



Transports Canada

Pour la période
se terminant
le 31 mars 1997



Présentation améliorée des rapports
au Parlement – Document pilote

Canada

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – 1997

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 BT31-4/14-1997

ISBN 0-660-60300-4



Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une proposition afin de répartir le document antérieurement désigné comme la *Partie III du Budget des dépenses principal* pour chaque ministère ou organisme en deux documents, soit le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*. Elle a également ordonné aux 78 ministères et organismes de présenter ces rapports dans le cadre d'un projet pilote.

Cette décision découle des travaux entrepris par le Secrétariat du Conseil du Trésor et 16 ministères pilotes pour donner suite aux engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses et de moderniser la préparation de cette information. Ces démarches visant à mieux cibler les résultats et à rendre plus transparente l'information fournie au Parlement s'insère dans une initiative plus vaste intitulée " Repenser le rôle de l'État ".

Ce *Rapport ministériel sur le rendement* répond aux engagements du gouvernement et tient compte des objectifs fixés par le Parlement d'accroître la responsabilisation touchant les résultats. Il couvre la période se terminant le 31 mars 1997 et compare le rendement aux plans présentés par le ministère dans sa *Partie III du Budget des dépenses principal* de 1996-1997.

Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessiteront un travail soutenu dans toute l'administration fédérale. S'acquitter des diverses exigences que comporte la 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 faire rapport sur les réalisations – constitue une composante de base. Les programmes du gouvernement fonctionnent dans des environnements en évolution constante. Étant donné la vogue des partenariats, la prestation de services confiée à des tiers et d'autres alliances, il faudra relever les défis de savoir à qui imputer les responsabilités dans les rapports sur les résultats. Les rapports de rendement et leur préparation doivent faire l'objet de surveillance afin de garantir qu'ils demeurent crédibles et utiles.

Le présent rapport correspond à une étape supplémentaire de ce processus permanent. Le gouvernement entend perfectionner et mettre au point tant la gestion que la communication des résultats. Le perfectionnement découlera de l'expérience acquise au cours des prochaines années et des précisions que les utilisateurs fourniront au fur et à mesure sur leurs besoins en information. Par exemple, la capacité de communiquer les résultats par rapport aux coûts est limitée pour le moment, bien que cet objectif demeure intact.

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

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

Revue gouvernementale et services de qualité

Secrétariat du Conseil du Trésor

L'Esplanade Laurier

Ottawa (Ontario) Canada

K1A 0R5

Téléphone : (613) 957-7042 - Télécopieur : (613) 957-7044

Table des matières

Message du ministre des Transports.....	2
1.0 Aperçu ministériel.....	3
1.1 Mission du Ministère.....	3
1.2 Rôles et responsabilités.....	3
1.3 Plan stratégique.....	4
1.4 Organismes de transport.....	4
1.5 Nos partenaires en transport.....	4
1.6 Organigramme.....	5
1.7 Réorganisation de Transports Canada.....	6
2.0 Rendement du Ministère.....	7
A. PRÉVISIONS DE RENDEMENT.....	7
A.1 Dépenses prévues et réelles par organisation et par activité.....	7
A.2 Dépenses prévues et réelles par crédit et par activité.....	9
A.3 Dépenses prévues et réelles par activité (tendance).....	10
B. RÉALISATIONS DU MINISTÈRE.....	11
B.1 Cadre stratégique.....	11
B.2 La sécurité, une priorité dominante.....	12
B.3 Vers la commercialisation et la cession.....	12
B.4 Produire des recettes et réduire les subventions.....	14
B.5 L'environnement, une priorité dominante.....	15
C. EXAMENS INTERNES CLÉS.....	17
3.0 Détails par activité.....	18
3.1 Politiques et Coordination.....	18
3.2 Marine.....	22
3.3 Aviation.....	26
3.4 Système de navigation aérienne.....	28
3.5 Aéroports.....	29
3.6 Surface.....	33
3.7 Administration du Ministère.....	38
4.0 Renseignements supplémentaires.....	40
Annexe 1 - Sommaires financiers en tableaux.....	40
Annexe 2 - Lois appliquées par le ministre des Transports.....	47
Annexe 3 - Pour plus d'information.....	49
Index.....	52

Les symboles suivants ont été utilisés dans le rapport :



Renseignements détaillés à la page indiquée.



Renseignements détaillés dans un autre document - voir l'annexe 3.

Message du ministre des Transports

Le transport constitue une activité complexe et importante de l'économie canadienne, une activité qui touche la vie de tous les jours de chaque Canadien et Canadienne. Transports Canada a la responsabilité d'assurer la sécurité et l'efficacité du réseau des transports en élaborant des politiques et des règlements.

Au cours des dernières années, Transports Canada a subi une transformation remarquable, s'écartant progressivement de l'exploitation courante du réseau des transports. Tout au long de cette période, les employés ont travaillé fort pour composer avec les changements massifs - *et sans précédent* - apportés aux pratiques de fonctionnement du Ministère. Des mesures efficaces et novatrices ont été prises pour relever les défis.

Le Ministère a fait de grands pas dans la majorité de ses initiatives. Au cours de la dernière année, nous avons vendu le système de navigation aérienne à NAV CANADA, cédé 34 aéroports à des intérêts locaux et communautaires, en plus de promulguer la nouvelle *Loi sur les transports au Canada*. Ce ne sont là que trois des nombreuses initiatives abordées dans ce Rapport de rendement.

Il nous faut maintenant bâtir sur nos réalisations : continuer à mettre en oeuvre des plans qui moderniseront à la fois le Ministère et le réseau des transports et, surtout, qui assureront la sécurité des usagers de ce réseau.

Nous avons une équipe extraordinaire qui saura conduire Transports Canada vers le deuxième millénaire. Forts d'une solide orientation stratégique et d'un service axé sur le client, nous aspirons à répondre autant aux besoins de l'utilisateur qu'à ceux du contribuable canadien. Notre rôle n'est plus celui d'exploitant direct du réseau des transports, mais nous sommes toujours là en tant que partenaire soucieux d'assurer la bonne marche des affaires.

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



1.0 Aperçu ministériel

1.1 Mission du Ministère

Les Canadiens veulent un réseau des transports qui soit à la fois sûr, efficace, abordable, intégré et respectueux de l'environnement. Ils ont en fait besoin du **meilleur réseau du monde**. Jusqu'ici, Transports Canada a joué un rôle clé dans la mise en place du réseau des transports, non seulement par l'élaboration de politiques et programmes divers, mais aussi par le financement, l'exploitation et la réglementation d'éléments majeurs de l'infrastructure des transports au Canada. Mais ce rôle change.

Transports Canada se modernise pour mieux répondre aux besoins des Canadiens et, aussi, pour rationaliser les opérations fédérales comme le veut le gouvernement en place. Son rôle maintenant est d'élaborer des politiques et des lois pertinentes sur les transports et d'assurer un haut niveau de sécurité et de sûreté. Cette modernisation se reflète d'ailleurs dans le nouvel énoncé de mission de Transports Canada et dans ses objectifs stratégiques :

Notre énoncé de mission ...

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

1.2 Rôles et responsabilités

Politiques	◇ Insister sur l'efficacité, la compétitivité, la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'intégration intermodale.
Réglementation	◇ Élaborer des lois, des règlements et des normes, et prendre des mesures en remplacement de la réglementation. ◇ Effectuer des inspections et des essais pour vérifier si l'industrie se conforme aux règles établies. ◇ Délivrer les licences d'exploitation à l'industrie. ◇ Suivre de près les activités commercialisées (système de navigation aérienne, aéroports, ports, voie maritime du Saint-Laurent).
Exploitation	◇ Céder la plupart des fonctions d'exploitation (sauf dans certaines régions éloignées). ◇ Remplir les obligations constitutionnelles.
Locateur	◇ Confier par bail la gestion des aéroports de l'État à des exploitants locaux prêts à assumer la responsabilité de leur gestion financière et opérationnelle.
Soutien financier	◇ Fournir un soutien financier aux sociétés d'État, aux autres paliers de gouvernement et aux organismes du secteur privé - dans certaines situations - pour leur permettre d'atteindre leurs objectifs en matière de transport.

1.3 Plan stratégique

Le plan stratégique du Ministère est le suivant :

- ✓ *élaborer un nouveau cadre stratégique pour les transports;*
- ✓ *commercialiser bon nombre des opérations ministérielles;*
- ✓ *éliminer ou réduire les subventions au transport en générant plus de recettes et en rehaussant l'efficacité;*
- ✓ *prendre ces mesures sans compromettre la sécurité ou l'efficacité du réseau des transports.*

1.4 Organismes de transport

En plus de Transports Canada, d'autres organismes s'occupent du transport.

L'**Office des transports du Canada** (anciennement l'Office national des transports) est responsable de la réglementation économique des transports. L'Office rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et produit son propre Budget des dépenses.

Le **Tribunal de l'aviation civile** est un organisme indépendant qui, sur demande de l'industrie aérienne, révise les décisions prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences. Selon la *Loi sur les transports au Canada*, le Tribunal a aussi pour mission de réviser, sur demande, les sanctions administratives imposées par l'Office des transports du Canada. Le Tribunal rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et produit son propre Budget des dépenses.

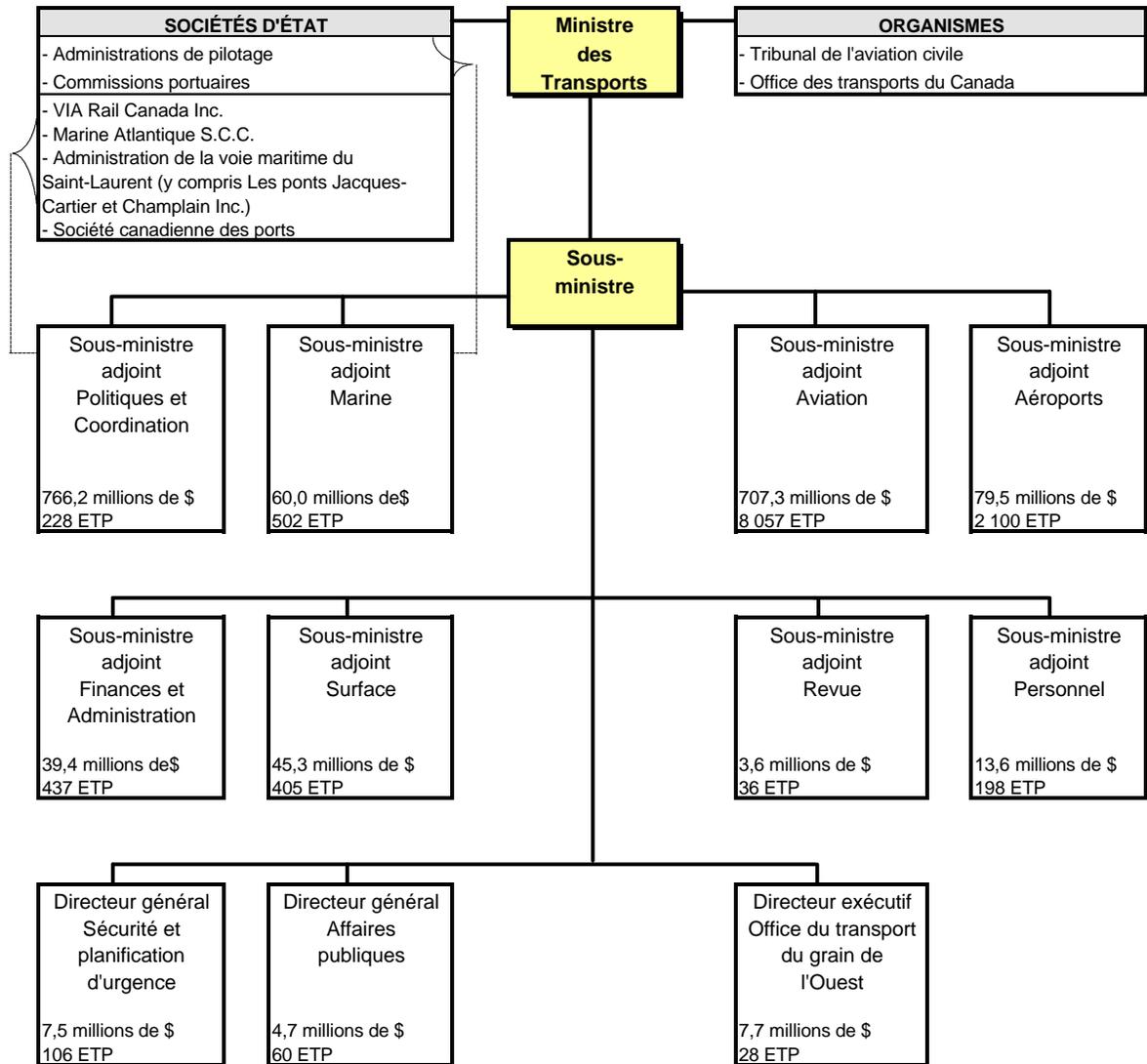
Le **Bureau de la sécurité des transports du Canada** est un organisme indépendant qui rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait pas partie du portefeuille des transports, puisqu'il enquête et fait rapport sur des problèmes survenus dans les réseaux de transport régis par Transports Canada.

1.5 Nos partenaires en transport

Pour Transports Canada, le client le plus important est la population canadienne, et le public s'attend à un réseau des transports sûr, accessible et abordable. Le Ministère travaille en étroite collaboration avec l'industrie des transports - transporteurs, expéditeurs, fabricants, organismes d'intervention d'urgence, entreprises associées à l'infrastructure des transports. Tous s'attendent à ce que la réglementation soit appliquée de façon équitable et que les politiques adoptées leur permettent d'accroître leur viabilité.

