes possibilités de réduire les émissions dans le secteur des transports. Les résultats de ces études ont été affichés sur un site Web public et ont servi à préparer le rapport sur les options.
- Nous avons mené une consultation sur le rapport sur les options auprès de plus de 400 intervenants provenant de huit villes canadiennes. En tenant compte des résultats, nous avons produit un rapport d'accompagnement qui complète le rapport sur les options.

Les résultats sont encourageants!

Les intervenants sont beaucoup plus engagés. En outre, ceux-ci sont beaucoup plus conscients des questions liées au changement climatique et des possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre au sein du secteur des transports.

Le gouvernement et les Canadiens disposent maintenant d'une base de données améliorée sur les émissions produites par les activités de transport au Canada.

Pollution atmosphérique

Des sondages ont démontré que les Canadiens sont particulièrement préoccupés par l'effet de la pollution atmosphérique sur leur santé et leur qualité de vie. Compte tenu que le secteur des transports produit entre 40 et 50 % des émissions qui forment le smog, Transports Canada collabore avec des organismes interministériels et internationaux pour élaborer des normes canadiennes en matière de qualité de l'air. En outre, le Ministère donne son appui à des programmes de sensibilisation aux questions liées à la qualité de l'air.

Ce que nous voulons réaliser ...

- une réduction de l'effet des émissions atmosphériques produites par le secteur des transports; et
- une meilleure qualité de l'air que respirent les Canadiens.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons formé un partenariat avec Environnement Canada pour rédiger la Phase 3 du *Plan fédéral de gestion du smog*, qui servira de stratégie fédérale pour appliquer les normes pancanadiennes relatives aux particules et à l'ozone.
- Nous avons formé un autre partenariat avec Environnement Canada pour préparer seize cliniques d'inspection des émissions de véhicules (gratuites et volontaires) à l'échelle canadienne. Nous avons adopté une approche « sans frais, sans contraventions » pour encourager les automobilistes à participer; si un véhicule obtient une note d'échec à l'inspection, on suggère à son propriétaire de le faire réparer.
- Nous avons contribué à la rédaction d'un protocole international, sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, afin de réduire le smog.
- Par l'entremise du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale, nous avons mené une enquête auprès de représentants d'aéroports internationaux sur les émissions atmosphériques et sur les pratiques visant à les atténuer.

Les résultats sont encourageants!

La population est beaucoup plus sensibilisée aux émissions produites par les véhicules et à leur effet sur l'environnement, ainsi qu'à l'importance de bien entretenir les automobiles.

On a établi des normes nationales en matière de smog.

On utilise les résultats de l'enquête menée dans les aéroports internationaux pour élaborer de bonnes pratiques de gestion, que l'on devrait inclure dans une circulaire de l'OACI à paraître.

Gestion de l'environnement

Transports Canada est responsable de la gestion de l'environnement dans ses installations, ce qui englobe les aéroports, les aires d'entreposage et les immeubles de bureaux, et fait la promotion de l'utilisation des systèmes de gestion de l'environnement (SGE) et des meilleures pratiques au sein du secteur des transports. Le SGE du Ministère a été perfectionné en 1999 dans le but de répertorier un plus grand nombre d'activités et d'opérations ministérielles.

Ce que nous voulons réaliser ...

- l'application générale de pratiques judicieuses de gestion de l'environnement à Transports Canada et au sein du secteur des transports.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons contribué à la préparation du document *Guide de mise en œuvre de la norme ISO 14001* de l'Association canadienne de normalisation pour aider les exploitants d'aéroports canadiens à se conformer à la norme internationale. Nous avons aussi formé un partenariat avec Environnement Canada pour installer le SGE ISO 14001 dans le hangar d'entretien de la Direction des Services d'aéronefs, à l'aéroport international d'Ottawa.
- Nous avons analysé les effets environnementaux du programme de gestion des eaux pluviales dans les aéroports pour améliorer la gestion opérationnelle des effluents de glycol.
- Nous avons continué à mettre en place un cadre pour le SGE. On a établi dix objectifs; la bonne gestion de toutes les installations de réservoirs de stockage appartenant à Transports Canada est un exemple de ces objectifs.
- Nous avons fait l'acquisition de 20 véhicules utilisant un combustible de remplacement pour le parc automobile de Transports Canada. Maintenant, le parc automobile du Ministère compte 32 véhicules de tourisme utilisant un combustible de remplacement. Ces véhicules représentent 10,4 % du parc automobile, soit une augmentation par rapport au niveau de 1998 (4,6 %).

Les résultats sont encourageants!

Nous constatons que les gens comprennent mieux les effets environnementaux des opérations des hangars d'aéronefs et l'application des normes du SGE ISO 14001 dans les installations de transport.

Les incidents attribuables aux effluents de glycol excédentaires dans les aéroports de Transports Canada ont diminué de 38 % par rapport à la saison de dégivrage précédente.

Sur les dix objectifs liés au SGE, trois ont été atteints et quatre sont sur le point de l'être. Grâce à une meilleure gestion des réservoirs de stockage, Transports Canada a fait augmenter le nombre des réservoirs de stockage conformes aux règlements de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. En 1999, 78 % des réservoirs étaient conformes, comparativement à 40 % en 1998.

Les véhicules utilisant un combustible de remplacement réduisent les émissions du parc automobile de tourisme de Transports Canada.

Pour de plus amples
renseignements sur
notre SGE



Deuxième rapport
annuel sur les
systèmes de
gestion de
l'environnement.

Assainissement environnemental des lieux contaminés

Transports Canada s'efforce d'atténuer et, dans la mesure du possible, de prévenir les dommages causés à l'environnement par les activités de transport. Une de ses activités importantes consiste à effectuer des évaluations environnementales et à identifier et à gérer les problèmes de contamination dans les biens immobiliers qui lui appartiennent ou qui lui ont déjà appartenu. S'ils sont mal gérés, les lieux contaminés peuvent poser des risques pour la santé et la sécurité et entraîner une responsabilité légale. Par conséquent, le Ministère collabore avec des groupes de travail interministériels pour trouver une méthode fédérale uniforme de gestion des lieux contaminés.

Ce que nous voulons réaliser ...

- la prévention et l'atténuation des dommages causés à l'environnement par les activités de transport; et
- la réduction des effets des activités de transport sur l'environnement.

Voici donc certaines de nos réalisations ...

- Nous avons élaboré un plan d'action avec NAV CANADA pour procéder à l'assainissement de 140 lieux loués et pour superviser l'assainissement des terrains dans des lieux vendus ou cédés.
- Nous avons classé les lieux contaminés de Transports Canada conformément au système national de classification du Conseil canadien des ministres de l'environnement :
 - sur 432 lieux, 368 ont été évalués et identifiés comme contaminés, 64 autres pourraient l'être.
 - 115 lieux contaminés ont été classés en fonction de leur degré de contamination.
- Nous avons dépensé environ 13 millions \$ pour assainir des lieux contaminés et 2,5 millions \$ pour procéder à des évaluations environnementales.

Les résultats sont encourageants!

Nous avons dressé un inventaire de base des lieux contaminés de Transports Canada. Il s'agit d'une étape importante du processus d'assainissement, car elle représente le point de départ à partir duquel on peut mesurer les progrès réalisés.

2.4 RÉSUMÉ FINANCIER 1999–2000 PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Politiques	(milliers \$)
Dépenses prévues	296 806
<i>Autorisations totales</i>	380 877
Dépenses réelles	378 319
Programmes et cessions	(milliers \$)
Dépenses prévues	289 876
<i>Autorisations totales</i>	189 871
Dépenses réelles	166 333
Sécurité et sûreté	(milliers \$)
Dépenses prévues	237 757
<i>Autorisations totales</i>	272 505
Dépenses réelles	264 962
Administration ministérielle	(milliers \$)
Dépenses prévues	76 566
<i>Autorisations totales</i>	95 734
Dépenses réelles	94 311
Transports Canada — Total	(milliers \$)
Dépenses prévues	901 005
<i>Autorisations totales</i>	938 986
Dépenses réelles	903 924

3 QUESTIONS HORIZONTALES

3.1 PAIEMENTS DE TRANSFERT

Le tableau suivant présente des renseignements sur chacun de nos programmes de paiements de transfert dont le coût estimatif total (CET) est supérieur à 5 millions \$.

Nom du programme	Dépenses réelles de 1999–2000	Notre objectif consiste à ...	Et les résultats escomptés ...
Politiques			
Subvention à la province de la Colombie-Britannique pour le transport des passagers et des marchandises par traversier et caboteur (programme permanent).	22 M\$	Aider la province à fournir des services de traversier dans les eaux de la Colombie-Britannique.	Relier diverses régions, dont les régions isolées, de la Colombie-Britannique au réseau national de transport de surface.
Contribution pour les services voyageurs non offerts par VIA Rail (CET : 37,3 M\$).	6,7 M\$	Garantir la prestation des services de transport à des régions éloignées.	Maintenir les services ferroviaires dans des régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay).
Contribution pour le transport côtier des passagers et des marchandises par traversier et caboteur (programme permanent).	7 M\$	Encourager l'exploitation de services de transport de passagers et de véhicules automobiles par traversier en subventionnant les déficits d'exploitants privés.	Services de traversier entre Wood Island et Caribou; et Souris et Cap-aux-Meules.
Paiements à la Commission canadienne du blé (CCB) pour des wagons-trémies devant servir au transport du grain dans l'ouest du Canada (programme permanent).	20 M\$	Aider la CCB à acquérir et louer des wagons-trémies.	Transport efficace du grain dans l'ouest du Canada.
Contribution au Programme de restauration du pont de Québec (CET : 6M\$).	0,6 M\$	Aider le CN à restaurer le pont de Québec, construit par le gouvernement fédéral en 1918.	Permettre au trafic des véhicules et des trains qui empruntent le pont de continuer en toute sécurité.
Ententes pour l'exploitation d'un service de traversier conclues avec NFL Holdings Inc. (CET : 11,9 M\$).	2,8 M\$	Encourager l'exploitation efficace de services de transport de passagers et de véhicules automobiles par traversier en subventionnant les déficits d'exploitants privés.	Réduire les coûts et augmenter les économies pour les services de traversier entre Saint John et Digby; et Yarmouth et Bar Harbour.
Contribution en vertu du Fonds de réserve d'amélioration du réseau (CET : 51,3 M\$).	2,3 M\$	Financer des solutions novatrices en remplacement de l'exploitation conventionnelle d'embranchements ferroviaires pour le transport du grain.	Réduire les coûts à long terme du système et rendre le système de transport du grain plus efficace sans diminuer la qualité du service.