Le Ministère travaille aussi en partenariat avec divers ministères fédéraux, les provinces et les municipalités, notamment dans le domaine de l'élaboration et de l'application des règlements sur la circulation et de l'entretien des routes. Le phénomène de la mondialisation et l'élimination des obstacles au commerce obligent plus que jamais les pays à se concerter. Dans l'arène internationale, Transports Canada travaille en collaboration avec des gouvernements étrangers dans le but d'échanger de l'information, d'augmenter la capacité et d'harmoniser la réglementation sur les transports.

1.6 Organigramme



- Les niveaux de ressources prévus pour 1996-1997 sont indiqués pour chaque organisation.
- Aux fins budgétaires, les sociétés d'État relèvent soit du sous-ministre adjoint des Politiques et de la Coordination, soit du sous-ministre adjoint de la Marine.

1.7 Réorganisation de Transports Canada

Après la présentation du Budget des dépenses principal de 1996-1997, Transports Canada a subi une importante réorganisation. Il est donc important de noter que, même si ce Rapport sur le rendement a été préparé d'après la structure du Budget de 1996-1997, le Ministère a aujourd'hui une toute autre structure.

 Pour plus de renseignements sur notre réorganisation, voir les pp. 10 et 37 du *Budget des dépenses 1997-1998 de Transports Canada : Un rapport sur les plans et les priorités*.

L'ancienne structure des *activités* était établie de façon à répondre aux besoins des grandes sphères opérationnelles du Ministère dans les différents modes : air, marine et surface. Suite aux changements importants apportés au mandat du Ministère, une nouvelle structure de *secteurs d'activité* a été mise en place. La plus grande différence par rapport à l'ancienne structure est que le Ministère s'éloigne de l'intervention directe dans l'exploitation du réseau des transports.

Transports Canada compte maintenant quatre secteurs d'activité rattachés à ses nouveaux rôles :

- 1. Politiques** : Élaborer des politiques favorisant la mise en place d'un réseau de transports efficace et suivre de près leur application.
- 2. Sécurité et sûreté** : Élaborer des lois et règlements favorisant la mise en place d'un réseau de transports sûr et sécuritaire, et veiller à ce qu'ils soient respectés.
- 3. Programmes et cessions** : Céder des aéroports, des ports, des routes et des ponts, administrer les programmes de contribution aux aéroports et aux routes, et exploiter le reste du réseau des transports appartenant au Ministère.
- 4. Administration du Ministère** : Fournir les services de soutien nécessaires à l'exécution du mandat ministériel.

La structure organisationnelle globale repose davantage sur le phénomène multimodal et sur les facteurs géographiques. À l'administration centrale, quatre sous-ministres adjoints - Politiques, Sécurité et sûreté, Programmes et cessions, et Services ministériels - veillent à l'élaboration des programmes, politiques et normes d'application nationale. Les directeurs généraux dans cinq régions - Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord-Ouest, et Pacifique - exécutent les programmes et appliquent les politiques et normes dans leur secteur géographique respectif. Cette structure permet au Ministère d'établir un point de contact central dans chaque région pour ses clients et intervenants.

2.0 Rendement du Ministère

A. PRÉVISIONS DE RENDEMENT

A.1 Dépenses prévues et réelles par organisation et par activité

(Les chiffres ombrés représentent les dépenses et recettes réelles pour 1996-1997.)

Organisation	Activité						TOTAL
	Politiques et Coordination	Marine	Aviation	Système de navigation aérienne	Aéroports	Surface Adminis- tration du Ministère	
<i>(millions de \$)</i>							
SMA Politiques et Coordination	395,1						395,1
	432,0						432,0
<i>Sociétés d'État:</i>							
- Marine Atlantique	87,2						87,2
	97,2						97,2
- VIA Rail	248,5						248,5
	235,8						235,8
- Ponts Jacques-Cartier et Champlain	31,9						31,9
	27,9						27,9
- Administration de la voie maritime du Saint- Laurent	2,0						2,0
	--						--
- Société canadienne des ports	1,5						1,5
	2,5						2,5
SMA Marine		60,0					60,0
		61,4					61,4
SMA Aviation			125,2	582,0			707,2
			125,9	363,8			489,6
SMA Aéroports					79,5		79,5
					401,5		401,5
SMA Surface						45,3	45,3
						47,5	47,5
Gestion ministérielle ¹						21,9	21,9
						25,7	25,7
SMA Finances et Administration						39,4	39,4
						73,3	73,3
SMA Personnel						13,6	13,6
						13,6	13,6
Grain de l'Ouest						7,7	7,7
Office des transports						5,9	5,9
TOTAL prévu	766,2	60,0	125,2	582,0	79,5	45,3	1 741,0
TOTAL réel	795,4	61,4	125,9	363,8	401,5	47,5	1 913,9
% du TOTAL réel	42 %	3 %	7 %	19 %	21 %	2 %	100 %

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

1. Inclut les bureaux du ministre et du sous-ministre, les Affaires publiques, les Services juridiques, la Revue, et la Sécurité et la Planification d'urgence.

Explication de l'écart. Les dépenses réelles en 1996-1997 ont dépassé de 172,9 millions de dollars les prévisions du Budget des dépenses principal. Cet écart s'explique par l'approbation subséquente des éléments suivants :

Augmentations :

- financement transitoire de NAV CANADA - 292 millions (☞ p. 28)
- traitements et salaires extraordinaires, principalement pour les 6 000 employés transférés à NAV CANADA suite à la vente du système de navigation aérienne - 137 millions
- règlement d'une indemnité pour les aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Pearson - 60 millions (☞ p. 32)
- radiation de dettes - 29 millions (☞ p. 44)
- coûts de commercialisation du SNA - 12 millions
- Transport Route Canada Inc. - 11 millions (☞ p. 20)
- Aéroport international de Toronto : réduction du loyer suite aux changements apportés au bail signé avec l'Administration de l'aéroport du Grand Toronto (☞ p. 31); et retrait de la GRC (☞ p. 38) - 6 millions
- subventions tenant lieu de taxes - 4 millions
- coûts additionnels pour les régimes d'avantages sociaux des employés - 4 millions

Réductions :

- gel imposé par rapport à la non-application de la taxe sur le transport aérien suite à la cession du SNA - 238 millions
- coûts futurs pour racheter les parts dans les services de traversiers du Labrador - 126 millions
- coûts futurs pour remplacer le traversier M.V. LUCY MAUD MONTGOMERY - 30 millions

A.2 Dépenses prévues et réelles par crédit et par activité

(Les chiffres ombrés représentent les dépenses et recettes réelles pour 1996-1997.)

Activité	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes ¹	Dépenses en capital	Paiements de transfert ²	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins: Recettes portées au crédit	Total des dépenses nettes
<i>(millions de \$)</i>								
Politiques et	--	30,8	2,9	361,4	371,1	766,2	--	766,2
Coordination	--	74,3	0,3	357,4	363,4	795,4	--	795,4
Marine	--	58,6	24,4	--	--	83,0	22,9	60,0
	--	61,0	13,1	13,1	--	87,1	25,7	61,4
Aviation	--	150,3	16,5	--	--	166,7	41,6	125,2
	--	157,9	6,3	0,2	--	164,4	38,5	125,9
SNA	--	555,9	257,5	0,4	--	813,8	231,8	582,0
	--	439,6	114,1	--	--	553,8	190,0	363,8
Aéroports	--	208,7	135,1	40,7	--	384,5	304,9	79,5
	--	274,8	121,3	329,9 ³	--	726,0	324,6	401,5
Surface	--	35,5	2,4	7,7	--	45,6	0,3	45,3
	--	36,7	3,5	7,6	--	47,8	0,3	47,5
Administration du Ministère	--	78,5	10,5	3,1	--	92,0	9,4	82,7
	--	110,2	14,5	2,1	--	126,8	8,3	118,5
Total prévu	12 257	1 118,3	449,3	413,2	371,1	2 351,8	610,9	1 741,0
Total réel	9 016 ⁴	1 154,5	273,1	710,2	363,4	2 501,3	587,4	1 913,9
Autres recettes et dépenses :								
- Recettes portées au crédit du Trésor								(716,9)
								(2 323,8)
- Coût des services fournis par d'autres ministères fédéraux (prévisions - aucune donnée réelle)								144,4
Coût net du Programme - Dépenses prévues								1 168,4
Coût net du Programme - Dépenses réelles								(265,6)

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

1. Inclut les contributions législatives aux régimes d'avantages sociaux des employés et les allocations du ministre.
2. Inclut les paiements législatifs versés pour le pont Victoria et NAV CANADA.
3. Inclut 291,7 millions pour le financement transitoire de NAV CANADA.
4. L'utilisation des ETP est estimée.

Explication de l'écart, par crédit. Le coût net réel du programme en 1996-1997 était de 1434,0 millions de dollars inférieur au coût prévu dans le Budget des dépenses principal. Cet écart s'explique par l'approbation subséquente des principaux éléments suivants :

- **Dépenses de fonctionnement** - Augmentations de 137 millions de dollars pour les traitements et salaires extraordinaires; 60 millions pour le règlement d'une indemnité touchant les aérogares 1 et 2 de Pearson; 12 millions pour les coûts de commercialisation du SNA; 11 millions pour Transport Route Canada Inc.; 3 millions pour les modifications au bail signé avec l'AAGT; 4 millions pour les subventions tenant lieu de taxes; et 4 millions pour les coûts additionnels des avantages sociaux des employés. Réduction de 238 millions de dollars attribuable à la non-application de la TTA suite à la cession du SNA.
- **Dépenses en capital** - Réduction du financement prévu pour les coûts futurs reliés au rachat des services de traversiers du Labrador (126 millions) et au remplacement du traversier M.V. LUCY MAUD MONTGOMERY (30 millions).
- **Paiements de transfert** - Augmentation de 292 millions de dollars pour le financement transitoire de NAV CANADA et de 3 millions pour le retrait de la GRC à l'aéroport international Pearson.
- **Trésor** - Un montant additionnel de 1,5 milliard a été porté au Trésor suite à la vente du système de navigation aérienne à NAV CANADA.

A.3 Dépenses prévues et réelles par activité (tendance)

Activité (millions de \$)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Montant réel 1995-1996	Total prévu 1996-1997	Montant réel 1996-1997
Politiques et Coordination	819,3	787,5	1 908,1	766,2	795,4
Marine	677,2	613,6	72,1	60,0	61,4
Aviation	150,9	142,0	159,1	125,2	125,9
Système de navigation aérienne	128,2	74,5	(169,0)	582,0	363,8
Aéroports	148,8	129,2	58,2	79,5	401,5
Surface	47,7	46,8	48,1	45,3	47,5
Administration du Ministère	199,8	193,5	172,6	82,7	118,5
Total des dépenses budgétaires	2 171,9	1 987,1	2 249,2	1 741,0	1 913,9
Total des dépenses non budgétaires	--	--	999,8	--	--

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

En 1996-1997, les dépenses ont chuté de presque 15 p. 100 par rapport à 1995-1996, principalement en raison des grandes initiatives de cession du Ministère.

Explication de l'écart, par activité. Les dépenses réelles pour certaines activités diffèrent des montants prévus dans le Budget des dépenses principal en raison des principaux facteurs suivants :

- **Politiques** - Augmentation de 29 millions de dollars pour la radiation de dettes (p. 44) et de 11 millions pour Transport Route Canada Inc. (p. 20), partiellement compensée par la réduction globale des niveaux de référence du Ministère, tel qu'indiqué au tableau A.1.
- **Système de navigation aérienne** - Augmentation de 118 millions en salaires et traitements extraordinaires suite à la cession du SNA à NAV CANADA, partiellement compensée par une réduction de 238 millions attribuable à la non-application de la TTA.
- **Aéroports** - Augmentation de 292 millions pour le financement transitoire de NAV CANADA (p. 28) et de 60 millions pour le règlement d'une indemnité touchant les aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Pearson, partiellement compensée par la réduction globale des niveaux de référence du Ministère, tel qu'indiqué au tableau A.1.
- **Administration du Ministère** - L'augmentation perçue des dépenses dans cette activité s'explique principalement par le fait que le Ministère a dû réaffecter ses ressources suite à sa réorganisation. Augmentation de 12 millions en frais de commercialisation attribuables à la cession du système de navigation aérienne, de 5 millions en paiements législatifs (p. 46) et de 3 millions pour le retrait de la GRC à l'aéroport international Pearson.

B. RÉALISATIONS DU MINISTÈRE

B.1 Cadre stratégique

Tel qu'indiqué dans son Budget de 1996-1997, Transports Canada s'est engagé à élaborer pour les transports un nouveau cadre stratégique destiné à favoriser :

- ✓ la mise en place d'un réseau des transports concurrentiel qui répondra aux besoins essentiels des Canadiens;
- ✓ l'établissement d'une industrie des transports solide et concurrentielle.

Pendant l'année, Transports Canada a beaucoup travaillé aux textes de loi suivants :

Loi sur les transports au Canada (p. 18)

à promulguée le 1^{er} juillet 1996 - remplace l'ancienne *Loi sur les transports nationaux*

- ◇ modernise et rationalise la réglementation des transports
- ◇ accroît la viabilité des grands transporteurs ferroviaires du Canada
- ◇ poursuit le processus de déréglementation économique
- ◇ fournit au consommateur de nouvelles mesures de protection dans le secteur des services aériens
- ◇ exige qu'un rapport soit présenté au Parlement chaque année au sujet de l'état des transports au Canada

«Les transports au Canada - Rapport annuel de 1996» peut être consulté sur Internet - p. 51.

Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (p. 28)

- ◇ promulguée le 20 juin 1996
- ◇ confère le pouvoir de vendre le système de navigation aérienne (SNA) à NAV CANADA
- ◇ établit le cadre réglementaire nécessaire à l'exploitation du SNA par NAV CANADA
- ◇ le SNA a été cédé à NAV CANADA le 1^{er} novembre 1996

Loi maritime du Canada - projet (p. 18)

- ◇ destinée à créer - pour la première fois - un texte de loi intégral sur le transport maritime
- ◇ regrouperait et moderniserait la réglementation maritime, réduirait les chinoiseries administratives et accélérerait le processus décisionnel dans le secteur maritime
- ◇ le projet de loi a été présenté en Chambre en juin 1996, mais il n'a pas pu passer par tout le processus parlementaire avant la dissolution du Parlement en avril 1997 - le nouveau gouvernement décidera à la prochaine session si le projet de loi est présenté à nouveau.

B.2 La sécurité, une priorité dominante

Transports Canada a à coeur la sécurité. Malgré les changements radicaux apportés à son rôle, son envergure et son organisation, le Ministère considère toujours la sécurité comme étant sa première priorité. Les initiatives législatives et réglementaires entreprises dans tous les modes visent précisément à établir des normes de sécurité qui soient les plus rigoureuses possible. La sécurité des transports au Canada est cependant l'affaire de tous - gouvernement fédéral, provinces et territoires, organisations internationales, industrie, usagers, organismes de sécurité non gouvernementaux.

Quelques faits concernant la sécurité :

⇒ **Sécurité routière** (p. 36). Le nombre de morts de la route par 10 000 véhicules automobiles enregistrés au Canada a diminué au cours des dix dernières années, chutant de 2,94 p. 100 en 1985 à 1,96 p. 100 en 1995.

Le saviez-vous?

Le Canada s'est engagé à rendre ses routes les plus sécuritaires du monde d'ici l'an 2001.

⇒ **Ceintures de sécurité** (p. 36). Un sondage mené par Transports Canada en juin 1996 démontre que le pourcentage d'utilisation de la ceinture de sécurité est passé de 88 p. 100 en 1994 à 90 p. 100 en 1996.

⇒ **Sacs gonflables** (p. 36). Transports Canada a entrepris un programme de recherche en collaboration avec les É.-U. afin de concentrer les essais sur les sacs gonflables «intelligents» et la conception de meilleurs mannequins. Le programme d'essai devrait prendre fin en 1997-1998.

⇒ **Sécurité ferroviaire** (p. 33). Transports Canada verse 200 000 \$ par année à l'Opération Gareautrain, un programme d'éducation entrepris conjointement avec l'Association des chemins de fer du Canada pour mieux sensibiliser le public aux programmes de sécurité et aux dangers des passages à niveau.

⇒ **Sécurité maritime** (p. 23). En 1996, 10 p. 100 des navires inspectés présentaient des défauts suffisamment graves pour nécessiter des réparations avant de quitter les eaux canadiennes. Il s'agit d'une baisse par rapport aux deux années précédentes.

B.3 Vers la commercialisation et la cession

Le Ministère continue de commercialiser et de céder ses gros éléments d'actif. Il s'éloigne de son rôle d'exploitant du réseau des transports pour se concentrer davantage sur l'élaboration de politiques et de normes nationales qui garantiront la sécurité de la population canadienne. Des progrès importants ont été réalisés au chapitre des initiatives suivantes :

FICHE DE RENDEMENT DES INITIATIVES DE COMMERCIALISATION		 page
Système de navigation aérienne (SNA)	<ul style="list-style-type: none"> ◇ vendu à NAV CANADA le 1^{er} novembre 1996 ◇ produit de la vente : 1,5 milliard ◇ Transports Canada demeure responsable des règlements et lignes directrices concernant la sécurité ◇ pendant une période transitoire de deux ans - jusqu'à ce que NAV CANADA ait pleinement établi son barème de tarification - Transports Canada versera à NAV CANADA une contribution législative qui sera compensée par la taxe sur le transport aérien 	28
Politique nationale des aéroports	<ul style="list-style-type: none"> ◇ la cession de la majorité des aéroports fédéraux se poursuit ◇ 69 des 137 aéroports devant être cédés d'ici l'an 2000 l'ont été (34 en 1996-1997) ◇ Transports Canada établit encore les normes de sécurité et de sûreté 	29
Centre d'essais pour véhicules automobiles	<ul style="list-style-type: none"> ◇ transféré à PMG Technologies en juin 1996 en tant qu'installation fédérale exploitée par un entrepreneur ◇ PMG peut maintenant commercialiser le Centre et mieux répondre aux besoins des clients ◇ le gouvernement peut se concentrer sur l'établissement et l'application des normes de sécurité 	S/O
Cession des ports	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 301 des 549 ports et havres publics devant être cédés ou désaffectés d'ici l'an 2002 l'ont été (29 en 1996-1997) ◇ un fonds de cession des ports d'un montant de 125 millions de dollars et d'une durée de six ans a été créé pour financer cette initiative 	22
Délégation de l'inspection des navires	<ul style="list-style-type: none"> ◇ des modifications à la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> ont été présentées à la Chambre en 1996 en vue de confier l'inspection des navires à des sociétés de classification ou à des régimes d'auto-inspection ◇ le projet de modification n'a pas pu terminer le processus parlementaire avant la dissolution du Parlement en avril 1997 - le nouveau gouvernement décidera à la prochaine session si les modifications sont présentées à nouveau 	23
Réseau des Grands Lacs et voie maritime du St-Laurent	<ul style="list-style-type: none"> ◇ un groupe de travail canado-américain a recommandé qu'on adopte de meilleures pratiques d'administration et de gestion pour la voie maritime ◇ une lettre d'intention a été signée entre Transports Canada et une société sans but lucratif concernant l'exploitation de la voie maritime 	19
Services de traversiers	<ul style="list-style-type: none"> ◇ les services de traversiers de la baie de Fundy ont été privatisés ◇ les services de traversiers du Labrador ont été cédés à la province de Terre-Neuve ◇ Coastal Transport Ltd. a été vendue par Marine Atlantique S.C.C. 	19
Wagons-trémies à grain	<ul style="list-style-type: none"> ◇ la responsabilité de répartir les wagons-trémies a été transférée à un comité formé de représentants de l'industrie céréalière et des chemins de fer le 1^{er} août 1996 	20
Compagnie de navigation Canarctic Limitée	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Transports Canada a vendu sa part de 51 p. 100 dans la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à Fednav Limited de Montréal ◇ vendue à sa valeur comptable de 306 000 \$ ◇ Fednav assume toutes les responsabilités de la compagnie, y compris la dette à long terme de 9,1 millions 	S/O

B.4 Produire des recettes et réduire les subventions

Transports Canada a l'intention de transférer une plus grande partie des coûts du réseau des transports du contribuable canadien à l'utilisateur qui bénéficie directement des services fournis. Là où les subventions faisaient partie des coûts directs d'exploitation, la commercialisation mènera à l'élimination complète des subventions. Si, par contre, Transports Canada doit continuer à offrir un service, il fera tout son possible pour recouvrer ses coûts.

1. Hausse des redevances

Le Ministère avait l'intention d'entreprendre diverses initiatives de production de recettes en 1996-1997, mais certaines d'entre elles ont dû être retardées. En 1995-1996, Transports Canada a augmenté presque toutes les redevances réglementaires - aéroports, survol aérien, réglementation aérienne, havres et ports, sécurité maritime - ainsi que la taxe sur le transport aérien. Ensemble, ces hausses ont généré des recettes annuelles sans précédent de 230 millions de dollars. Cependant, Transports Canada s'est aperçu que, dans certains cas, les nouvelles redevances ne pouvaient pas s'appliquer de façon universelle. Par exemple, les redevances relatives à la réglementation aérienne et à la sécurité maritime cadraient de moins en moins avec les nouveaux services fournis dans ces deux secteurs. Par conséquent, ces redevances n'ont pas été augmentées en 1996-1997, de façon à permettre la refonte des règlements.

Le Ministère a cependant imposé les augmentations suivantes en 1996-1997 :

Aéroports. Pour la première fois, les redevances d'atterrissage et les redevances générales d'aérogare ont été augmentées d'après les particularités de chaque site, conformément à la Politique nationale des aéroports qui prévoit la cession ou la vente de tous les aéroports sauf ceux en région éloignée. Autrement dit, les nouvelles redevances visaient à rendre les aéroports plus commercialisables en vue d'une cession. Elles s'appliquent depuis le 1^{er} juillet 1996, et elles devraient générer des recettes annuelles de 6,4 millions de dollars.

Havres et ports. Les redevances ont été augmentées dans le cadre de l'initiative de Transports Canada visant à accroître l'autonomie financière des ports. Cette hausse a généré des recettes additionnelles de 3,2 millions de dollars en 1996-1997.

2. Réduction des subventions

VIA Rail. Suite aux mesures gouvernementales destinées à favoriser l'autonomie financière des sociétés d'État, le pourcentage du budget d'exploitation de VIA provenant des recettes tirées des usagers plutôt que des crédits gouvernementaux est passé de 24 p. 100 en 1990 à 47 p. 100 en 1996.

Services de traversiers. Une part de plus en plus grande du coût des services de traversiers est assumée par les usagers. Pour Marine Atlantique, les subventions continuent de diminuer, passant de 63 p. 100 du coût total en 1990 à 43 p. 100 en 1996. Pour les exploitants de traversiers privés, le pourcentage a chuté de 53 p. 100 en 1990 à 44 p. 100 en 1996, grâce à une réduction des coûts, une meilleure productivité, une lutte contre le gaspillage et une augmentation des recettes attribuable à des stratégies de marketing et de tarification.

B.5 L'environnement, une priorité dominante

En juin 1995, des ministres fédéraux se sont collectivement engagés à favoriser le «développement durable», engagement qui a mené à la création du Bureau du commissaire à l'environnement et au développement durable. Ce nouvel organisme oblige chaque ministère fédéral à présenter une stratégie de développement durable au Parlement avant décembre 1997.

La stratégie de Transports Canada visera le «transport durable». Le Ministère élabore d'ailleurs un cadre de travail où politiques et programmes seront établis pour aider à minimiser l'impact environnemental des transports. La stratégie de Transports Canada comprendra des éléments à la fois externes et internes. Outre sa stratégie de transport durable, qui visera essentiellement le secteur des transports, le Ministère élaborera d'ici décembre 1997 un système de gestion environnementale interne qui lui permettra de gérer ses activités en respectant l'environnement. Un des principaux atouts de ce système, c'est que les facteurs environnementaux seront intégrés dans le processus décisionnel dès le départ.

En plus d'élaborer une stratégie visant à intégrer les facteurs environnementaux dans ses politiques, programmes et activités, le Ministère s'intéresse particulièrement aux questions environnementales suivantes :

Évaluations environnementales. En 1996-1997, Transports Canada a procédé à 442 évaluations environnementales, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, pour s'assurer que l'impact environnemental de chacun de ses projets soit examiné.

Émissions des véhicules automobiles. En juillet 1997, Environnement Canada et Transports Canada ont annoncé que le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles serait modifié. Les modifications, qui prennent effet dès l'année automobile 1998, imposent des normes plus strictes pour contrôler les émissions de véhicules au Canada. Ces normes plus rigoureuses s'appliquent également à un plus vaste éventail de véhicules, y compris les motocyclettes et les véhicules fonctionnant au méthanol, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel comprimé. Par rapport à la réglementation actuelle, ces normes représentent une réduction d'environ 30 p. 100 des émissions d'hydrocarbures et de 60 p. 100 des émissions d'oxydes nitreux. Les modifications visent à harmoniser les normes canadiennes avec celles imposées aux États-Unis pour l'année automobile 1998.

Enlèvement des biphényles polychlorés (BPC). En 1996-1997, 6 176 tonnes de BPC entreposés ont été expédiés à l'installation Swan Hills en Alberta pour être détruits. Tous les BPC entreposés avant 1994-1995 ont maintenant été détruits; 159,1 tonnes ont été détruits en 1995-1996. À l'heure actuelle, il reste des quantités minimes de BPC en entrepôt. Vu les récents problèmes à l'installation Swan Hills, Environnement Canada a demandé aux ministères de garder leurs BPC en stock jusqu'à ce qu'on rectifie la situation à Swan Hills ou qu'on trouve une autre usine autorisée pour l'élimination des BPC.

«Transport durable»

S'entend du transport qui ne compromet pas la santé du publique ou les écosystèmes et qui répond aux besoins en déplacement en utilisant :

*(1) des ressources renouvelables à un niveau inférieur à leur fréquence de régénération; et
(2) des ressources non renouvelables à un niveau inférieur à la fréquence de développement des substituts renouvelables.*

Source : Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

Réservoirs de stockage souterrains. Transports Canada continue de mettre en oeuvre un plan de gestion des stocks à ses aéroports et ses propriétés aériennes en vue de remplacer les réservoirs de stockage souterrains qui ne sont pas conformes à la réglementation de l'environnement. Le Ministère élabore également une base de données pour l'enregistrement des réservoirs de stockage, dans le cadre de son système de gestion environnementale. L'information recueillie servira à enregistrer des réservoirs suivant le Règlement sur l'enregistrement des réservoirs de stockage.