Nom du programme	Dépenses réelles de 1999–2000	Notre objectif consiste à ...	Et les résultats escomptés ...
Programmes et cessions			
Contributions pour l'exploitation d'aéroports ne faisant pas partie du Réseau national des aéroports (RNA) (programme permanent).	12,2 M\$	Subventionner l'exploitation d'aéroports canadiens.	Exploitation sûre d'aéroports ne faisant pas partie du RNA.
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (35 M\$ maximum par année).	20,2 M\$	Aider les aéroports admissibles à financer des projets d'immobilisations.	Exploitation sûre, protection des biens et coûts réduits dans des aéroports ne faisant pas partie du RNA.
Fonds de dessaisissement des ports (CET : 115 M\$).	16,6 M\$	Fournir une aide ou une mesure d'incitation aux exploitants potentiels de ports non fédéraux pour évaluer la possibilité de rendre le port conforme aux normes minimales de sécurité et d'exploitation et/ou encourager l'acceptation du port et des installations avec l'engagement de continuer à exploiter le port ou de l'utiliser à d'autres fins.	Faciliter le transfert/déssaisissement des ports régionaux ou locaux à des groupes locaux (application de la Politique maritime nationale).
Contribution financière en vue du transfert du port de Churchill (CET : 14,2 M\$).	5,4 M\$	Prêter assistance pour les travaux d'immobilisations en vue du transfert du port à la Hudson Bay Port Company.	Transférer le port de Churchill au nouvel exploitant dans un état opérationnel et respectueux de l'environnement.
Contributions à des provinces en vue d'améliorer l'état de routes pour en améliorer l'efficacité et favoriser la sécurité tout en encourageant le développement régional et industriel ainsi que le tourisme (programme permanent).	41,2 M\$	Participer au financement conjoint par le gouvernement fédéral et les provinces de la construction, du renforcement et de l'amélioration de certains liens routiers et de routes.	Améliorer la sécurité et l'efficacité du transport et promouvoir le développement économique.
Routes régionales à grand trafic de Terre-Neuve (CET : 235 M\$).	26,5 M\$	Améliorer la capacité des routes pour remplacer le transport ferroviaire après la fermeture de la plupart des liaisons ferroviaires.	Améliorer la sécurité et l'efficacité du transport et promouvoir le développement économique.

Nom du programme	Dépenses réelles de 1999–2000	Notre objectif consiste à ...	Et les résultats escomptés ...
Entente sur la route transcanadienne — Terre-Neuve (CET : 405 M\$).	32,9 M\$	Construire des raccords de la transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en échange de la cessation des activités ferroviaires dans la province.	Renforcer et améliorer la transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador.
(S)* Paiements au CN en rapport avec l'élimination du péage sur le pont Victoria à Montréal, et pour la remise en état de la partie routière du pont (programme permanent).	13,4 M\$	Dédommager le CN pour la décision du gouvernement fédéral d'éliminer le péage, et contribuer à une importante remise en état de la partie routière du pont.	Dédommager le CN pour sa perte de recettes due à l'élimination du péage, et favoriser la conduite sûre des véhicules sur le pont et ses approches.
(S)* Versement de subventions pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme permanent).	45,9 M\$	S'acquitter de l'obligation constitutionnelle d'établir une liaison pour le transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Fournir un moyen permanent et efficace pour le transport des personnes et des biens entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.
Programme d'aide à la transition lié à l'élimination des subventions au transport des marchandises dans la région atlantique (CET : 326 M\$).	30,6 M\$	Établir un programme de transition pour faciliter l'adaptation à l'élimination des subventions versées pour le transport.	Améliorer les économies du réseau de transport en investissant dans des routes ou une autre infrastructure de transport des marchandises dans les régions de l'Atlantique et de l'est du Québec.
Initiative stratégique d'investissement en capital — routes (CET : 575 M\$).	6,6 M\$	Respecter l'engagement de renforcer notre réseau de transport national pris par le gouvernement fédéral dans un exposé économique et financier en décembre 1992.	Partager le coût de l'amélioration de routes avec des provinces et des territoires en vue de garantir l'efficacité, la sûreté, la compétitivité, la prospérité et la création d'emplois dans le secteur des transports.
Sécurité et sûreté			
Paielements visant à améliorer des passages à niveau approuvés en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (programme permanent).	7,4 M\$	Aider des sociétés ferroviaires et/ou des administrations routières à effectuer des travaux visant à améliorer la sécurité à des passages à niveau publics.	Réduire le risque de collisions et de décès ou blessures à des passages à niveau publics.
Code national de sécurité (CET : 20 M\$).	3,9 M\$	Aider des provinces et des territoires en vue de l'application uniforme des normes du Code national de sécurité aux transporteurs extra-provinciaux.	Améliorer les niveaux de sécurité, les moyens de contrôle de la sécurité et l'uniformité des normes à l'échelle nationale.

* (S) = paiements statutaires

3.2 STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Avec ses vastes terres émergées et sa faible densité de population, le Canada dépend peut-être plus que tout autre pays du monde de réseaux de transport efficaces pour son bien-être économique et social. La Stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada, déposée à la Chambre des communes en décembre 1997, recensait huit défis stratégiques. Ces défis ont été déterminés après avoir consulté des intervenants, qu'il s'agisse de particuliers ou d'organisations, d'autres ministères fédéraux et des provinces. Transports Canada travaille maintenant en partenariat avec d'autres parties pour aller de l'avant dans chacun de ces domaines en vue de garantir un réseau de transport plus durable, c'est-à-dire sûr, efficace et respectueux de l'environnement, pour les générations actuelles et futures du Canada.

Défi 1

Nous voulons : minimiser le risque de dommages environnementaux attribuables aux accidents de transport.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Appuyer les modifications de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> .	<ul style="list-style-type: none">• Déposé, en mars 2000, des modifications au projet de loi C-28.	Progrès réalisés en vue d'un régime de sécurité national plus efficace et ciblé, ce qui devrait avoir des effets positifs sur la sécurité des transporteurs et réduire le risque que des accidents causent des dommages à l'environnement.
Contribuer, par le truchement de l'Organisation maritime internationale (OMI), à l'élaboration d'un code de la navigation polaire.	<ul style="list-style-type: none">• Présenté à l'OMI un rapport regroupant les observations du Canada ainsi qu'une version révisée des lignes directrices sur l'Arctique. Les deux documents ont fait l'objet de discussions à la 43^e réunion du Design and Equipment Sub-committee en avril 2000.	Progrès réalisés en vue de l'acceptation et de l'observation, par les transporteurs maritimes, des directives internationales, qui aborderont la prévention de la pollution, la réglementation et les mesures opérationnelles ayant trait au transport dans les eaux arctiques.
Continuer à administrer, exécuter et promouvoir le programme obligatoire du Plan d'aide en cas d'urgence (PACU) pour le transport des matières dangereuses.	<ul style="list-style-type: none">• Éclairci les exigences du PACU et les méthodes d'inspection.	Respect plus élevé de la sécurité de l'environnement, des mesures préventives et de la planification relative à l'atténuation.

Vous désirez plus d'information? Notre SDD est disponible sur papier et sur le Web.

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

Défi 2

Nous voulons : promouvoir l'écologisation des activités du secteur des transports.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Poursuivre la mise en place d'un Système de gestion de l'environnement (SGE) à Transports Canada.	Consulter la section « Gestion environnementale » à la page 29 pour en savoir plus sur cet objectif.	Consulter la section «Gestion environnementale » à la page 29 pour en savoir plus sur cet objectif.
<p><i>Vous désirez plus d'information?</i> Le deuxième rapport annuel de Transports Canada sur le SGE figure sur notre site Web.</p>		
Améliorer la gestion opérationnelle des effluents du glycol par le biais de l'analyse de programmes de gestion des eaux pluviales dans les aéroports.	Consulter la section « Gestion environnementale » à la page 29 pour en savoir plus sur cet objectif	Consulter la section « Gestion environnementale » à la page 29 pour en savoir plus sur cet objectif.
Recenser les terrains contaminés de Transports Canada, assainir les lieux et terminer l'inventaire des lieux contaminés.	Consulter la section « Assainissement de l'environnement et sites contaminés » à la page 30 pour en savoir plus sur ce sujet.	Consulter la section « Assainissement de l'environnement et sites contaminés » à la page 30 pour en savoir plus sur ce sujet.
Élaborer un guide pour l'évaluation des effets cumulatifs.	<ul style="list-style-type: none"> • Adopté le guide de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) plutôt que d'en élaborer un, car celui de l'ACEE comprend les exigences de Transports Canada. 	Les agents sont davantage en mesure d'évaluer les effets cumulatifs des projets proposés.
De concert avec des transporteurs et des expéditeurs, examiner des instruments comme la gestion de la durée utile et l'éco-efficacité en vue de les utiliser dans l'industrie du transport.	<ul style="list-style-type: none"> • Participé aux travaux d'un groupe de travail réunissant plusieurs parties intéressées pour mettre au point le <i>Guide to the Implementation of ISO 14001 at Airports</i> (Guide pour l'application de la norme ISO 14001 dans les aéroports). • Participé aux travaux d'un groupe de travail interministériel pour rédiger un rapport sur les avantages de l'éco-efficacité intitulé <i>The Role of Eco-Efficiency: Global Challenges and Opportunities in the 21st Century</i> (Le rôle de l'éco-efficacité : défis et occasions à saisir à l'échelle mondiale au 21^e siècle) (à paraître à la fin de l'an 2000). 	Progrès réalisés en vue d'une meilleure compréhension et d'une meilleure application des notions de gestion de la durée utile et d'éco-efficacité dans le secteur des transports.