Contamination par le glycol. Il est essentiel de contrôler les liquides de dégivrage à base de glycol, puisqu'ils peuvent menacer la faune et la flore aquatiques s'ils s'infiltrent dans les cours d'eau. En 1992, un examen sur la qualité de l'eau à plusieurs aéroports a révélé qu'il fallait élaborer et mettre en oeuvre des plans de gestion du glycol pour atténuer les effets du dégivrage des aéronefs. Des plans de gestion du glycol ont par la suite été élaborés par les transporteurs aériens et approuvés par Transports Canada, conformément aux lignes directrices sur le glycol énoncées dans la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE). Les plans sont mis à jour chaque année. Jumelés aux contrôles périodiques des eaux pluviales en période de dégivrage, ces plans permettent de s'assurer que tous les aéroports exploités par Transports Canada sont conformes à la LCPE.

Les plans définissent les moyens utilisés pour recueillir, manipuler, entreposer, transporter et éliminer le glycol à chaque aéroport. Ils désignent également les zones de dégivrage et précisent si les transporteurs aériens doivent avoir des véhicules de récupération du glycol. Lors des analyses préparatoires effectuées à chaque aéroport, Transports Canada a pu apporter plusieurs changements aux méthodes et structures utilisées pour entreposer et éliminer les liquides de dégivrage. De nouvelles installations de dégivrage ont été construites aux aéroports internationaux de Toronto, Ottawa et Halifax, et des véhicules de récupération du glycol sont maintenant utilisés à sept aéroports où des mesures correctives s'imposaient. Tous ces travaux ont permis de réduire considérablement les fuites de glycol dans les eaux de surface.

Substances destructrices de la couche d'ozone. Le Ministère a mis sur pied une base de données d'inventaire qui renferme toutes les pièces d'équipement contenant des substances destructrices de la couche d'ozone. La base de données définira les principaux types de produits utilisés et permettra de relever les substances prioritaires qui devraient faire l'objet d'un programme de remplacement ou d'élimination progressive suivant la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. Le vérificateur général mène présentement une vérification de la gestion de ces substances dans tous les ministères fédéraux; les résultats de cette vérification seront rendus publics.

Remédiation du sol. Pendant l'année, Transports Canada a entrepris l'élaboration d'une base de données sur les sites contaminés. Les évaluations environnementales et les mesures correctives étaient axées principalement sur la cession des aéroports ne faisant pas partie du réseau des aéroports nationaux (RAN). Des études de base sur l'environnement ont été effectuées à plusieurs aéroports du RAN ainsi qu'à des aéroports ne faisant pas partie du RAN. Ces études ont coûté environ 4,0 millions de dollars au total. Un montant de 4,7 millions a été consacré aux travaux de remédiation aux aéroports n'appartenant pas au RAN, et 4,2 millions ont servi à entreprendre les évaluations environnementales (phase 1) sur les propriétés de NAV CANADA. Les mesures d'atténuation et de contrôle se sont poursuivies au site d'enfouissement de Gloucester (Ontario), à un coût de 7,7 millions de dollars. Tant que les évaluations ne seront pas terminées (automne 1998), il est impossible d'évaluer le coût ou l'effort total relié aux travaux de remédiation.

C. EXAMENS INTERNES CLÉS

Les examens internes clés suivants ont été effectués à Transports Canada en 1996-1997.

Résultats des évaluations de programmes
<p><i>Cadre de l'évaluation de la Politique portuaire nationale</i> Suite à la Politique portuaire nationale, une stratégie a été élaborée pour suivre de près et éventuellement évaluer le rendement de diverses structures portuaires. On a défini les éléments à évaluer sur une période de quatre à cinq ans, déterminé les données nécessaires à l'évaluation et mis en oeuvre des processus de collecte des données à Transports Canada et à Statistique Canada.</p>
<p><i>Évaluation de la gestion du risque</i> Une évaluation des activités reliées à la gestion du risque, principalement dans le domaine de la sécurité, a été entreprise pour tous les modes à l'échelle du Ministère. Suite aux recommandations sur les façons de tirer le maximum de ces activités, un projet pilote a été mis sur pied dans le secteur de la marine. Les résultats du projet devraient être connus cette année.</p>
<p><i>Évaluation du «nouveau» Transports Canada</i> Suite aux changements radicaux apportés à la structure organisationnelle et au mandat de Transports Canada, trois grandes questions ont été examinées : la perte de la «mémoire de l'organisation», les besoins en compétences, et le moral et la motivation des employés. Les résultats de cette évaluation ont été incorporés dans un plan d'action préparé par Transports Canada à l'appui de l'initiative gouvernementale La Relève. Le Ministère a l'intention de se focaliser sur la planification et le perfectionnement des ressources humaines au cours des deux prochaines années.</p>
<p> p.50 (Groupe des politiques) si vous désirez obtenir une copie de ces rapports d'évaluation.</p>

3.0 Détails par activité

3.1 Politiques et Coordination

OBJECTIF

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodaux, et fournir les données, les prévisions, les recherches et les services de soutien nécessaires à la réalisation des objectifs ministériels.

1. Loi sur les transports au Canada

Une nouvelle loi - la *Loi sur les transports au Canada* - a été promulguée le 1^{er} juillet 1996 pour rationaliser la réglementation des transports. La loi vise à favoriser la création de chemins de fer secondaires, à assurer que les expéditeurs continuent d'avoir accès à des services de transport concurrentiels, à éliminer la réglementation inutile dans d'autres modes de transport et à laisser une plus grande place aux décisions de nature commerciale dans le secteur des transports. De nouvelles mesures de protection du consommateur ont également été prises dans le secteur des services aériens. En effet, la loi oblige les nouveaux exploitants à démontrer qu'ils possèdent un capital suffisant, elle interdit de vendre des billets avant qu'un transporteur n'ait reçu sa licence, et elle prévoit par réglementation que les transporteurs doivent le dire lorsqu'ils vendent en leur propre nom un service qui sera fourni par un autre transporteur.

L'impact de cette nouvelle loi n'a pas tardé à se faire sentir dès 1996-1997. Le nombre de décisions des chemins de fer nécessitant l'approbation du gouvernement a chuté de 200 à environ 40. La réglementation superflue ayant été éliminée, les chemins de fer et les consommateurs bénéficient de coûts ferroviaires réduits et d'un processus décisionnel plus rapide. La loi favorise la cession d'embranchements à des exploitants de lignes secondaires, mesure qui permet de réduire les coûts des grands chemins de fer tout en continuant de desservir les expéditeurs. Les programmes de subvention ont d'ailleurs été éliminés pour les embranchements dont le coût s'est élevé à 9,7 millions de dollars en 1995-1996. En 1996-1997, 1 195 kilomètres de voie ferrée ont été cédés à des chemins de fer secondaires; seulement 59 kilomètres de voie ont été abandonnés.

2. Loi maritime du Canada - projet

Dans le cadre de la Politique maritime nationale, la Loi maritime du Canada (projet de loi C-44) a été présentée à la Chambre en juin 1996. Diverses modifications y ont été apportées au cours du processus législatif. La loi visait à créer, pour la première fois, un texte de loi global pour le secteur maritime au Canada. En plus de moderniser le transport maritime, elle permet au ministre des Transports de commercialiser l'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent et d'améliorer la façon dont les administrations portuaires et les services de traversiers sont exploités au Canada. La loi permet également aux ports de mieux répondre aux besoins de leurs clients et d'éliminer l'interférence bureaucratique dans l'ensemble du secteur maritime. (*Note du rédacteur : le projet de loi n'a pas pu terminer le processus parlementaire avant la dissolution du Parlement en avril 1997. Le nouveau gouvernement décidera à la prochaine session si la loi est présentée à nouveau.*)

Police portuaire. La Politique maritime nationale annonçait la dissolution de la Société canadienne des ports (SCP) suite à la Loi maritime du Canada proposée, ainsi que l'établissement d'un réseau de ports nationaux constitué d'administrations portuaires canadiennes indépendantes. Le corps policier de la SCP fournit présentement des services de police à plein temps aux six grands ports du Canada. Des examens ont été menés à chacun des ports par les sociétés portuaires locales, en collaboration avec la

GRC, les gouvernements provinciaux les plus touchés et les corps policiers des municipalités locales. Les examens ont démontré que les services de police de la SCP pouvaient être efficacement fournis par les corps policiers municipaux. En mars 1997, un modèle de services de police a été annoncé pour les six ports. D'après ce nouveau modèle :

- ◇ les fonctions de sécurité de base, comme le contrôle d'accès, deviennent la responsabilité des ports;
- ◇ les services de police standards sont fournis par les corps policiers municipaux;
- ◇ le contrôle d'application des lois fédérales pour les crimes comme la contrebande et l'immigration illégale demeure la responsabilité de la GRC et de Douanes Canada.

La mise en oeuvre du nouveau modèle des services de police commencera en 1997-1998. Chaque port fera l'objet de négociations distinctes avec les municipalités concernées.

3. Services de traversiers

Privatisation des services de la baie de Fundy. En novembre 1996, NFL Holdings Ltd. de Charlottetown (Î.-P.-É.) a été choisie pour exploiter dans la baie de Fundy deux services de traversiers anciennement fournis par Marine Atlantique (MAI). NFL a signé pour les deux services (Digby à Saint John et Yarmouth à Bar Harbour) un contrat de cinq ans commençant le 1^{er} avril 1997. Des subventions totales de 11,9 millions de dollars seront versées au cours des trois premières années du contrat. Après cinq ans, NFL devrait continuer d'exploiter ces services sans aide du fédéral.

Cession des services du Labrador à Terre-Neuve. En mars 1997, la province de Terre-Neuve a pris en charge le reste des services de traversiers fournis par MAI, ainsi que le service de traversiers St. Barbe à Blanc-Sablon, en échange d'un paiement forfaitaire de 340 millions de dollars à être versé en une seule fois en 1997-1998.

Vente de Coastal Transport Ltd. Coastal Transport Ltd., filiale en propriété exclusive de MAI fournissant des services de traversiers entre Black's Harbour et l'île de Grand Manan et l'île Whitehead, a été vendue en avril 1997 à M. Murray O. Ryder, ancien vice-président des Opérations à MAI.

4. Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent

Le groupe de travail Canada/É.-U. recommande une meilleure administration et gestion de la voie maritime. En juin 1996, le Canada et les É.-U. ont formé un groupe de travail chargé de déterminer si les deux pays ne pourraient pas coopérer davantage pour administrer et gérer les services dans le réseau des Grands Lacs et la voie maritime, en augmentant la compétitivité du réseau et en réduisant les coûts des usagers. Comme objectifs à court terme, le groupe de travail propose d'éliminer le dédoublement des programmes opérationnels et de regrouper les activités des deux pays pour les confier à une des deux administrations de la voie maritime.

Lettre d'intention signée par Transports Canada et une société sans but lucratif pour l'exploitation de la voie maritime. En juillet 1996, le ministre des Transports et un groupe représentant les principaux expéditeurs et transporteurs de la voie maritime du St-Laurent ont signé; un lettre d'intention prévoyant la création d'une société sans but lucratif qui exploiterait le réseau de la voie maritime. Le Ministère et le groupe d'usagers continuent de discuter de la possibilité de céder le contrôle opérationnel de la voie maritime à la nouvelle société.

5. Wagons-trémies à grain

Dans le Budget de mars 1996, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il avait l'intention de vendre ses 13 000 wagons-trémies à grain. La vente était prévue pour 1996-1997, mais elle a été retardée faute de consensus parmi les principaux intervenants au sujet des conditions de la vente. La réforme du système de transport et de manutention du grain s'est cependant poursuivie. Le Ministère a d'ailleurs confié à un comité formé de représentants de l'industrie céréalière et des chemins de fer la responsabilité de répartir les wagons, à compter du 1^{er} août 1996.

6. Politique aérienne internationale

En 1996-1997, les accords bilatéraux sur le transport aérien international ont continué de se multiplier. Le Canada a signé de nouveaux accords avec les Philippines, Costa Rica, El Salvador, le Guatemala et le Nicaragua. Des accords plus détaillés ont également été signés avec la Corée, l'Argentine, Cuba, la Scandinavie, l'Allemagne et l'Inde. Le ministre des Transports peut désigner des transporteurs canadiens sur les marchés internationaux. En 1996-1997, vingt compétitions d'accès aux marchés ont amené le Ministre à choisir :

- ◇ Air Transat comme deuxième compagnie aérienne désignée du Canada pour la France;
- ◇ Air Canada pour offrir des services réguliers à destination de la Grèce, du Danemark, de la Norvège, de la Suède et de l'Ukraine;
- ◇ les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour desservir Belize, Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, le Nicaragua, Panama, les Pays-Bas, la République tchèque, le Chili, la République dominicaine, la Russie, l'Espagne et le Pérou.

7. Routes fédérales

Transports Canada gère sept programmes de contribution à l'infrastructure routière. Ces programmes englobent 24 ententes conclues avec toutes les provinces et tous les territoires au sujet du partage des coûts des routes et du transport. La valeur de ces ententes s'élève à un total de 1,9 milliard de dollars, dont 293 millions ont été versés par le gouvernement fédéral en 1996-1997.

Projet d'infrastructure spécial. Une analyse économique a été entreprise pour établir des liens entre le réseau routier canadien et l'économie. En 1996, onze rapports ont été publiés et distribués aux ministères des Transports des provinces et territoires, ainsi qu'à l'ensemble de l'industrie des transports du Canada. Les rapports donnent des faits de base sur la contribution de l'infrastructure routière à l'économie canadienne, y compris un guide sur le projet de politique routière fédérale qu'avait utilisé le Comité permanent des transports lors de ses audiences sur le transport, le commerce et le tourisme entre juin 1996 et février 1997.

 Voir p. 50 (Groupe des politiques) pour obtenir une copie de ces rapports.

8. Transport Route Canada Inc.

Une ancienne filiale de camionnage du CN, Transport Route Canada Inc. (TRCI), a été privatisée en 1986 et s'est déclarée en faillite en 1988. En février 1997, un examen de la vente et de la faillite de cette entreprise a démontré qu'on aurait pu s'efforcer davantage pour assurer la viabilité à long terme de TRCI une fois privatisée. Le gouvernement a donc décidé de verser aux anciens employés de TRCI des paiements *ex gratia* en remplacement des indemnités de fin d'emploi et d'autres prestations. Transports Canada a dès lors entrepris de placer les quelque 2 000 anciens employés et, environ un mois après

l'annonce, il a commencé à verser les paiements. En juin 1997, un total de 11,2 millions de dollars avait été versé à plus de 93 p. 100 des employés admissibles.

9. Coopération internationale

En 1996-1997, à la suite de la signature, par le ministre des Transports, de deux protocoles d'entente (PE) sur la coopération technique avec le Vietnam et la Jamaïque, Transports Canada a fourni une expertise en ce qui a trait au renforcement de leurs institutions gouvernementales. Le projet de formation maritime pour le Vietnam (parrainé par l'ACDI) visait à renforcer les compétences des organisations maritimes du Vietnam. En Jamaïque, les activités ont surtout porté sur le mode aérien. Les deux PE n'ont pas cessé de promouvoir la possibilité, pour des spécialistes des secteurs public et privé, de fournir des conseils. Les services, qui sont fournis sur la base du recouvrement des coûts, sont financés par le gouvernement bénéficiaire ou par l'intermédiaire des institutions financières internationales.

10. Code de sécurité national

Transports Canada a signé des ententes de financement de cinq ans avec les dix provinces et les deux territoires, pour un montant total de 44 millions de dollars, en vue de faciliter la mise en oeuvre du Code de sécurité national (CSN). Le CSN, élaboré conjointement en 1987 par le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires, renferme des normes détaillées qui assurent l'exploitation sécuritaire des véhicules commerciaux. Un rapport de mise en oeuvre sur l'avancement du CSN et les accidents de véhicules commerciaux est en voie d'élaboration et devrait être présenté au Parlement à l'automne 1997.

11. Recherche et développement

Étude sur la fatigue des conducteurs. En janvier 1997, Transports Canada a terminé un programme de recherche de sept ans qu'il avait entrepris en coopération avec la *Federal Highway Administration* des É.-U. au sujet de la fatigue des conducteurs de véhicules commerciaux. Les résultats tiennent compte de l'effet relatif de la durée des parcours, des heures de service et du sommeil. Ces résultats, qui ont une incidence sur le règlement concernant les heures de service et sur la conception des programmes de gestion de la fatigue, ont été soumis à l'examen du groupe chargé du projet des heures de service du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Transport accessible. Le programme de transfert de technologie mis sur pied dans le cadre de l'initiative fédérale «Une stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées» a pris fin en 1996. Le programme a permis de remettre à des petites et moyennes entreprises canadiennes des fonds de démarrage pour le développement de technologies en transport accessible. Il a permis également de sensibiliser l'industrie et le public à l'importance capitale du transport à accès facile. En cinq ans, une trentaine de projets ont été réalisés au coût global de 3 millions de dollars. Un des projets, le Réseau de communication visuelle (RCV), avait pour but d'améliorer la communication de renseignements aux voyageurs utilisant le transport en commun - surtout les personnes ayant des déficiences sensorielles - grâce à divers supports audiovisuels. On trouve aujourd'hui le RCV dans les métros de Montréal, de Paris et de New York.

3.2 Marine

OBJECTIF

Établir des politiques sur le transport maritime pour favoriser des activités maritimes sûres, efficaces et économiques dans les eaux relevant de la compétence du gouvernement du Canada.

1. Cession des ports

La Politique maritime nationale de décembre 1995 énonce la stratégie adoptée pour gérer les ports du Ministère. Elle définit trois catégories de ports : le système de ports nationaux, les ports régionaux/locaux et les ports éloignés. La politique vise les buts suivants :

- ◇ céder 549 havres et ports publics d'ici la fin de 2001-2002 et enquêter sur les possibilités de céder des ports éloignés;
- ◇ mettre en place un réseau portuaire qui répond mieux aux besoins des usagers;
- ◇ générer des économies annuelles de 40 millions de dollars en 2001-2002, ce qui représentera une réduction de presque 90 p. 100 par rapport aux niveaux de ressources de 1994-1995.

Le **système de ports nationaux** regroupera les ports essentiels au commerce intérieur et international. La Société canadienne des ports, qui s'occupe présentement de bon nombre de ces ports, sera alors dissoute. Le modèle des administrations portuaires, selon lequel les ports nationaux doivent être financièrement autonomes, permettra aux grands ports canadiens d'adopter des pratiques commerciales et, par conséquent, de devenir plus efficaces et plus compétitifs dans l'économie globale. Le gouvernement ne financera pas les ports nationaux. En 1996-1997, des travaux ont été amorcés pour préparer la création de comités de transition chargés d'aider les directeurs de ports à rédiger les lettres patentes requises. Cependant, cette initiative a été interrompue jusqu'à que le nouveau gouvernement décide si la Loi maritime du Canada proposée sera présentée de nouveau.

Les **ports régionaux/locaux** ne feront pas partie du système de ports nationaux et ne seront pas non plus désignés comme étant des ports éloignés. Les ports régionaux/locaux seront cédés à d'autres intérêts – gouvernements provinciaux, administrations municipales, organisations communautaires ou des groupes d'intérêt du secteur privé. Ils seront ensuite gérés de façon à mieux répondre aux besoins locaux, en offrant de meilleurs services à moindre coût. Un fonds de cession des ports de 125 millions de dollars a été créé pour aider les parties intéressées à prendre les ports en charge. Un peu plus de 13 millions de dollars ont été puisés dans le fonds en 1996-1997, principalement pour la cession des ports de l'île Grand Manan à la province du Nouveau-Brunswick.

Petite histoire de la cession d'un port régional

En novembre 1996, le port du St-Laurent à Terre-Neuve a été cédé à Burin Minerals Ltd. Ces installations maritimes seront utilisées pour expédier le minerai de la mine de spath-fluor local sur les marchés internationaux. Burin Minerals peut donc exploiter le port selon ses principes commerciaux et la discipline de marché, tout en réduisant les coûts du contribuable canadien.

Le gouvernement du Canada continuera d'entretenir les **ports éloignés désignés** à moins qu'une occasion de cession ne se présente. À l'heure actuelle, 26 des 60 ports éloignés ont déjà été cédés. Un port est désigné éloigné s'il est isolé et si sa seule source de

transport et d'approvisionnement est le transport maritime et le quai existant de Transports Canada. Le gouvernement continuera à essayer de rendre ces ports plus efficaces. En consultation avec les communautés concernées, il cherche sans cesse des façons nouvelles de fournir des services de soutien afin de réduire les coûts du contribuable.

	Au 31 mars 1996	1996-1997	Reste ¹	Total	Lettres d'intention ²
Havres et ports publics cédés ou désaffectés	272	29	248	549	103

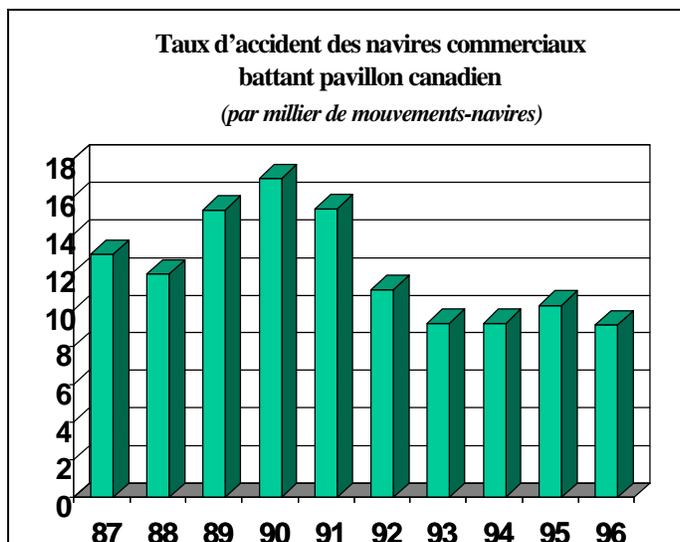
1. Inclut 34 ports éloignés qui pourraient être retenus par Transports Canada.

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

2. Sécurité maritime

Transports Canada n'est pas le seul à contribuer à la sécurité des usagers du réseau des transports. Il partage cette responsabilité avec d'autres ministères fédéraux (p. ex. Pêches et Océans et Défense nationale), les divers paliers de gouvernement (p. ex. pour le service de police sur les eaux intérieures), et l'industrie des transports (expéditeurs, transporteurs et exploitants de l'infrastructure).

Dans l'ensemble, le taux d'accident des navires commerciaux a diminué depuis 1990, tel que l'illustre le graphique ci-contre. Les navires canadiens représentent 83 p. 100 de l'ensemble des navires impliqués dans les accidents de navigation dans les eaux canadiennes en 1996. Plus de la moitié étaient des bateaux de pêche, lesquels ne sont pas représentés dans le graphique. En 1996, on a déploré 23 décès liés à la navigation maritime, ce qui est beaucoup moins que les neuf années précédentes. Ce nombre comprend les décès causés par des accidents de navigation et des accidents à bord des navires pour tous les types de navires canadiens et étrangers.



3. Inspection des navires

Délégation de l'inspection à des sociétés de classification. Suite aux recommandations formulées par le comité d'examen de la réglementation maritime dans son rapport de 1993 au Ministre, Transports Canada a l'intention de déléguer certaines activités d'inspection des navires à des sociétés de classification ou de mettre en place d'autres régimes d'inspection comme, par exemple, un programme d'auto-inspection. Étant donné les obligations que les conventions internationales imposent au Canada, particulièrement les Normes sur la formation et l'accréditation des marins, un système d'assurance de la qualité doit être mis sur pied avant de procéder à la délégation. Le Ministère demeurerait responsable de la sécurité des navires et de la protection du milieu

marin. Des modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) ont été présentées à la Chambre à la fin de 1996 pour permettre la délégation de cette fonction. (Note du rédacteur : Les modifications proposées à la LMMC n'ont pas pu terminer le processus parlementaire avant la dissolution du Parlement en avril 1997. Le nouveau gouvernement décidera à la prochaine session si les modifications pourront être présentées à nouveau.)

Contrôle des navires par l'État du port. Le contrôle des navires par l'État du port est un programme d'inspection dans le cadre duquel les navires étrangers qui entrent dans les eaux d'un État souverain sont arraisonnés et inspectés pour en assurer la conformité aux différentes conventions maritimes internationales. Le Canada est signataire du protocole d'entente de Paris (pour l'Europe) et du protocole d'entente de Tokyo (pour l'Asie et le Pacifique). Pour garantir que les navires les plus susceptibles d'être inférieurs à la norme sont inspectés, un mécanisme basé sur des données historiques a été mis en place pour déterminer les navires qui devraient être inspectés.

	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Nombre de navires inspectés	1 406	1 783	1 563	1 348	1 184
Nombre de navires retenus	118	172	184	149	118
Pourcentage de navires retenus	8,4 %	9,6 %	11,8 %	11,1 %	10,0 %

L'an dernier, 1 184 navires étrangers ont été inspectés dans les ports canadiens par des inspecteurs de la sécurité maritime. Les inspecteurs ont relevé des défauts dans 570 navires, et dans 118 cas, les défauts étaient suffisamment graves pour retenir le navire. Avant de pouvoir quitter le Canada, les navires retenus doivent corriger leurs défauts et subir une nouvelle inspection pour vérifier s'ils sont en état de naviguer. La majorité des navires retenus étaient des vraquiers, et leur inspection demeure toujours une priorité.

Le contrôle des navires par l'État du port est devenu un moyen efficace d'assurer la sécurité de la vie marine et de protéger l'environnement canadien, puisqu'il permet de réduire le nombre de navires de qualité inférieure à la normale dans les ports canadiens. Les enquêteurs maritimes de Transports Canada constatent d'ailleurs une amélioration générale dans l'état des navires étrangers. Les procédures de ciblage sont constamment remaniées, dans le but de déterminer avec plus grande exactitude quels navires sont les plus susceptibles d'être inférieurs à la norme. En 1996, le Canada a commencé à publier les détails des navires retenus aux ports canadiens, dans l'espoir de dissuader les navires en mauvais état de naviguer. Une liste de ces navires est publiée chaque trimestre par le Ministère et envoyée à toutes les importantes publications maritimes. La liste est aussi envoyée aux groupes d'intérêt et affichée sur le site Web de Transports Canada sous la rubrique « Communiqués ».

4. Administrations de pilotage

Au début de 1996, suite aux engagements découlant de la Politique maritime nationale, les quatre administrations de pilotage ont soumis au ministre des Transports les résultats des examens régionaux des services de pilotage maritime. Ces examens comportaient les volets suivants :

- ◇ confirmation des zones de pilotage obligatoire désignées et, dans le cas de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, proposition que certaines zones obligatoires soient désignées non obligatoires;
- ◇ examen et, s'il y a lieu, proposition d'un plan visant à changer le processus d'accréditation des pilotes dans chaque région;

- ◇ revue des pratiques d'administration et d'exploitation, et propositions de changements visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité.