Défi 3

Nous voulons : réduire les émissions atmosphériques attribuables au transport.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
<p>Continuer à travailler avec le Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • réduire la quantité d'émissions provenant des aéronefs et s'assurer que l'on atteigne les normes technologiques les plus strictes; et • élaborer et promouvoir des technologies et de meilleures pratiques d'exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporé dans les normes aéronautiques canadiennes les plus récentes normes de l'OACI sur les émissions des moteurs (en vigueur le 23 novembre 1999). Le coût est estimé à 45 000 \$. • Effectué auprès d'aéroports internationaux, par l'entremise du groupe de travail de l'OACI, un sondage pour mieux comprendre les pratiques de gestion de la qualité de l'air dans les installations aéroportuaires (57 aéroports ont répondu). 	<p>Adoption, dans le <i>Règlement de l'aviation canadien</i>, de nouvelles normes et mesures sur les émissions causées par les aéronefs; elles contribueront à réduire les émissions et la consommation de carburant des aéronefs canadiens.</p>
<p>Continuer à participer au projet « Véhicule électrique – Montréal 2000 », qui permet à la région du Québec du Ministère d'intégrer deux véhicules électriques à son parc de véhicules.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Acheté deux véhicules électriques et des bornes de recharge pour la région du Québec de Transports Canada. Des employés utilisent souvent les véhicules pour de courts déplacements. 	<p>Réduit les émissions des véhicules de Transports Canada.</p>
<p>Travailler avec Environnement Canada, par le truchement d'un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada, pour établir un plafond volontaire (115 kilotonnes par année) à l'égard de la quantité totale des oxydes d'azote émis par les moteurs des locomotives.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Modifié la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (en vigueur le 1^{er} juin 1999), qui confère au Ministère le pouvoir de réglementer les émissions des locomotives et de s'occuper des questions environnementales. 	<p>Amélioré la surveillance du total des émissions d'oxydes d'azote de l'industrie ferroviaire (en partenariat avec Environnement Canada). Progrès réalisés en vue de la réduction de la quantité d'oxydes d'azote émise par le secteur ferroviaire.</p>
<p>Appliquer les normes relatives aux émissions du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifié la conformité pour les modèles pour l'année 1999 au moyen de la vérification de véhicules et de numéros de pièces et de l'examen de documents d'attestation. 	<p>Conformité de véhicules automobiles aux normes sur les émissions : des 18 véhicules achetés pour la vérification, 6 ont été vérifiés à ce jour et tous ont réussi. Réduction des émissions des véhicules automobiles : on a examiné les documents d'attestation pour 28 familles de moteurs, ce qui a amené des constructeurs de véhicules à procéder à 18 rappels en rapport avec les émissions, ces rappels ayant touché un total de 38 871 véhicules au cours de l'année civile de 1999.</p>

Défi 3 (suite)

Nous voulons : réduire les émissions atmosphériques attribuables au transport.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
<p>Contrôler la consommation d'essence des nouveaux véhicules automobiles en fonction du programme du gouvernement et de l'industrie concernant la consommation de carburant.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôlé la consommation de carburant en vérifiant des données numériques et un échantillon de véhicules. • Les activités relatives à la consommation de carburant ont été effectuées par six personnes au coût estimatif de 672 000 \$. 	<p>Dans l'ensemble, les automobiles de 1999 qui ont consommé en moyenne 8,0 litres/100 km, ont dépassé l'objectif de consommation moyenne de carburant des entreprises, qui était de 8,6 litres/100 km.</p>
<p>Co-commanditer, coprésider et appuyer la Table des Transports et du changement climatique dans le cadre de la réponse du Canada au Protocole de Kyoto, et consulter des intervenants en vue d'obtenir leur appui pour la mise en œuvre de mesures particulières concernant le changement climatique.</p>	<p>Consulter la section « Le transport et les changements climatiques » à la page 27 pour en savoir plus sur ce sujet.</p> <p><i>Vous désirez plus d'information?</i> http://www.tc.gc.ca/envaffaires/francais/changeclimat/tablet/</p>	<p>Consulter la section « Le transport et les changements climatiques » à la page 27 pour en savoir plus sur ce sujet.</p>
<p>Mettre en œuvre les engagements de Transports Canada figurant dans le Plan fédéral de gestion du smog en appuyant l'application au Canada de normes sur les particules et l'ozone. Procéder chaque année à l'inspection des émissions de véhicules.</p>	<p>Consulter la section « la pollution atmosphérique » à la page 28 pour en savoir plus sur ce sujet.</p>	<p>Consulter la section « la pollution atmosphérique » à la page 28 pour en savoir plus sur ce sujet.</p>

Défi 4

Nous voulons : promouvoir l'éducation et la sensibilisation au transport durable.

Notre objectif consistait à ...

Élaborer un programme de partenariat avec des intervenants en vue de promouvoir des approches innovatrices du transport durable (p. ex. par le truchement de projets pilotes).

Vous désirez plus d'information?
www.tc.gc.ca/envaffaires/MOST/French/Main_f.htm

Voici quelques choses que nous avons faites ...

- Lancé en septembre 1999 le programme Sur la route du transport durable (SRTD) — qui fournira sur une période de trois ans une somme d'un million \$ à des groupes liés notamment à l'environnement, à l'industrie et aux universités — pour encourager l'élaboration d'approches, de pratiques et d'instruments novateurs qui augmenteront la durabilité du réseau de transport canadien.

Et les résultats sont encourageants!

Vingt-deux propositions d'initiatives de transport durable ont été examinées par un comité consultatif externe. En juin 2000, le Ministre a annoncé que l'on accorderait pour six projets une somme d'environ 200 000 \$ provenant des fonds du programme SRTD.

Élaborer et mettre en œuvre un programme interne pour promouvoir le développement durable au Ministère.

- Effectué une enquête interne pour déterminer les habitudes des employés en matière de transport quotidien dans la région de la capitale nationale.

Meilleure compréhension des modes de transport employés par le personnel du Ministère — 70 % d'entre eux se rendent au travail à pied, en vélo ou en autobus.

Défi 5

Nous voulons : évaluer les transferts budgétaires directs du Ministère quant à leur impact environnemental.

Des travaux sont en cours en vue de relever ce défi.

Défi 6

Nous voulons : peaufiner les indicateurs de rendement du transport durable.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Établir un comité directeur des intervenants concernant les indicateurs relatifs aux émissions de gaz à effet de serre.	<ul style="list-style-type: none"> • Confié au Centre pour un transport durable le mandat d'examiner la documentation portant sur les indicateurs du transport durable, dont les indicateurs de gaz à effet de serre. • De concert avec Ressources naturelles Canada et Environnement Canada, élaboré des indicateurs pour la consommation de carburant, les gaz à effet de serre et la contamination de l'air pour la stratégie relative au changement climatique. 	Reçu une contribution et un appui des intervenants pour les indicateurs devant mesurer les émissions de gaz à effet de serre.
Organiser une conférence internationale sur les indicateurs du transport durable.	<ul style="list-style-type: none"> • Commandité en mai 1999 un atelier sur les activités de transport, l'énergie et les émissions de gaz carbonique à Stockholm, en Suède, au coût approximatif de 21 000 \$. 	Contribution et appui internationaux pour des indicateurs permettant de mesurer les émissions de gaz à effet de serre.

Défi 7

Nous voulons : comprendre les coûts environnementaux du transport.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Rédiger un document sur la possibilité d'incorporer les coûts sociaux et environnementaux dans les tarifs de transport et sur les réponses potentielles du Ministère.	<ul style="list-style-type: none"> • Lancé en février 2000 le projet IMPETUS, qui permettra l'élaboration du concept d'un cadre de la comptabilisation des coûts sociaux pour le transport. • Complété une série d'études analytiques sur des instruments économiques, comme les taxes sur les carburants et les échanges d'émissions. 	Meilleure compréhension des coûts environnementaux et de la nécessité d'en tenir compte dans la prise de décisions.

Défi 8

Nous voulons : développer et promouvoir l'application de systèmes et de technologies de transport plus propres.

Notre objectif consistait à ...	Voici quelques choses que nous avons faites ...	Et les résultats sont encourageants!
Réaliser des projets de recherche et développement (R et D) directement liés au transport durable, à la sécurité et à l'efficacité.	<ul style="list-style-type: none">• Poursuivi les activités de R et D et l'adoption de systèmes et de technologies de transport plus propres et plus sûrs.• Exécuté un programme de R et D qui a attiré des partenaires canadiens et étrangers, au coût de 10 millions \$ en 1999–2000, dont une partie est allée à des projets concernant le transport durable.	Les exploitants et les fournisseurs du secteur des transports adoptent de nouvelles innovations éprouvées en raison des activités du Ministère en matière de R et D (p. ex. amélioration des liquides servant au dégivrage des aéronefs, techniques de sécurité aux aéroports, systèmes de transport intelligents et systèmes de transport accessibles).
Chercher les meilleurs créneaux où l'on puisse élaborer des technologies en vue de leur utilisation à l'étranger, comme les systèmes de transport intelligents (STI) et les piles à combustible perfectionnées.	<ul style="list-style-type: none">• Exposé les technologies canadiennes au sixième congrès mondial sur les STI tenu en juin 1999. On a dépensé environ 500 000 \$ pour commanditer le congrès et y participer.• Appuyé des missions commerciales à l'étranger pour promouvoir le savoir-faire canadien en matière de STI.	Augmentation des possibilités d'exportation et d'alliances stratégiques pour les entreprises canadiennes liées aux STI.