Bon nombre des changements susmentionnés avaient été intégrés dans la *Loi maritime du Canada* proposée et pourraient être présentés à nouveau par le gouvernement lors de la prochaine session. On tente également d'apporter des changements par des moyens autres que législatifs : négociation et consultation des groupes d'intérêt, révision des pratiques commerciales, modification des règlements. Suivant la Politique maritime nationale, les administrations de pilotage doivent devenir financièrement autonomes. À l'heure actuelle, toutes les administrations sauf l'Administration de pilotage Laurentienne recouvrent la totalité de leurs coûts. Transports Canada s'attend à ce que les quatre administrations de pilotage soient entièrement autonomes dès 1998.

3.3 Aviation

OBJECTIF

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, réglementer le système de navigation aérienne civile et concourir à la sécurité et à l'efficacité des aéronefs canadiens naviguant dans l'espace aérien international et étranger.

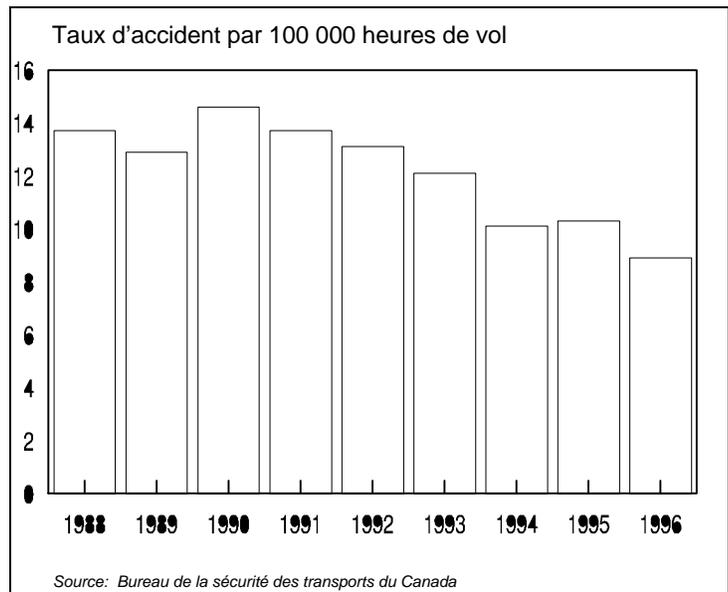
1. Sécurité aérienne

Le nombre d'accidents d'avion par 100 000 heures de vol a diminué depuis 1990. Tout indique donc que le risque au sein du réseau aérien est géré de façon efficace par toutes les parties impliquées dans les activités d'aviation. Divers facteurs contributifs entrent en ligne de compte, notamment la réglementation (voir ci-dessous) et une plus grande sensibilisation à la sécurité en général.

Les aéronefs d'immatriculation canadienne ont été impliqués dans 339 accidents déclarés en 1996, soit 19 p. 100 de moins que la moyenne annuelle des cinq années précédentes. Les 3,8 millions d'heures de vol de ces aéronefs représentent une hausse de moins de 1 p. 100 en 1996 et donnent un taux de 8,9 accidents par 100 000 heures de vol, comparativement à 10,3 en 1995.

Réglementation aérienne au Canada. En 1996-1997, Transports Canada a terminé la révision du règlement sur la sécurité aérienne, en tenant compte des recommandations de la commission d'enquête Moshansky, de l'examen de la réglementation fédérale de 1992-1993, du projet d'harmonisation des règles de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports. Le nouveau règlement, entré en vigueur le 10 octobre 1996, est plus complet, plus facile à comprendre et maintient ou augmente la sécurité. Le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), groupe conjoint du gouvernement et de l'industrie chargé des révisions, veille également au contrôle de l'application. À ce jour, la réaction des usagers est très bonne, mais comme le règlement existe depuis moins d'un an, il est impossible pour l'instant de lui attribuer des gains bien précis en économie ou en efficacité.

Rendement en matière de sécurité. La clientèle en aviation et le nombre total d'inspections demeurent généralement stables. Par ailleurs, les transactions au niveau des licences diminuent, puisque Transports Canada ne s'occupe plus des examens médicaux courants.



Principales variables de la charge de travail	Données réelles 1992-1993	Données réelles 1993-1994	Données réelles 1994-1995	Données réelles 1995-1996	Prévisions 1996-1997	Données réelles 1996-1997
Clientèle :						
◊ n ^{bre} de licences et permis en vigueur	71 249	70 921	69 414	68 207	69 136	65 667
◊ n ^{bre} de transporteurs aériens - canadiens et étrangers	2 309	2 386	2 264	2 224	2 332	2 152
◊ n ^{bre} d'aéronefs immatriculés	27 993	27 865	27 797	27 915	27 741	28 019
Autorisations réglementaires :						
◊ transactions pour licences	134 381	127 429	125 185	105 246	130 243	58 181
◊ homologation de produits aéronautiques	1 220	1 568	1 244	1 308	1 440	1 317
◊ approbations d'organisations	7 855	7 774	8 021	7 844	8 328	14 240
Inspections :						
◊ personnel	16 722	16 775	16 837	15 436	16 203	12 392
◊ aéronefs/produits aéronautiques	1 748	2 582	3 051	3 528	4 431	2 644
◊ organisations	3 761	3 948	3 816	3 582	3 824	2 558
N ^{bre} d'exposés et de séances d'information sur la sécurité	608	615	640	640	675	560
N ^{bre} de personnes visées	13 750	14 000	14 750	14 000	15 750	13 500
Pourcentage de séances d'information données par rapport à celles qui étaient demandées	70 %	73 %	75 %	72 %	75 %	65 %

3. Certification d'aéronefs. En guise de soutien à l'industrie aérospatiale canadienne de 12,5 milliards de dollars, le Ministère a atteint en 1996-1997 un niveau d'activité jamais vu dans le domaine de la certification intérieure. Les projets de certification d'aéronefs ont augmenté de 36 p. 100 entre 1993-1994 et 1996-1997, et cette tendance à la hausse devrait se poursuivre jusqu'en l'an 2000 et même après. L'activité s'est accrue tant au niveau de la certification des aéronefs que des avions dérivés et de l'amélioration des produits. Au nombre des nouveaux projets figurent le Global Express, le RJ-X, l'hélicoptère Bell 427, le DHC8-400 et de nombreux programmes de conception de moteurs de Pratt & Whitney.

4. Maintenance aérienne. En juin 1996, Transports Canada a signé un accord technique avec les 18 états membres des *Joint Aviation Authorities* (JAA), organisation-cadre responsable de l'établissement de la réglementation européenne sur la sécurité aéronautique, de l'harmonisation des règlements et de leur application. L'accord technique est le premier que la JAA conclut avec un autre pays. Il permet aux exploitants aériens du Canada de faire faire la maintenance dans les installations approuvées des pays des JAA et vice versa.

5. Services d'aéronefs

Principales variables de la charge de travail	Données réelles 1992-1993	Données réelles 1993-1994	Données réelles 1994-1995	Données réelles 1995-1996	Prévisions 1996-1997	Données réelles 1996-1997
Total des aéronefs entretenus	90	81	84	82	81	81
% de disponibilité des aéronefs de TC	s/o	s/o	s/o	s/o	90 %	93 %
Heures de vol	37 086	37 812	36 009	34 300	34 500	32 953

Les changements apportés à la flotte d'aéronefs depuis 1992-1993 sont attribuables à la mise en oeuvre des deux premières phases du Plan de la flotte opérationnelle et à la rationalisation des activités de la Garde côtière canadienne. En cours d'année, le nombre d'heures de vol initialement prévu pour 1996-1997 a été réduit en fonction des compressions budgétaires.

3.4 Système de navigation aérienne

OBJECTIF

Assurer la disponibilité et la fiabilité du système de navigation aérienne civile national qui soit à la fois sûr et efficient.

Le Système de navigation aérienne du Canada (SNA) fournit des services de contrôle de la circulation aérienne, de l'information de vol aux pilotes, des aides à la navigation et un service de gestion de l'espace aérien canadien. Il regroupe sept centres de contrôle régionaux, 44 tours de contrôle de la circulation aérienne et 86 stations d'information de vol. Ensemble, ces installations facilitent l'exécution de 6,8 millions de mouvements d'aéronefs par année.

Le 1^{er} novembre 1996, après de longues négociations, le SNA a été vendu à NAV CANADA, société privée sans but lucratif, pour la somme de 1,5 milliard de dollars.

Plus de 6 000 employés de Transports Canada ont été mutés à la nouvelle organisation.

Le SNA a été commercialisé parce qu'il fallait offrir un service plus efficient et mieux adapté. La commercialisation permettra de mieux répondre à la demande et de suivre l'évolution technologique, tout en assurant la sécurité publique et en réduisant les coûts du contribuable. Les produits de la vente (1,5 milliard de dollars) ont été amassés par NAV CANADA au moyen de financements par emprunt auprès des grands établissements de crédit commercial. En prenant en charge le SNA, NAV CANADA a obtenu certains privilèges de monopole. Par contre, elle doit s'acquitter de certaines obligations techniques et financières anciennement assumées par le gouvernement du Canada.

Le cadre réglementaire de l'exploitation du SNA par NAV CANADA est établi dans la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* entrée en vigueur le 20 juin 1996. Transports Canada est chargé d'élaborer les normes et critères régissant l'exploitation du SNA au Canada. La partie VIII du Règlement de l'aviation canadien oblige NAV CANADA à mettre en place un programme de gestion de la sécurité interne. La société ne peut pas réduire ses services si la sécurité risque d'être compromise. Transports Canada, en tant que grand responsable de la sécurité et de la surveillance, joue un rôle clé pour aider NAV CANADA à remplir ces exigences réglementaires. Il contrôlera continûment l'application des règlements, effectuera des vérifications périodiques et prendra les mesures de suivi qui s'imposent.

L'exploitation du SNA, lorsqu'elle relevait de Transports Canada, était largement financée par la taxe sur le transport aérien (TTA). Pendant ses deux premières années d'exploitation, NAV CANADA recevra un financement transitoire maximum de 1,2 milliard de dollars, jusqu'à ce qu'elle puisse pleinement appliquer sa propre structure tarifaire. Dès le 1^{er} novembre 1998, la TTA et le financement transitoire seront éliminés et remplacés par les frais d'utilisation que NAV CANADA imposera pour tous les services fournis. Au total, 291,7 millions ont été versés à NAV CANADA en 1996-1997 à titre de paiements transitoires.

3.5 Aéroports

OBJECTIF

Assurer la disponibilité et la fiabilité d'un réseau national d'aéroports civils à la fois sûr et efficient au Canada.

1. Politique nationale des aéroports

La Politique nationale des aéroports (PNA) annoncée le 13 juillet 1994 prévoit la cession de 137 aéroports fédéraux, soit : 24 aéroports du Réseau national des aéroports (RNA), 69 aéroports régionaux/locaux, 31 petits aéroports, 11 aéroports de l'Arctique et deux aéroports éloignés. Suivant cette politique, les coûts d'exploitation des aéroports canadiens seront assumés non plus par le contribuable mais par les utilisateurs de ces installations. Transports Canada vise trois objectifs :

- ◇ céder tous les aéroports du RNA d'ici la fin de l'exercice financier 1998-1999 et tous les autres aéroports d'ici la fin de 1999-2000;
- ◇ réaliser des économies de plus de 100 millions de dollars d'ici 1999-2000, ce qui représentera une baisse de 73 p. 100 par rapport aux niveaux de ressources de 1994-1995;
- ◇ éliminer 2 500 ETP d'ici 1999-2000.

Le **RNA** comprend les aéroports situés dans les capitales provinciales et territoriales ainsi que les aéroports dont l'achalandage dépasse le seuil de 200 000 passagers par année. Ces aéroports sont jugés essentiels à la prospérité du pays et à sa compétitivité internationale, puisqu'ils reçoivent 94 p. 100 des passagers aériens au Canada. Transports Canada demeurera propriétaire de ces aéroports, mais il en confiera l'exploitation à des administrations aéroportuaires canadiennes (AAC). Parmi les 24 aéroports du RNA qui doivent être cédés avant l'an 2000, huit l'ont déjà été : quatre à des administrations aéroportuaires locales (AAL) et quatre à des AAC. Dix aéroports seront cédés en 1997-1998 et les six autres en 1998-1999. À noter que les aéroports de Whitehorse et du Yukon font également partie du RNA, dans la catégorie des aéroports de l'Arctique.

Les aéroports régionaux et locaux desservent moins de 200 000 passagers réguliers par année. Transports Canada offre la propriété de ces aéroports aux provinces, aux administrations locales, aux commissions aéroportuaires, aux entreprises du secteur privé et à

Petite histoire de la cession d'un aéroport régional

L'aéroport de Hamilton a été cédé à la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth le 21 décembre 1996. Avant la cession, l'aéroport était exploité par Tradeport International Corporation, selon un contrat signé par la municipalité aux termes d'un bail de Transports Canada. Depuis l'arrivée de Tradeport, l'aéroport a vu le nombre de ses passagers passer de 25 000 en 1995 à 150 000 en 1997 (prévisions). Fait encore plus marquant, le fait d'être exploité par une société du secteur privé a permis à l'aéroport de tirer profit du créneau lucratif des messageries aériennes. L'aéroport est devenu le point central canadien pour Federal Express, Purolator et United Parcel Service, ce dernier ayant annoncé récemment qu'il comptait investir 17,2 millions dans une installation de traitement des marchandises.

d'autres intérêts. En devenant la propriété d'exploitants locaux, ces aéroports pourront mieux adapter leurs services aux besoins des communautés qu'ils desservent. Parmi les 69 aéroports régionaux et locaux devant être cédés à des intérêts régionaux d'ici l'an 2000, 33 l'étaient déjà à la fin de 1996-1997. Vingt-quatre doivent l'être en 1997-1998, sept en 1998-1999 et cinq en 1999-2000.