3.3 INITIATIVES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Au gouvernement fédéral, Transports Canada est l'un des organismes de réglementation les plus actifs : le Ministère est responsable ou partage la responsabilité de 54 lois, (dont 20 lois portent sur le transport) et de plus de 600 règlements comportant des milliers d'articles et de nombreux documents incorporés. Nous nous efforçons de réglementer de façon plus intelligente en modernisant, harmonisant et améliorant le processus réglementaire. Pour ce faire, on évalue les instruments liés aux règlements et à la conformité et l'on choisit le meilleur, on harmonise les règlements et, à long terme, on élabore une solide culture de la sécurité.

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Indicateurs du rendement	Réalisations et progrès
<p>Modifier la Loi sur la marine marchande du Canada (modifications, volet 2) pour moderniser, harmoniser et réorganiser la Loi et la rendre plus claire et plus facile à comprendre et à utiliser. Transports Canada travaille avec d'autres ministères et l'industrie maritime pour s'assurer que les modifications proposées soient conformes aux nouvelles technologies ainsi qu'aux normes canadiennes et internationales révisées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prévention de blessures et de décès chez les humains. • Prévention de dommages causés à l'environnement. • Amélioration des plans d'application et de conformité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents et de décès. • Nombre d'incidents avec pollution. • Taux de conformité. 	<p>Transports Canada a démontré à l'industrie maritime son engagement de modifier la Loi par le truchement d'un processus de consultation ouvert.</p> <p>Le projet de loi C-35 a été présenté à la Chambre en juin 2000.</p> <p><i>Vous désirez plus d'information?</i> Bud Streeter (613) 998-0610 www.tc.gc.ca/Actsregs/cas-Immc/def-f.html</p>
<p>Adopter une nouvelle Loi sur la responsabilité en matière de créance maritime pour regrouper les régimes de responsabilité maritime en une seule loi, moderniser la formulation et refléter les activités de transport canadiennes. Le Ministère a reçu de l'aide et une contribution de divers intervenants de l'industrie (comme l'Association canadienne de droit maritime et le Canadian Board of Marine Underwriters), ainsi que d'autres ministères.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Indemnités promptes et suffisantes pour les accidents maritimes. • Meilleure connaissance des risques potentiels et de l'assurabilité. • Un régime de responsabilité qui protège les droits des Canadiens voyageant par eau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de conformité. • Délai de traitement des réclamations. • Observations de propriétaires de navire et de voyageurs. 	<p>Le projet de loi S-17 a été présenté au Sénat le 2 mars 2000.</p> <p>Des intervenants ont fait part de leur appui au projet de loi durant les audiences du Sénat.</p> <p><i>Vous désirez plus d'information?</i> Jerry Rysanek (613) 998-0708</p>

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Indicateurs du rendement	Réalizations et progrès
<p>Modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire pour moderniser le cadre législatif et réglementaire du réseau de transport ferroviaire canadien. Ces modifications ont été parrainées par Transports Canada après qu'il eut consulté l'industrie ferroviaire, des syndicats de l'industrie ferroviaire, la Fédération canadienne des municipalités, le Conseil canadien de la sécurité, Transport 2000 et des agents provinciaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Activités et pratiques ferroviaires sûres avec l'adoption d'un système de gestion de la sécurité (SGS), un cadre officiel pour intégrer la sécurité dans les activités quotidiennes. • Conformité volontaire accrue. • Collaboration et participation de parties intéressées en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité ferroviaire. • Un régime réglementaire qui garantira en permanence la sécurité des activités ferroviaires au Canada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité de données sur le rendement en matière de sécurité fondées sur le SGS. • Données sur les blessures et les décès subis par les employés et le public. • Biens endommagés au cours d'incidents ferroviaires. • Effet des incidents sur l'environnement. 	<p>Transports Canada a procédé à de vastes consultations des intervenants. Un consensus a été établi et l'on a tenu compte des préoccupations des intervenants.</p> <p>Le projet de loi C-58 a reçu la sanction royale le 1^{er} février 1999. Les dispositions de la nouvelle loi sont entrées en vigueur le 1^{er} juin 1999.</p> <p>Les règlements sur le SGS ont été publiés dans <i>la partie I</i> de la <i>Gazette du Canada</i> en février 2000.</p> <p><i>Vous désirez plus d'information?</i> Tery Burch (613) 998-2984</p>
<p>Modifier la Loi de 1987 sur les transports routiers en vue d'établir un régime de sécurité fondé sur le Code national de sécurité (CNS) pour les transporteurs routiers; ce régime exigera que tous les transporteurs commerciaux exploitant des camions, des autobus et des autocars soient cotés selon leur rendement en matière de sécurité. Le Ministère travaille avec des provinces et l'industrie en vue d'élaborer les révisions; la loi révisée facilitera les négociations avec les États-Unis et le Mexique visant la réciprocité des régimes de sécurité concernant les transporteurs routiers. L'application de la Loi est déléguée aux autorités provinciales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cohérence dans l'application du CNS par les provinces (norme 14 portant sur les cotes de sécurité). • Diminution du nombre des blessures et des décès due à la participation des transporteurs extra-provinciaux. • Faire des routes canadiennes les routes les plus sûres au monde. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de certificats d'aptitude en matière de sécurité délivrés. • Taux de conformité. • Analyses de l'information sur les collisions et autres statistiques sur le rendement. • Taux d'accidents et de décès. 	<p>Le projet de loi C-28 a été présenté à la Chambre le 2 mars 2000.</p> <p><i>Vous désirez plus d'information?</i> Derek Sweet (613) 998-1990</p>

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Indicateurs du rendement	Réalisations et progrès
<p>Présenter le projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada, qui remplacera le Tribunal de l'aviation civile comme tribunal des transports multi-modaux et qui examinera les mesures prises en vertu de plusieurs lois sur le transport — la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, la <i>Loi sur la Marine marchande</i>, la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, la <i>Loi sur les transports au Canada</i> et la <i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i>. Après avoir consulté des intervenants, dont des syndicats et l'industrie, Transports Canada élabore le cadre politique, législatif et administratif pour la création du nouveau tribunal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande cohérence dans le traitement de ceux que nous réglementons. • Utilisation d'instruments de conformité administratifs. • Un mécanisme d'examen simplifié, moderne et efficace. 	<ul style="list-style-type: none"> • Observations des utilisateurs. • Fréquence des recours au tribunal. • Délais avant les audiences et les décisions. • Coût des audiences. • Comparaison des taux de recours aux instruments judiciaires par rapport aux instruments administratifs. 	<p>Après avoir terminé l'analyse de la politique et la résolution de questions, le Ministère a reçu la permission de rédiger le projet de loi.</p> <p>Les consultations sur le projet de loi devraient avoir lieu à l'automne 2000, et le dépôt à la fin de l'automne.</p> <p><i>Vous désirez plus d'information?</i> Kimberly Ellard (613) 993-1235</p>
<p>En vertu de la <i>Loi de 1992 sur le transport des matières dangereuses</i>, modifier le Règlement sur le transport des matières dangereuses (TMD) en vue de réécrire le Règlement de façon claire et précise et de rendre l'information plus accessible 2000.</p> <p>au lecteur. Pour rédiger ce règlement de façon claire, le Ministère travaille en relation étroite avec les provinces et territoires, des gouvernements étrangers et des organisations internationales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement plus facile à lire et à comprendre par les gens qui l'utilisent le plus, soit les camionneurs, les expéditeurs et d'autres employés de l'industrie. • Plus grande conformité aux exigences du Règlement. • Plus grande sécurité du public en rapport avec le transport des matières dangereuses. 	<ul style="list-style-type: none"> • Observations des utilisateurs. • Taux de conformité. • Taux des accidents et des incidents. 	<p>Le Règlement a été révisé en fonction des observations reçues après la publication dans <i>la partie I de la Gazette du Canada</i>. Le Règlement sera publié dans <i>la partie II de la Gazette du Canada</i> à l'automne</p> <p><i>Vous désirez plus d'information?</i> D^r John Read (613) 990-1147 www/tmd/fr/menu.htm</p>

Le tribunal sera un organisme indépendant qui déterminera ses propres indicateurs de rendement.

Objet de l'initiative	Résultats escomptés	Indicateurs du rendement	Réalisations et progrès
<p>En vertu de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, créer le nouveau Règlement canadien sur la sûreté en matière d'aviation pour regrouper, renforcer et mettre à jour le <i>Règlement sur les mesures de sûreté des transporteurs aériens</i> et le <i>Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodomes</i>.</p> <p>Le nouveau Règlement renforcera les dispositions ayant trait aux armes, au contrôle de l'accès, aux interventions relatives aux menaces et aux rapports connexes, et il étendra le pouvoir du Ministre à des secteurs de l'industrie aérienne non couverts antérieurement.</p> <p>Le Ministère a élaboré ce Règlement après avoir consulté des transporteurs aériens, des exploitants d'aérodrome, des syndicats, des associations de l'industrie, des services chargés de l'application de la loi dans les aéroports, des organismes du gouvernement fédéral et de gouvernements provinciaux et d'autres intervenants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance et coopération accrues des intervenants. • Conformité et application accrues. • Pouvoir élargi d'imposer des mesures de sécurité obligatoires aux exploitants d'aérodrome et à d'autres parties indirectement concernées par le transport aérien commercial. • Plus grande sécurité dans le secteur de l'aviation civile au Canada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de conformité. • Enquêtes et observations concernant la satisfaction des clients. 	<p>Le nouveau Règlement est entré en vigueur en mars 2000.</p> <p><i>Vous désirez plus d'information?</i> Jim Marriott (613) 990-5520</p>

3.4 MODERNISATION DE LA FONCTION DE CONTRÔLEUR (et autres initiatives d'amélioration de la gestion)

De bonnes pratiques de contrôle sont synonymes de bonne gestion, et cette responsabilité incombe à tous les gestionnaires de Transports Canada. L'amélioration de la qualité des services fournis et la production de résultats sont des priorités importantes du Ministère. La modernisation de la fonction de contrôleur est une initiative qui permet de réaliser ces priorités, car elle renforce notre cadre de la gestion des risques, garantit la présence de systèmes de contrôle appropriés, établit un ensemble commun de valeurs pour orienter la prise des décisions et intègre les renseignements concernant les résultats en matière de rendement.

Transports Canada a établi un bureau du projet concernant la fonction de contrôleur pour faciliter les améliorations des pratiques de contrôle. Le bureau est principalement responsable des efforts visant à promouvoir l'initiative et encourager la réalisation de progrès dans des secteurs particuliers; dans l'ensemble, l'exercice d'une bonne fonction de contrôleur incombe à tous les gestionnaires du Ministère. On estime qu'un montant de 250 000 \$ a été dépensé au cours de l'exercice 1999–2000 à l'appui de cette initiative.

Nous voulons ...

- améliorer le rendement et la prise des décisions en ce qui concerne la gestion du Ministère, ce qui permettra de mieux réaliser la mission, le mandat et les objectifs stratégiques de Transports Canada.

Nous avons donc ...

- Effectué une première évaluation des pratiques et des systèmes de gestion financière et non financière. Comme l'évaluation a laissé entendre qu'il fallait élargir la gestion des risques et renforcer les mesures de contrôle interne :
 - nous avons rédigé pour le Ministère une politique de gestion des risques qu'examinent actuellement des gestionnaires du Ministère;
 - nous alignons les compétences en gestion dont dispose actuellement le Ministère sur celles rattachées à la fonction de contrôleur et nous adapterons les modules de formation existants en vue d'y inclure les disciplines liées à la fonction de contrôleur; et
 - nous renforçons notre capacité et notre orientation en ce qui touche la vérification interne.
- Contribué à l'établissement d'un cadre ministériel de la mesure du rendement; on a établi pour les principales initiatives du Ministère une logique du rendement qui a été présentée dans le *Rapport sur les plans et priorités* du Ministère de l'exercice 2000–2001.
- Donné des séances d'information sur la fonction de contrôleur à des équipes de gestion dans toutes les régions ainsi qu'à la plupart des groupes de l'administration centrale.

Et les résultats sont encourageants!

La connaissance des principes de la fonction de contrôle moderne a augmenté; la connaissance et l'utilisation du nouveau cadre de la logique du rendement par les gestionnaires a suscité des améliorations dans l'élaboration des objectifs de rendement et des mesures des résultats.

Le nombre des gestionnaires et des employés compétents en matière de gestion des risques a augmenté.

Nous avons amélioré la qualité de la classification des données sur les accidents et incidents survenus dans le secteur de l'aviation en vue de fournir des repères internationaux pour nos cadres de la mesure du rendement.

3.5 RAPPORTS ANNUELS EXIGÉS PAR LA LOI

La *Loi sur le ministère des Transports* exige un rapport annuel sur l'état des chemins de fer et des canaux canadiens qui sont du ressort du Ministre. En 1993, on a discontinué la rédaction de ce rapport parce qu'on a jugé qu'il contenait la même information ou moins que les documents concernant les comptes publics ou le Budget principal des dépenses.

VIA Rail est le seul chemin de fer restant qui soit du ressort du Ministre. On trouvera des renseignements sur cette société de la Couronne à la page 21, ainsi que des données financières dans la section 4. VIA Rail dépose également au Parlement un rapport annuel sur ses activités que l'on peut consulter sur le site Web de la société à l'adresse www.viarail.ca. L'Office des transports du Canada, qui relève du ministre des Transports, publie également un rapport annuel contenant de l'information sur les chemins de fer canadiens.

Jusqu'en 1998, les canaux faisant partie de la Voie maritime du Saint-Laurent étaient gérés par une société de la Couronne, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). Après la dissolution de l'Administration, le ministre a conclu un accord de gestion avec la Corporation de la gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, une société privée sans but lucratif contrôlée par les utilisateurs, pour qu'elle exploite la voie maritime à compter du 1^{er} octobre 1998. La société est tenue de respecter les objectifs négociés en matière de coûts et d'augmenter le péage de 2 % par année. Si la société exploite la voie de façon efficace, elle pourra dans l'avenir réduire le péage au bénéfice de tous les utilisateurs. Transports Canada vérifiera la conformité de la Corporation aux dispositions de l'accord de gestion. Le lecteur trouvera davantage d'information sur le site Web de la Corporation, à l'adresse www.seaway.ca/francais/index.htm. La société offre également de nombreuses publications gratuites, dont son rapport annuel, que l'on peut se procurer en envoyant un courriel à l'adresse marketing@seaway.ca.

Le ministre des Transports dépose en outre un rapport exigé par la *Loi sur les transports au Canada*. Ce rapport, intitulé *Les transports au Canada*, est un rapport global que l'on peut trouver sur notre site Web à l'adresse www.tc.gc.ca.

3.6 GESTION DU MATÉRIEL

Pour faciliter la gestion de ses immobilisations, Transports Canada se sert du Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM) pour consigner tous les renseignements comptables sur les immobilisations établis d'après la comptabilité d'exercice, produire des rapports sur ces immobilisations et gérer et suivre toutes les immobilisations du Ministère. Le système aidera Transports Canada à composer avec la Stratégie d'information financière, car il s'agit d'un système de comptabilité d'exercice en partie double.

3.7 ACQUISITIONS ET CONTRATS

Comme dans toute organisation, les acquisitions et l'adjudication de contrats sont des fonctions importantes à l'appui de l'exécution des programmes. Transports Canada maintient des spécialistes des acquisitions et des contrats en poste à son administration centrale d'Ottawa pour qu'ils contribuent à l'élaboration de stratégies et de plans d'acquisition et qu'ils établissent le cadre approprié pour superviser les activités liées aux acquisitions et aux contrats dans le cadre des pouvoirs qui lui ont été délégués. Le Ministère a recours aux services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour que celui-ci fournisse des services d'adjudication de contrats aux gestionnaires ministériels lorsque les besoins dépassent les autorisations du Ministère ou lorsque des conditions spéciales exigent le savoir-faire de TPSGC. Comme pour la gestion du matériel (consulter section 3.6), on se sert du SFIM pour saisir les opérations et faire rapport aux organismes centraux.

3.8 GI-TI ET EXÉCUTION DES PROGRAMMES

Pour améliorer l'exécution des programmes ministériels, Transports Canada a élaboré un cadre cohérent de la GI-TI (gestion de l'information et technologie de l'information) qui garantira que la future infrastructure de la GI-TI satisfera aux besoins courants et prévus concernant les activités et qu'elle permettra la mise en œuvre de changements imprévus dans les processus de gestion. Le cadre de la GI-TI répondra à la demande croissante du public et des intervenants du secteur du transport, qui veulent que le Ministère soit davantage en mesure de fournir de l'information et des services électroniques. Il permettra en outre de positionner l'infrastructure en vue d'appuyer les exigences et l'envergure d'initiatives nationales de prestation de services électroniques comme le Gouvernement en direct (GED).

3.9 ACTIVITÉS LIÉES AU PASSAGE À L'AN 2000

Transports Canada s'est attaqué en priorité à tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 et, par sa stratégie de sensibilisation et de fréquentes communications avec les intervenants, il a pu mener le réseau de transport dans une transition en douceur. Parmi les résultats et les avantages, on trouve une meilleure compréhension de l'interdépendance du réseau de transport avec d'autres secteurs industriels (comme l'électricité, les systèmes de GI-TI et les télécommunications), la connaissance, de la part de l'industrie, des avantages du fait de disposer de plans de préparation aux situations d'urgence avant qu'une situation d'urgence ne se produise, la modernisation des systèmes électroniques d'information et de communication et l'assurance ultérieure que le réseau de transport canadien est en fait robuste.