Les **petits aéroports** ne fournissent aucun service passagers régulier. Transports Canada offre ces aéroports à des intérêts locaux. Au total, 31 petits aéroports seront cédés : 17 l'ont été en 1996-1997, 13 le seront en 1997-1998 et un en 1998-1999.

À la fin de 1996-1997, tous les **aéroports de l'Arctique** avaient été cédés aux gouvernements territoriaux.

Un aéroport est considéré comme un **aéroport éloigné** s'il représente le seul mode de transport fiable sur lequel les communautés desservies peuvent compter à long terme d'année. Transports Canada prévoit céder deux aéroports éloignés seulement. Les onze autres pourraient aussi l'être si des communautés locales se montrent intéressées à en assumer l'exploitation.

Bilan des cessions d'aéroports					
	Aéroports cédés	1997-1998	1998-1999	1999-2000	Total
RNA*	8	10	6	--	24
Régionaux/locaux	33	24	7	5	69
Petits	17	13	1	--	31
Arctique**	11	--	--	--	11
Éloignés	--	--	1	1	2
Total	69	47	15	6	137

* Inclut les cessions à des AAL avant l'entrée en vigueur de la Politique nationale des aéroports.
 ** Les aéroports de l'Arctique incluent deux aéroports du RNA : Yellowknife et Whitehorse.

Le point sur notre plan de cession des aéroports. Transports Canada s'était fixé comme plan ambitieux de céder 68 aéroports au cours de l'exercice financier 1996-1997. Il a cependant dû reporter la cession de 34 de ces aéroports, à cause de la nature complexe des négociations avec les tiers et, aussi, des retards inattendus dans le règlement de questions touchant les ressources humaines et les revendications territoriales. Vingt-quatre des cessions reportées se réaliseront en 1997-1998 et les dix autres en 1998-1999. Malgré ce changement, la mise en oeuvre du plan de cession respecte le calendrier établi - tous les aéroports qui devaient être cédés à la fin de l'exercice financier 1999-2000 le seront.

2. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)

Établi en avril 1995, le PAIA offre aux demandeurs admissibles une aide financière pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation. Pour être admissibles, les aéroports doivent offrir des services passagers réguliers, remplir les exigences de délivrance des certificats d'aéroport et ne pas être la propriété du gouvernement fédéral. En 1996-1997, Transports Canada a investi 9,4 millions de dollars dans la réalisation de ces projets.

3. Modifications de bail

Toronto. Le 2 décembre 1996, le ministre des Transports a conclu une entente avec l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) pour transférer la gestion, l'exploitation et le développement de l'aéroport international Lester B. Pearson. Suite à cet arrangement, le Conseil du Trésor a approuvé le versement d'une aide financière à l'AAGT pour financer des projets précis que Transports Canada a déjà entrepris ou qu'il envisage d'entreprendre (p. ex. achèvement de la piste nord-sud, aménagement d'installations centralisées de dégivrage et de lutte contre les incendies). Cette modification coûtera 185,1 millions de dollars sur dix ans, montant qui sera versé à l'AAGT sous forme de crédits de loyer. Le coût pour 1996-1997 avait été évalué à 12 millions, mais comme le loyer est en fait moins cher que prévu, seulement 3,3 millions ont été crédités.

Calgary, Edmonton et Vancouver. Le 28 février 1997, le Ministère a signé un accord de principe en vue de modifier les baux fonciers conclus avec les AAL exploitant les aéroports internationaux de Calgary, Edmonton et Vancouver. Cette mesure a été prise dans le but d'adapter la politique sur les transports aux besoins des différentes régions du Canada. Les modifications aux baux permettront aux AAL de fonctionner un peu plus comme les AAC, selon la PNA. Plus précisément, elles :

- ◇ accordent aux administrations la latitude financière dont elles ont besoin pour s'adapter à la hausse de trafic passagers sans précédent qui s'est produite depuis la signature des baux fonciers originaux en 1992;
- ◇ prévoient l'adoption de principes de responsabilité publique qui ressemblent à ceux énoncés dans l'actuelle politique aéroportuaire;
- ◇ permettent la nomination de représentants fédéraux au sein des conseils d'administration.

Au cours des dix prochaines années, d'après les prévisions de trafic passagers, les paiements de loyer diminueront d'environ 116 millions de dollars pour Calgary, de 127 millions pour Edmonton et de 46 millions pour Vancouver. Les aéroports investiront ces économies dans des projets d'expansion et d'amélioration.

4. Règlement d'une réclamation touchant les aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Pearson

Le 3 décembre 1993, le gouvernement a annulé les contrats avec T1T2 Limited Partnership visant la privatisation des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson. En septembre 1994, la T1T2 Limited Partnership a intenté une poursuite contre la Couronne pour rupture de contrat, en demandant 662 millions de dollars en dommages-intérêts pour perte de profits et intérêts et coûts avant jugement. Après plus de trois ans de poursuites judiciaires, un arrangement à l'amiable a été pris avec le plaignant. L'arrangement prévoit le remboursement de 45 millions de dollars pour les frais et débours engagés par le plaignant et de 15 millions pour les intérêts et les frais judiciaires.

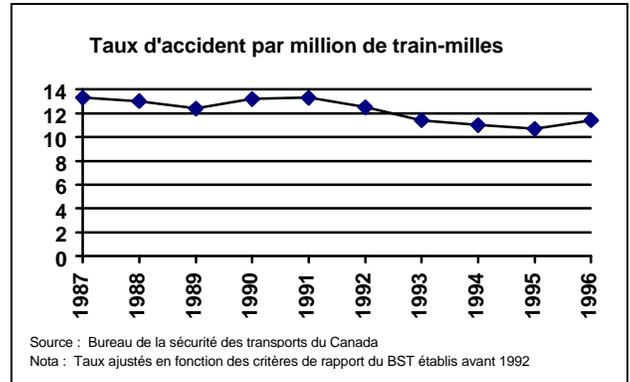
3.6 Surface

OBJECTIF

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui y sont exposés.

1. Sécurité ferroviaire

Tel qu'illustré dans le graphique ci-contre, les programmes de surveillance de la réglementation mis de l'avant par le Ministère, y compris les initiatives prises en matière d'inspection et de consultation, ont contribué à la chute constante de 16,5 p. 100 du taux d'accidents ferroviaires en sol canadien entre 1991 et 1994. Ce taux est demeuré relativement stable en 1995 pour augmenter de 6,2 p. 100 au cours de 1996. La hausse est attribuable aux déraillements en voie principale survenus durant l'hiver 1996, provoqués par des températures rigoureuses et l'affouillement des plates-formes ferroviaires.



Les données sur le rendement figurant dans le tableau ci-dessous illustrent les résultats réels des différents programmes pour les domaines de la vérification de l'équipement et de l'ingénierie. Soucieux de rendre ses mesures de contrôle plus efficaces, Transports Canada s'oriente vers un programme de suivi global qui suppose plus que la simple inspection. Avec la coopération des différents intervenants, cette transition devrait se faire dans les cinq prochaines années.

	Données réelles 1992-1993	Données réelles 1993-1994	Données réelles 1994-1995	Données réelles 1995-1996	Prévisions 1996-1997	Données réelles 1996-1997
Vérification de l'équipement :						
◊ Unités motrices inspectées	4 290	3 294	3 067	2 249	3 600	2 772
◊ Wagons et voitures à voyageurs inspectés, y compris les wagons chargés de marchandises dangereuses	39 615	41 656	37 567	30 204	35 000	33 498
Ingénierie ferroviaire :						
◊ Inspections détaillées de la voie (milles)	7 781	9 869	9 638	7 969	6 500	9 065
◊ Inspections détaillées de passages à niveau	3 526	3 068	2 647	1 992	3 000	2 540

Source : Données soumises par les inspecteurs régionaux

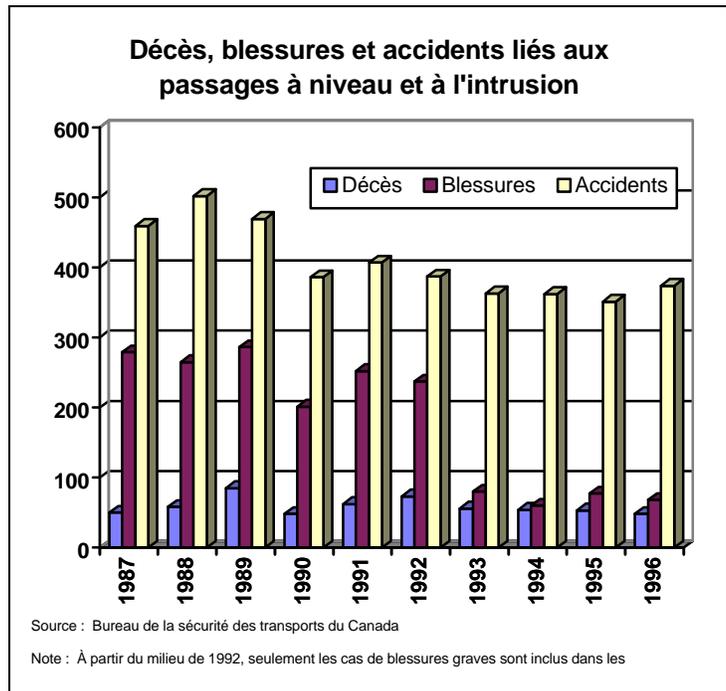
En 1996-1997, le Ministère a effectué un peu moins d'inspections que prévu, puisqu'il a dû réaffecter ses ressources à d'autres dossiers prioritaires de sécurité.

Passages à niveau. En octobre 1995, le Ministère a fait des démarches à l'échelle nationale, en coopération avec l'industrie, les groupes d'intérêt, les provinces et les municipalités, pour élaborer un plan de dix ans qui permettrait de réduire le nombre de décès, de blessures et d'accidents liés aux passages à niveau et à l'intrusion. Les travaux rattachés à ce programme se poursuivent. Un processus de consultation a été établi en 1996-1997 pour traiter cinq grandes questions : l'éducation, le contrôle d'application, la

recherche, l'ingénierie et le cadre législatif. Les parties s'unissent pour atteindre ensemble un but commun, soit de réduire de moitié le nombre de décès attribuables aux passages à niveau et à l'intrusion d'ici dix ans.

En 1996-1997, 7,5 millions de dollars ont été versés dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau pour l'installation de dispositifs de sécurité, notamment des dispositifs d'avertissement automatique aux croisements rail/route.

Transports Canada a également continué d'appuyer Opération Gareautrain, un programme d'éducation créé en coopération avec l'Association des chemins de fer du Canada, pour sensibiliser le public aux programmes de sécurité et aux dangers liés aux passages à niveau et à l'intrusion. Le Ministère verse 200 000 \$ par année à ce programme.



2. Transport des marchandises dangereuses (TMD)

En règle générale, le nombre d'accidents à déclarer sert d'indicateur de rendement. Les accidents à déclarer sont ceux qui comportent :

- ◇ soit un déversement accidentel de marchandises dangereuses au-delà de la limite réglementaire;
- ◇ soit un décès ou une blessure;
- ◇ soit des dommages importants attribuables au mauvais confinement de marchandises dangereuses.

Depuis 1985, le nombre d'accidents à déclarer a diminué, en partie grâce au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, aux inspections et aux services d'information. On recense environ 27 millions d'expéditions de marchandises dangereuses par année. De ce nombre, seulement 307 ont donné lieu à un accident à déclarer en 1996.

Accidents à déclarer et décès : 1987-1996

Année	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993 ¹	1994 ¹	1995	1996 ²
Accidents	509	490	561	396	439	394	242	290	336 ³	307
Décès (total)	9	20	17	15	14	8	31 ⁴	13	7	5
Décès causés par des marchandises dangereuses	0	6	3	0	1	0	20	0	0	1

¹. Les données peuvent avoir été modifiées suite à un changement dans le traitement des rapports et autres facteurs.

². Certains des rapports de 1996 n'étaient pas terminés au moment de l'impression.

³. Le chiffre publié dans le Rapport de rendement précédent (356) était incorrect.

⁴. Un accident a fait 20 morts à lui seul.

Si le nombre de décès attribuables aux marchandises dangereuses est faible, il demeure néanmoins une source d'inquiétude. Le Ministère entend réduire, et même éliminer, tous les dangers possibles en prenant diverses mesures, par exemple en améliorant les normes sur les citernes routières, les wagons-citernes et les conteneurs intermodaux. Dans la majorité des cas, les décès liés à des accidents à déclarer résultent de l'accident comme tel, et non de la présence de marchandises dangereuses.

En janvier 1997, la Direction générale du TMD a mis sur pied un système d'évaluation des accidents basé sur un concept créé par l'industrie (ICI Canada). Le système, qui sert d'indicateur de rendement additionnel, donne le profil des accidents. Pour chaque accident, on doit répondre à vingt questions portant sur les conséquences de l'accident. Chaque réponse «oui» vaut un point; la gravité des accidents varie donc de zéro à vingt. Bien qu'il soit encore trop tôt pour dégager des tendances, d'autres pays se sont montrés intéressés à cette application.

Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC). CANUTEC offre un service d'information et de communication bilingue 24 heures par jours sur les substances chimiques et leur réglementation. Les conseillers sont des chimistes professionnels qui savent interpréter les données scientifiques et techniques et prodiguer des conseils en cas d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses en cours de transport. CANUTEC reçoit environ 30 000 appels par année; la plupart sont des demandes de renseignements sur la réglementation en vigueur, mais bon nombre proviennent de gens devant faire face à une menace à la sécurité publique. CANUTEC reçoit des appels des services d'intervention d'urgence (police et pompiers), de parents d'enfants ayant ingurgité des produits nettoyants, et d'employeurs dont les employés ont été accidentellement exposés à des produits chimiques.