4.1 APERÇU DU RENDEMENT FINANCIER

Différence entre les dépenses prévues et le total des autorisations

Transports Canada a terminé l'exercice 1999–2000 avec des autorisations totales nettes de 939 millions \$, soit une augmentation d'environ 38 millions \$ par rapport à ses dépenses prévues, qui étaient de 901 millions \$. Les principaux facteurs contributifs sont expliqués ci-dessous, par crédit :

Les augmentations :

- *Marine Atlantique S.C.C. (MASCC) – Crédit 20* — Une augmentation de 74 millions \$. L'augmentation des autorisations de MASCC devait surtout permettre à la Société d'acheter un quatrième traversier pour répondre aux exigences en matière de capacité entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port-aux-Basques (Terre-Neuve).
- *Autres paiements statutaires* — Une augmentation de 13 millions \$. Les autorisations ministérielles ont été augmentées pour absorber divers paiements statutaires, notamment les avantages sociaux des employés et le remboursement des sommes créditées les années précédentes. Le Ministère a aussi reçu environ 5 millions \$ au titre d'autorisations de dépenses en contrepartie du produit provenant de l'aliénation de biens excédentaires de l'État; près de la moitié de cette somme sera reportée pour être utilisée plus tard.
- *Fonctionnement – Crédit 1* — Une augmentation de 7 millions \$. Le crédit a d'abord été majoré de 16 millions \$, qui avaient été reportés à partir de l'exercice 1998–1999. Une augmentation supplémentaire de 18 millions \$ a été obtenue au titre du règlement des contrats salariaux, et de 13 millions \$ pour financer la charge de travail relative à la sécurité du Ministère. Ces augmentations ont été compensées par le report de fonds de 40 millions \$ de recettes inattendues de locations aéroportuaires reçues au cours de l'exercice.
- *Paiements statutaires à Canadien National* — Une augmentation de 2 millions \$. Le pont Victoria à Montréal, qui appartient à Canadien National (CN), constitue une ligne essentielle de raccordement entre Montréal et les collectivités de la rive sud. Vu l'âge avancé du pont, le gouvernement fédéral a convenu, en 1998, de partager également avec le CN le coût de réfection de la portion correspondant à la chaussée. À cette fin, le paiement statutaire est augmenté par rapport à celui qui avait d'abord été prévu en raison du calendrier accéléré des travaux en 1999–2000.

Les diminutions :

- *Subventions et contributions – Crédit 10* — Une diminution de 32 millions \$. Le crédit a d'abord été majoré de 20 millions \$ reportés de l'exercice 1998–1999. À la fin de l'année, le crédit avait diminué, en raison de modifications dans les mouvements de trésorerie découlant de retards dans les projets de dessaisissement du Ministère; les ressources ont fait l'objet d'un report de fonds et seront utilisées au cours des prochaines années.
- *Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée – Crédit 15* — Une diminution de 17 millions \$. Les crédits autorisés ont été réduits à cause du report de projets de maintenance majeurs. Ces projets représentent des frais de maintenance devant permettre d'exécuter des travaux de réparations sur des charpentes en acier, de réparer des jetées, de faire diverses réparations sur des dalles, de réparer des chaussées, des tunnels et des viaducs.
- *Immobilisations – Crédit 5* — Une diminution de 9 millions \$. Vu des ajustements dans les mouvements de trésorerie relatifs aux projets au poste des investissements, le crédit a été réduit pour faire contreponds aux exigences des autres crédits.

Situation à la fin de l'exercice

Les dépenses réelles nettes de Transports Canada ont totalisé 904 millions \$. Cela a entraîné un excédent de 35 millions \$ — soit moins de 4 % des autorisations disponibles. Près de la moitié de l'excédent (17 millions \$) provenait d'un règlement hors cour qui a tardé et dont on escomptait l'acquittement en 1999–2000. L'excédent combiné des crédits pour Dépenses en capital et Subventions et contributions (16 millions \$) s'explique surtout par les changements dans les mouvements de trésorerie du projet tant à l'égard des projets de dessaisissement qu'à ceux de routes. Le solde de l'excédent (2 millions \$) est attribuable à la décision de reporter pour une utilisation ultérieure les autorisations de dépenses non utilisées par rapport à l'aliénation des biens excédentaires de l'État.

4.2 SOMMAIRES FINANCIERS EN TABLEAUX

Tableau 1 — Sommaire des crédits

Crédit (en milliers \$)		1999–2000		
		Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement ¹	139 449	146 158	129 235
5	Dépenses en capital	84 880	76 380	70 492
10	Subventions et contributions	315 765	283 864	273 921
15	Paievements à Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	45 450	28 079	28 011
20	Paievements à Marine Atlantique S.C.C.	40 578	114 828	114 750
25	Paievements à VIA Rail Canada Inc.	170 304	170 304	170 304
(S)	Ministre des Transports — salaire et allocation d'automobile	49	51	51
(S)	Paievements à Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	11 315	13 445	13 445
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	45 042	51 943	51 943
(S)	Paievements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 573	2 331	2 331
(S)	Paievement de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	46 600	45 881	45 881
(S)	Remboursement des montants portés au crédit des recettes d'exercices antérieurs	—	1 058	1 058
(S)	Frais des agences de recouvrement	—	8	8
(S)	Dépense des produits de la vente de biens excédentaires de l'État	—	4 657	2 495
Total budgétaire		901 005	938 986	903 924

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

¹ Les dépenses réelles au titre du crédit 1 ne comprennent pas la somme de 348 millions \$ en recettes à valoir sur le crédit. (Ces recettes se nommaient auparavant « recettes portées au crédit ».)

Tableau 2 — Comparaison du total des dépenses prévues avec les dépenses réelles

1999–2000 Secteur d'activité (en milliers de dollars)	ÉTP	Dépenses de fonctionnement brutes ¹	Dépenses de capital ²	Paiements de transfert ³	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins: Recettes à valoir sur le crédit	Total des dépenses nettes
Politiques	192	23 385	532	62 057	210 882	296 856	50	296 806
	<i>193</i>	<i>29 941</i>	<i>782</i>	<i>65 416</i>	<i>285 132</i>	<i>381 271</i>	<i>394</i>	<i>380 877</i>
	204	29 957	566	63 399	285 054	378 977	658	378 319
Programmes et cessions	593	96 551	63 251	301 240	45 450	506 492	216 616	289 876
	<i>692</i>	<i>126 660</i>	<i>65 049</i>	<i>264 707</i>	<i>28 079</i>	<i>484 496</i>	<i>294 625</i>	<i>189 871</i>
	686	109 816	59 257	258 018	28 011	455 102	288 769	166 333
Sécurité et sûreté	2 722	264 914	16 443	11 956	—	293 313	55 556	237 757
	<i>2 775</i>	<i>302 836</i>	<i>9 039</i>	<i>13 066</i>	—	<i>324 941</i>	<i>52 436</i>	<i>272 505</i>
	2 726	302 809	7 178	11 829	—	321 816	56 854	264 962
Administration ministérielle	697	72 481	4 654	—	—	77 135	569	76 566
	<i>797</i>	<i>90 182</i>	<i>6 167</i>	—	—	<i>96 349</i>	<i>615</i>	<i>95 734</i>
	851	90 114	5 986	—	—	96 100	1 789	94 311
Total	4 204	457 331	84 880	375 253	256 332	1 173 796	272 791	901 005
	<i>4 457</i>	<i>549 619</i>	<i>81 037</i>	<i>343 189</i>	<i>313 211</i>	<i>1 287 056</i>	<i>348 070</i>	<i>938 986</i>
	4 466	532 696	72 987	333 246	313 065	1 251 994	348 070	903 924
Autres recettes et dépenses								
– Recettes non à valoir sur le crédit (consulter le tableau 6)								13 700
								<i>13 700</i>
								88 250
– Coût des services fournis par d'autres ministères (prévus = actuels)								42 081
Coût net du programme								929,386
								<i>967,367</i>
								857,755

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

¹ Comprend les paiements statutaires applicables aux régimes d'avantages sociaux des employés, aux allocations du Ministre, aux honoraires des agences de recouvrement, aux remboursements affectés à des exercices antérieurs et aux paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent.

² Ce poste comprend les produits obtenus de l'aliénation des biens excédentaires de l'État.

³ Ce poste comprend les paiements statutaires pour le pont Victoria (Montréal) et la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

La police de caractères normale indique les dépenses prévues tandis que les caractères en *italique* révèlent les autorisations totales. Les caractères **en gras** correspondent aux dépenses ou recettes réelles.

Tableau 3 — Comparaison des dépenses avec des exercices antérieurs

Secteur d'activité (en milliers \$)	1999–2000				
	Dépenses réelles 1997–98	Dépenses réelles 1998–99	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques	792 024	366 570	296 806	380 877	378 319
Programmes et cessions	1 055 471	359 733	289 876	189 871	166 333
Sécurité et sûreté	247 564	252 783	237 757	272 505	264 962
Administration ministérielle	103 705	93 057	76 566	95 734	94 311
Total budgétaire	2 198 764	1 072 143	901 005	938 986	903 924

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

Tableau 4 — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité

Organisation (en milliers \$)	Secteurs d'activité 1999–2000				
	Politiques	Programmes et cessions	Sécurité et sûreté	Administration ministérielle	Total
Administration centrale :					
SMA, Politiques	80 569				80 569
	90 400				90 400
	88 054				88 054
<i>Sociétés d'État :</i>					
• Marine Atlantique S.C.C.	40 578				40 578
	114 828				114 828
	114 750				114 750
• VIA Rail	170 304				170 304
	170 304				170 304
	170 304				170 304
SMA, Programmes et cessions		169 961			169 961
		3 214			3 214
		(2 119)			(2 119)
<i>Sociétés d'État :</i>					
• Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée		45 450			45 450
		28 079			28 079
		28 011			28 011
SMA, Sécurité et sûreté			153 843		153 843
			163 739		163 739
			157 739		157 739
SMA, Services généraux				47 398	47 398
				55 552	55 552
				55 897	55 897
Gestion ministérielle ¹				7 591	7 591
				8 326	8 326
				7 473	7 473

(suite à la page suivante)

Tableau 4 — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité (suite)

Organisation (en milliers \$)	Secteurs d'activité 1999–2000				Total
	Politiques	Programmes et cessions	Sécurité et sûreté	Administration ministérielle	
Régions :					
Directeur général régional, Atlantique	624 <i>542</i> 525	18 362 <i>45 884</i> 41 766	14 160 <i>17 014</i> 15 956	4 322 <i>5 779</i> 5 089	37 468 <i>69 219</i> 63 336
Directeur général régional, Québec	320 <i>328</i> 373	9 215 <i>32 596</i> 26 975	17 212 <i>22 983</i> 22 675	4 487 <i>7 299</i> 6 606	31 233 <i>63 206</i> 56 627
Directeur général régional, Ontario	270 <i>390</i> 313	14 979 <i>20 969</i> 19 283	17 892 <i>22 593</i> 22 390	4 194 <i>5 611</i> 5 864	37 335 <i>49 564</i> 47 851
Directeur général régional, Prairies et Nord	3 720 <i>3 500</i> 3 240	11 331 <i>32 176</i> 29 909	18 200 <i>25 130</i> 25 451	5 319 <i>8 441</i> 8 196	38 569 <i>69 247</i> 66 796
Directeur général régional, Pacifique	421 <i>585</i> 760	20 579 <i>26 952</i> 22 50	16 450 <i>21 045</i> 20 751	3 256 <i>4 726</i> 5 188	40 706 <i>53 307</i> 49 205
Total des dépenses prévues	296 806	289 876	237 757	76 566	901 005
Total des autorisations	<i>380 877</i>	<i>189 871</i>	<i>272 505</i>	<i>95 734</i>	<i>938 986</i>
Total des dépenses réelles	378 319	166 333	264 962	94 311	903 924

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

¹ Comprend les bureaux du Ministre et du sous-ministre, des Communications et de l'avocat principal.

Police de caractère normale : dépenses prévues. *En italique* : total net des autorisations. **En gras** : dépenses nettes réelles.

Tableau 5 — Recettes à valoir sur le crédit

Secteur d'activité (en milliers \$)	Recettes réelles de 1997-98	Recettes réelles de 1998-99	1999-2000		
			Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Politiques					
• Commercialisation internationale	144	1 060	50	394	658
Programmes et cessions					
• Recettes des havres et des ports (sans les commissions)	19 068	16 911	10 772	17 575	17 575
• Aéroports — Locations	17 706	11 981	8 549	9 698	7 245
• Aéroports — Concessions	23 646	21 408	7 667	14 322	13 695
• Aéroports — Redevances d'atterrissage	32 629	22 804	10 190	18 758	18 771
• Aéroports — Redevances générales d'aérogare	18 538	16 924	6 625	13 617	13 530
• Aéroports — Paiements de loyer et d'effets mobiliers	64 688	190 205	171 680	215 359	214 480
• Divers	3 225	3 295	1 133	5 296	3 474
	179 500	283 529	216 616	294 625	288 769
Sécurité et sûreté					
• Redevances de sécurité aérienne	5 526	10 406	14 594	12 556	12 333
• Recettes de NAV CANADA — Services des aéroneufs	5 426	5 381	8 736	2 622	2 394
• Redevances de sécurité routière	347	305	325	917	330
• Redevances de maritime	7 488	8 252	7 902	7 421	8 791
• Recouvrements auprès d'autres ministères au titre des services des aéroneufs	24 738	23 047	21 722	21 722	24 712
• Inspections de petits chemins de fer	—	59	70	83	88
• Recouvrements au titre des activités des recherche et développement	2 390	6 293	2 064	5 739	4 962
• Divers	3 680	2 877	143	1 376	3 244
	49 596	56 620	55 556	52 436	56 854
Administration ministérielle					
• Recouvrements à l'égard de services de formation et d'informatique	236	377	269	269	642
• Recettes de location	—	712	300	346	906
• Divers	186	901	—	—	240
	421	1 990	569	615	1 789
Total des recettes à valoir sur le crédit	229 661	343 199	272 791	348 070	348 070

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

Tableau 6 — Recettes non à valoir sur le crédit

Secteur d'activité (en milliers \$)	1999–2000				
	Recettes réelles 1997–98	Recettes réelles 1998–99	Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Recettes fiscales					
• Taxe sur les produits et services	16 131	25 164	—	—	25 633
• Taxe de transport aérien	741 834	294 793	—	—	2 859
Recettes non fiscales					
• Corporation de la gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	—	4 635	5 700	5 700	4 625
• Location de wagons-trémies	11 692	11 690	8 000	8 000	13 021
• Rendement des investissements	6 801	9 628	—	—	22 527
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	(457)	8 929	—	—	3 370
• Redressement de crédateurs d'exercices antérieurs	4 920	7 286	—	—	6 224
• Privilèges, licences et permis	31	47	—	—	44
• Amendes	404	486	—	—	75
• Produit de ventes	1 264	655	—	—	4 169
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	1 744	2 015	—	—	2 642
• Divers	(238)	119	—	—	2 382
Total des recettes non à valoir sur le crédit	784 126	365 446	13 700	13 700	88 250

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

Tableau 7 — Paiements législatifs

Secteur d'activité (en milliers \$)	Recettes réelles 1997-98	Recettes réelles 1998-99	1999-2000		
			Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	1 994	2 377	2 420	2 542	2 542
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	—	176	—	—	—
	1 994	2 553	2 420	2 542	2 542
Programmes et cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	10 149	8 800	5 994	7 863	7 863
• Paiements au Canadien National — Pont Victoria	3 977	4 958	11 315	13 445	13 445
• Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	—	—	46 600	45 881	45 881
• Paiements à NAV CANADA pour la période de transition	685 833	215 833	—	—	—
• Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	—	391	1 573	2 331	2 331
• Frais des agences de recouvrement	2	1	—	—	—
• Montants adjugés par des tribunaux	24	—	—	—	—
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	24	123	—	1 013	1 013
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	1 120	—	—	—	—
	701 129	230 106	65 482	70 534	70 534
Sécurité et sûreté					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	23 103	30 737	29 796	33 064	33 064
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	2	2	—	—	—
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	—	—	—	4 657	2 495
	23 105	30 739	29 796	37 721	35 559
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	6 161	8 400	6 832	8 473	8 473
• Allocations du Ministre	49	50	49	51	51
• Frais des agences de recouvrement	1	—	—	8	8
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	569	534	—	44	44
	6 780	8 985	6 881	8 576	8 576
Total des paiements législatifs	733 008	272 382	104 579	119 373	117 211

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

Tableau 8 — Paiements de transfert

(Consulter la section 3.1 à la page 35 pour des renseignements sur nos paiements de transfert)

Secteur d'activité (en milliers \$)	1999–2000				
	Recettes réelles 1997–98	Recettes réelles 1998–99	Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Subventions					
Politiques	369 532	22 040	22 040	22 040	22 040
Programmes et cessions	—	—	—	—	—
Sécurité et sûreté	100	100	—	100	100
Administration ministérielle	—	—	—	—	—
Total des subventions	369 632	22 140	22 040	22 140	22 140
Contributions					
Politiques	40 157	41 113	40 016	43 376	41 359
Programmes et cessions ¹	1 010 080	466 567	301 240	264 707	258 018
Sécurité et sûreté	25 738	11 917	11 957	12 966	11 729
Administration ministérielle	1 769	—	—	—	—
Total des contributions	1 077 743	519 596	353 213	321 049	311 106
Total des paiements de transfert	1 447 375	541 736	375 253	343 189	333 246

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

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

Tableau 9 — Dépenses en capital

Secteur d'activité (en milliers \$)	1999–2000				
	Recettes réelles 1997–98 ¹	Recettes réelles 1998–99	Recettes prévues	Total des autorisations ¹	Recettes réelles ¹
Politiques	25 547	12 758	532	782	566
Programmes et cessions	56 428	44 771	63 251	65 049	59 257
Sécurité et sûreté	8 277	14 128	16 443	9 039	7 178
Administration ministérielle	15 286	6 859	4 654	6 167	5 986
Total des dépenses en capital	105 538	78 516	84 880	81 037	72 987

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

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

Table 10 — Projets d'immobilisations

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

Secteur d'activité / Projet (en milliers \$)	1999-2000					
	Dépenses réelles CET 1997-98	Dépenses réelles 1998-99	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles	
Politiques						
• Achat/carénage du traversier <i>NM Madeleine</i>	37 344	25 110	11 933	250	250	250
Tous les autres projets des Politiques		437	825	282	532	316
	25 547	12 758	532	782	566	
Programmes et cessions (PC)						
Charlottetown (Î.-P.É.)						
Réfection de la piste 03/21	2 957	19	62	900	1 977	1 976
St. John's (Terre-Neuve)						
• Réfection de la piste 11/29	5 544	97	92	6 589	5 410	5 354
• Amélioration de l'infrastructure	3 056	0	0	0	3 056	3 056
Stephenville (Terre-Neuve)						
Assainissement de l'environnement	2 714	0	1 439	696	315	293
Halifax (Nouvelle-Écosse)						
• Réaménagement de l'aérogare	7 723	1 309	5 956	0	615	458
• Mise à niveau du système de climatisation de l'aérogare	16 295	2 218	575	0	211	132
Sept-Îles (Québec)						
Réfection de la piste 09/27	3 038	155	150	2 484	2 735	2 733
Schefferville (Québec)						
Réfection de la piste	4 942	20	168	1 595	2 209	2 188
Kuujuuaq, (Quebec)						
Réfection de la piste 07/25	11 983	402	935	3 395	3 000	2 915
Québec (Québec)						
Repavage de la piste 06/24	2 113	1 343	11	700	700	682
Pickering (Ontario)						
Assainissement de l'environnement — logements	2 114	0	0	750	300	203
Churchill (Manitoba)						
• Nouvelle aérogare	2 904	153	2 316	842	444	366
• Réfection du pavage, non côté piste	2 102	50	9	1 135	2 459	2 034
Regina (Saskatchewan)						
Réfection de l'aire de stationnement	3 007	0	0	3 200	3 245	2 996
Fort Nelson (Colombie-Britannique)						
• Réparation des dommages environnementaux — lieux d'enfouissement	9 388	0	0	64	64	59
• Assainissement de l'environnement	3 552	0	222	1 096	1 096	1 096

(suite à la page suivante)

Projets d'immobilisations (suite)

Secteur d'activité / Projet (en milliers \$)	1999-2000				
	Dépenses réelles CET 1997-98	Dépenses réelles 1998-99	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Sydney (Nouvelle-Écosse)					
Remplacer le poste d'amarrage ouest	11 423	0	0	10	9
Harrington Harbour (Québec)					
Reconstruction de la tête du quai	2 708	0	42	2 564	2 516
Tous les autres projets de PC	50 662	32 794	37 241	34 687	30 191
	56 428	44 771	63 251	65 049	59 257
Sécurité et sûreté (SS)					
• Révision des moteurs JT15D-4	6 918	0	287	2 387	1 505
• Système de maintenance et de remise en service des aéronefs	2 816	44	348	2 001	880
Tous les autres projets de SS	8 233	13 493	12 055	6 111	4 793
	8 277	14 128	16 443	9 039 ¹	7 178
Administration ministérielle (AM)					
• Système intégré du personnel des Transports	11 019	0	0	554	309
Tous les autres projets de l'AM	15 286	6 859	4 100	5 858	5 677
	15 286	6 859	4 654	6 167	5 986
Total des immobilisations	105 538	78 516	84 880	81 037	72 987

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

¹ Comprend les dépenses effectuées à partir du produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

Tableau 11 — Prêts, investissements et avances

Le tableau qui suit présente les soldes d'emprunts en souffrance dus à Transports Canada à la fin de chacun des exercices financiers indiqués.

Secteur d'activité (en milliers \$)	Dépenses réelles 1997-98	Dépenses réelles 1998-99	Dépenses réelles 1999-2000
Société canadienne des ports :			
• Belledune	280	193	0
• Fonds de prêts interportuaires	43 682	43 682	0
• Capital d'apport	0	90 000	90 000
Société du port de Montréal	2 242	1 539	0
Commissaires du havre de Hamilton	125	75	25
Administration du pont du port de Saint John	28 633	27 873	26 975
Corporation de la gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	—	1 247	1 152
Total des soldes d'emprunts en souffrance	74 963	164 609	118 152

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

Tableau 12 — Passif éventuel

Type de passif éventuel (en milliers \$)	Au	
	31 mars 1999	31 mars 2000
Garanties d'obligations et d'emprunts	95 000	84 035
Inexécution de contrat	17 584	—
Blessures ou décès	48 854	8 629
Perte de revenu	8 114	—
Dommages matériels	11 206	3 585
Total du passif éventuel	180 757	96 249

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

5 UN APERÇU DE TRANSPORTS CANADA

5.1 MANDAT, MISSION ET VISION

Notre vision ...

Le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens.

Notre mission ...

Établir et administrer des politiques, règlements et services pour le meilleur réseau de transport qui soit.

Notre mandat ...

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de donner suite à la plupart des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement en matière de transport. Le partage des compétences est tel, au Canada, que tous les niveaux de gouvernement sont partiellement responsables du réseau de transport. L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui assureront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien.

5.2 STRUCTURE DE L'ORGANISATION

Le Ministère fonctionne dans le cadre d'une structure organisationnelle décentralisée. À l'administration centrale, quatre sous-ministres adjoints (SMA) — Politiques, Programmes et cessions, Sécurité et sûreté et Services généraux — relèvent directement du sous-ministre et sont responsables de l'établissement des programmes, des politiques et des normes à l'échelle nationale. Le directeur général des Communications et l'avocat général du Ministère relèvent également directement du sous-ministre. Cinq directeurs généraux régionaux (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord et Pacifique) relèvent également du 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.

5.3 NOS SECTEURS D'ACTIVITÉ

Secteur d'activité / Gamme de services	Objectif	Description
Politiques		
<ul style="list-style-type: none"> • Politique des transports • Surveillance et analyse du réseau 	<i>Élaborer et mettre en œuvre des politiques à l'appui d'un réseau de transport canadien compétitif, efficace.</i>	Établissent le cadre politique et législatif pour tous les modes de transport réglementés par le gouvernement fédéral. À l'appui de ce rôle, d'autres activités de gestion comprennent le contrôle et l'analyse du réseau de transport, la réalisation d'études économiques et l'évaluation de programmes.
Programmes et cessions		
<ul style="list-style-type: none"> • Aéroports • Ports • Surface • Environnement 	<i>Réduire le fardeau des contribuables concernant l'exploitation d'aéroports et de ports canadiens en transférant/cédant leur propriété ou leur exploitation à des organisations locales tout en s'assurant que des systèmes adéquats, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement restent en place.</i>	En plus de négocier la cession d'aéroports et le transfert de ports, ce secteur d'activité joue un rôle administratif important. Il exploite des lieux jusqu'à ce qu'ils soient transférés/cédés, administre des programmes concernant les routes et les ponts, exerce la fonction de propriétaire pour des aéroports, des ports, des ponts et des lieux liés aux systèmes de navigation aérienne, et gère le portefeuille immobilier du Ministère. En ce qui concerne l'environnement, il joue un rôle prépondérant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable.
Sécurité et sûreté		
<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité multimodale • Sécurité aérienne • Sécurité maritime • Sécurité ferroviaire • Transport de marchandises dangereuses • Sécurité routière • R et D • Sécurité et préparation aux situations d'urgence • Services des aéronefs 	<i>Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau de transport national.</i>	Est le principal responsable de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport. Élabore des normes, des lois et des règlements nationaux et exerce des activités de contrôle, vérification, inspection, application, sensibilisation, recherche et développement en vue de promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Élabore des plans de préparation aux situations d'urgence, assure la sécurité des personnes travaillant dans les zones d'accès restreint des aéroports et fournit des services d'aéronefs au gouvernement et à d'autres organes chargés du transport.
Administration ministérielle		
<ul style="list-style-type: none"> • Services généraux • Gestion ministérielle 	<i>Fournir des services de soutien efficaces et efficaces qui répondent aux besoins du Ministère.</i>	Appuie les autres secteurs d'activité du Ministère en fournissant des services essentiels comprenant les finances, l'informatique, l'administration, les ressources humaines, les cadres, les services juridiques, la vérification et l'examen ainsi que les communications internes et externes.

5.4 LE PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS

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

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA — Cet organisme est responsable de la réglementation économique des transports. Il s'occupe également des plaintes concernant les frais fixés par les nouvelles administrations portuaires canadiennes.

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE — Cet organisme indépendant, à la demande de l'industrie aérienne, révisé les décisions prises par le ministre des Transports en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences. Le Tribunal a aussi pour mission de réviser, sur demande, les sanctions administratives pécuniaires imposées en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Des initiatives législatives actuellement en cours entraîneront l'élargissement du Tribunal en un Tribunal d'appel des transports du Canada multi-modal (TATC), qui entendra également des causes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur la sûreté maritime*. (Consulter la section 3.3 pour plus de précisions sur le nouveau TATC.)

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

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

VIA RAIL CANADA INC. — Cette société d'État gère la plupart des services ferroviaires voyageurs interurbains au Canada.

SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LTÉE — Cette société d'État exploite certains des éléments d'actif des ponts de l'ancienne Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC. — Cette société d'État, une filiale de la Société des ponts fédéraux, assure l'exploitation et l'entretien du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain, du pont Mercier et du tunnel Melocheville à Montréal.

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

ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE (ATLANTIQUE, PACIFIQUE, GRANDS LACS, LAURENTIDES) — Ces organismes fournissent des services de pilotage maritime sûrs et efficaces au Canada.

6 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

6.1 LOIS ADMINISTRÉES

Le Ministre est le seul 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>	L.R. 1985, c. H-1
<i>Loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard</i>	1906–1907, 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>Acte du chemin de fer national transcontinental</i>	1903, c. 71
<i>Loi sur la protection des eaux navigables</i>	L.R. 1985, c. N-22
<i>Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée</i>	1985, c. 35
<i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i>	1993, c. 43
<i>Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario</i>	1963, c. 39
<i>Loi sur le pilotage</i>	L.R. 1985, c. P-14
<i>Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal</i>	1882, c. 45

<i>Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec</i>	1871, c. 33
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	L.R. 1985, c. R-4
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	L.R. 1985, c. 32 (4 ^e suppl.)
<i>Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs</i>	L.R. 1985, c. S-1
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	L.R. 1985, c. 17 (3 ^e suppl.)
<i>Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto</i>	1911, c. 26 (abrogée en juin 1999)
<i>Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto</i>	1986, c. 10 (abrogée en juin 1999)
<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 des 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 révisées du Canada* (1985) et tout texte réglementaire pertinent.

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

6.2 COORDONNÉES DU MINISTÈRE

Administration centrale de Transports Canada

Site Web :

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

Adresse postale:

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

Renseignements généraux :

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

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

(613) 998-5128

Bureaux régionaux de Transports Canada

Région de l'Atlantique

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

Région du Québec

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

Région de l'Ontario

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

Région des Prairies et du Nord

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

Région du Pacifique

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

INDEX

A

Aéroports du Canada	24
Assainissement environnemental des lieux contaminés	30
Autoroutes	26
Aviation civile — Vol 2005	15

C

Campagne visant à réduire les accidents impliquant de petits bâtiments.....	16
Changement climatique	27
Contrôle de la sécurité et de la conformité des entités ayant fait l'objet d'un transfert ou d'une cession	17

G

Gestion de l'environnement	29
----------------------------------	----

P

Pollution atmosphérique	28
Ports du Canada	25
Programme de recherche et de développement	18

R

Recrutement et maintien de l'effectif	19
Restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien	20

S

Sécurité ferroviaire — Direction 2006.....	14
Sécurité routière — Vision 2001.....	13
Statistiques nationales sur la sécurité pour 1999.....	12
Système de détection des explosifs	18
Système de transport et de manutention du grain	23
Systèmes de transport intelligents	22

V

VIA Rail	21
----------------	----