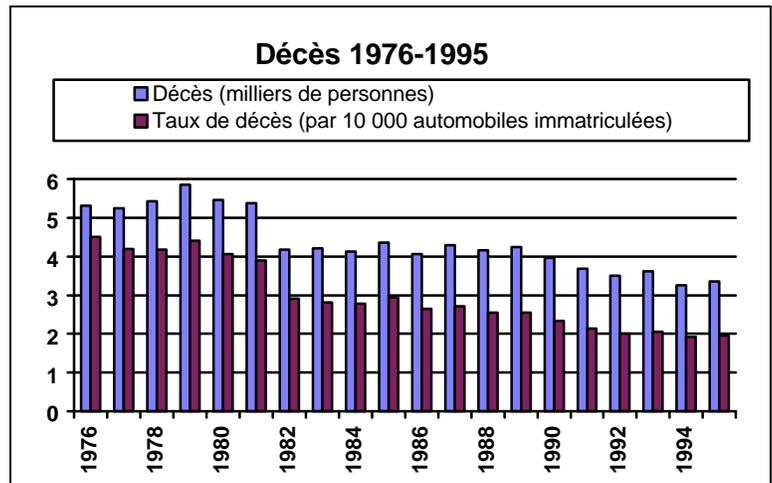
Le saviez-vous?

Les administrations japonaises ont communiqué avec CANUTEC pour obtenir de l'information sur le SARIN après l'attentat terroriste dans leur réseau de métros.

3. Sécurité routière

Le réseau routier est responsable d'environ 95 p. 100 de tous les accidents de transport. Les programmes fédéraux (réglementation, recherche, contrôle d'application, éducation, enquêtes sur les accidents) ont contribué à réduire de façon soutenue le nombre de décès causés par des accidents de la route. Comme le démontre le graphique ci-contre, le taux a chuté de 2,94 décès par 10 000 véhicules automobiles immatriculés en 1985 à 1,96 en 1995.

Vision 2001. En octobre 1996, Transports Canada s'est engagé à travailler avec les provinces et territoires, les municipalités, les organismes d'exécution, les fabricants de véhicules automobiles, les concepteurs de routes, les conseils de sécurité, les associations d'autocars et de camionnage et d'autres intéressés, dans le but de rendre les routes du Canada les plus sécuritaires du monde d'ici l'an 2001. Le Canada se classe présentement au septième rang dans le domaine de la sécurité routière. Recherches, données et programmes sont autant de ressources que Transports Canada consacre à ce grand objectif, s'intéressant tout particulièrement au port de la ceinture de sécurité et au rendement des sacs gonflables.



Sondage sur le port de la ceinture de sécurité. En juin 1996, Transports Canada a fait un sondage sur le port de la ceinture de sécurité auprès des occupants de 94 000 véhicules. Le sondage, mené à 240 endroits différents un peu partout au pays, a révélé qu'à l'échelle nationale 92 p. 100 des conducteurs et 90 p. 100 des occupants de voitures de tourisme portent leur ceinture. Les sondages de 1994 avaient montré que seulement 88 p. 100 de l'ensemble des occupants portaient leur ceinture. Transports Canada, en partenariat avec les provinces, les territoires, les services de police et divers organismes de sécurité routière, a mis sur pied le Programme canadien sur la protection des occupants, dont l'objectif est d'inciter davantage les Canadiens à utiliser la ceinture de sécurité et les ensembles de retenue pour enfants. Depuis 1989, l'utilisation accrue de la ceinture de sécurité au Canada a permis :

- ◇ de sauver 2 400 vies;
- ◇ d'éviter 55 000 blessures;
- ◇ d'économiser 3 millions de dollars en coûts sociaux et frais de santé.

Sacs gonflables. Transports Canada et la *U.S. National Highway Traffic Safety Administration* ont entrepris un programme de recherche sur les sacs gonflables «intelligents» et la conception de mannequins d'essai améliorés. Ce programme fait partie des recherches continues sur la protection des occupants en cas d'accident effectuées à l'appui de la réglementation sur la sécurité automobile. Entre 1994 et 1996, Transports Canada a étudié plus de 400 collisions impliquant des sacs gonflables déployés et des occupants attachés et non attachés. Il a constaté que les sacs gonflables avaient causé la mort de deux adultes et d'un enfant. Étant donné la vitesse à laquelle les sacs doivent se gonfler pour être efficaces, les personnes de petite taille et les enfants sont particulièrement à risque. En septembre 1996, Transports Canada a envoyé à 10 fabricants automobiles une lettre leur demandant de collaborer avec lui pour améliorer sans tarder la performance des sacs gonflables. L'industrie a répondu en novembre qu'elle avait l'intention de mettre sur le marché des sacs gonflables moins agressifs. Transports Canada a également consulté l'industrie et les provinces et territoires pour obtenir leur

coopération et leur appui relativement à un programme national de désactivation des sacs gonflables. Les consultations à ce sujet se poursuivent.

Normes sur la sécurité des véhicules automobiles. En septembre 1996, Transports Canada a annoncé qu'il proposait de modifier les Normes sur la sécurité des véhicules automobiles dans le but d'améliorer les rétroviseurs des autobus scolaires circulant au Canada. Cette modification permettra aux conducteurs d'autobus scolaires de voir en tout temps ce qui se passe devant leur véhicule et de chaque côté. Aussi, certaines dispositions du règlement seront reformulées plus clairement pour harmoniser les exigences canadiennes sur la réflectivité des rétroviseurs avec celles des États-Unis. La modification devrait être finalisée à l'automne 1997.

Le saviez-vous?

En 1996, Chrysler Canada a rappelé 41 400 véhicules suite à une enquête poussée de Transports Canada sur les pièces défectueuses des systèmes d'antiblocage des freins (ABS). L'enquête se poursuit auprès d'autres fabricants de systèmes ABS.

Le tableau suivant donne les principaux indicateurs de rendement pour les essais de conformité, les enquêtes sur les défauts et les accidents, et le nombre d'unités rappelées pour des motifs de sécurité routière.

	Données réelles 1992-1993	Données réelles 1993-1994	Données réelles 1994-1995	Données réelles 1995-1996	Données réelles 1996-1997
Essais de conformité (véhicules, pneus, ensembles de retenue pour enfants)	112	97	100	368	314
Enquêtes sur les défauts	836	722	935	1 684	1 226
Nombre d'accidents ayant fait l'objet d'une enquête	311	317	314	237	263
Unités rappelées (véhicules, pneus, ensembles de retenue pour enfants)	2 05 millions	1 0 millions	0 7 millions	2 34 millions	1 0 millions

3.7 Administration du Ministère

OBJECTIF

Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada, pour concourir au développement et au fonctionnement d'un réseau national de transport sûr et efficace.

1. Sécurité et planification d'urgence

Retrait de la GRC des aéroports internationaux. Transports Canada a commencé à travailler avec les exploitants d'aéroports, la Gendarmerie royale du Canada et les services de police locale pour préparer le retrait de la GRC des services de protection et de sécurité aux aéroports internationaux. Transports Canada s'est fait un devoir de prendre des dispositions de rechange pour que la sécurité aérienne ne soit nullement compromise à ces endroits. Le 1^{er} avril 1997, les services de la GRC ont été retirés aux aéroports internationaux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg et Ottawa. Transports Canada a négocié avec la majorité des administrations aéroportuaires des ententes de contribution d'un montant global de 19 millions de dollars pour fournir un financement transitoire et les biens excédentaires de la GRC. En juillet 1997, un peu plus de 12 millions de dollars avaient été transférés aux administrations aéroportuaires locales.

Contrôle de sécurité aux aéroports. Transports Canada a aussi commencé en 1996 à transférer, du gouvernement fédéral à l'industrie du transport aérien, la responsabilité d'acheter et d'entretenir l'équipement nécessaire au contrôle de sécurité aux aéroports. Une entente a été approuvée pour rembourser jusqu'à 950 000 \$ à la *Air Transport Security Corp.*, organisme sans but lucratif, si jamais les négociations n'aboutissent pas. Une autre entente a été conclue au sujet du cadre réglementaire qu'il faudrait établir en matière de sécurité aérienne pour maintenir les normes rigoureuses du rendement de l'équipement de contrôle après le transfert.

2. Examen administratif et fonctionnel (étude des fonctions auxiliaires)

En 1993, le Ministère a procédé à l'examen de ses activités administratives et fonctionnelles. À l'issue de cet examen, il a conclu qu'il pouvait réduire ses dépenses administratives de 50 millions de dollars et de 1 000 équivalents temps plein pour 1997-1998 en prenant les mesures suivantes :

- ◇ rationaliser considérablement les processus et systèmes et exploiter à capacité les nouveaux systèmes d'information;
- ◇ réduire ou éliminer les chevauchements, les dédoublements et les systèmes parallèles.

Mentionnons que l'examen administratif et fonctionnel - et le suivi direct des résultats - a en quelque sorte été dépassé par les changements majeurs découlant de l'Examen des programmes du gouvernement. Ces changements, y compris la cession de la Garde côtière canadienne, du système de navigation aérienne et d'un nombre considérable d'aéroports, ont eu un impact organisationnel important et nécessité une restructuration majeure du Ministère. Aussi le Ministère a-t-il entrepris en 1996-1997 l'examen des besoins en ressources à l'échelle nationale en vue de répartir ses ressources limitées en fonction des besoins de la nouvelle organisation, tout en continuant à réduire les frais généraux au minimum.

À la fin de 1996-1997, les réductions en frais généraux avaient permis à Transports Canada de réaliser des économies de 43 millions de dollars et de 780 équivalents temps plein.

4.0 Renseignements supplémentaires

Annexe 1 - Sommaires financiers en tableaux

1.1 Autorisations et dépenses par crédit

<i>Crédit(millions de \$)</i>	1996-1997 Budget des dépenses	1996-1997 Montant réel	
Budgétaire			
1	Dépenses de fonctionnement	410,7	434,1
5	Dépenses en capital	449,3	273,1
10	Subventions et contributions	406,5	414,4
15	Paielements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	31,9	27,9
20	Paielements à Marine Atlantique S.C.C.	87,2	97,2
25	Paielements à VIA Rail Canada Inc.	248,5	235,8
30	Paielements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le pont de Valleyfield	2,0	--
35	Paielements à la Société canadienne des ports	1,5	2,5
37A	Renonciation à une créance - Ports de Saint John et de Prince Rupert	--	23,1
38B	Renonciation à une créance - Société du port de Québec	--	6,3
(S)	Ministre des Transports - Salaire et allocation pour automobile	0,1	0,1
(S)	Fin des péages - Pont Victoria	6,7	4,2
(S)	Contribution aux régimes d'avantages sociaux des employés	96,6	100,3
(S)	Frais des agences d'encaissements	--	0,1
(S)	Paielements à NAV CANADA	--	291,7
(S)	Remboursement de montants portés au crédit des recettes d'années antérieures	--	1,2
(S)	Dépense des produits de l'aliénation des biens de surplus de la Couronne	--	2,1
Total du Ministère		1 741,0	1 913,9

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

Explication de l'écart. Les dépenses réelles en 1996-1997 ont dépassé de 172.9 millions de dollars les prévisions du Budget des dépenses principale à cause des éléments suivants:

Augmentations:

- 292 millions - financement transitoire de NAV CANADA
- 137 millions - traitements et salaires extraordinaires
- 60 millions - règlement d'une indemnité pour les aéroports 1 et 2 de Pearson
- 29 millions - radiation de dettes
- 12 millions - coûts de commercialisation du SNA
- 11 millions - Transport Route Canada Inc.
- 4 millions - subventions tenant lieu de taxes
- 4 millions - coûts additionnels pour les régimes d'avantages sociaux des employés
- 3 millions - réduction de loyer avec l'Administration de l'aéroport du Grand Toronto
- 3 millions - retrait de la GRC de l'aéroport Pearson

Réductions:

- 238 millions - non-application de la taxe sur le transport aérien après la cession du SNA
- 126 millions - coûts futurs pour le rachat des services de traversiers du Labrador
- 30 millions - le remplacement du traversier M.V. LUCY MAUD MONTGOMERY

1.2 Recettes portées au Trésor

Activité	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Montant réel 1995-1996	Total prévu 1996-1997	Montant réel 1996-1997
<i>(millions de \$)</i>					
Politiques et Coordination					
Rendement des investissements	27,1	24,3	23,1	20,0	7,9
Ventes	--	--	--	--	13,7
Remboursement des dépenses d'années précédentes	--	--	--	--	4,6
Ajustements	1,4	2,1	2,1	--	6,6
	28,5	26,5	25,2	20,0	32,8
Marine					
Rendement des investissements	0,0	0,0	0,0	--	0,0
Ventes	4,3	0,0	6,9	--	1,0
Remboursement des dépenses d'années précédentes	--	--	--	--	0,2
Divers	--	--	--	--	0,6
Ajustements	6,8	11,4	--	--	0,1
	11,1	11,5	6,9	--	1,9
Aviation					
Remboursement des dépenses d'années précédentes	--	--	--	--	0,1
Divers	--	--	--	--	0,0
Ajustements	2,1	1,4	2,2	--	0,4
	2,1	1,4	2,2	--	0,5
Système de navigation aérienne					
Ventes	--	--	--	--	1 500,0
Remboursement des dépenses d'années précédentes	--	--	--	--	0,3
Taxe sur le transport aérien	--	--	--	688,9	737,2
Ajustements	--	--	--	--	0,4
	--	--	--	688,9	2 237,9
Aéroports					
Ventes	--	--	--	--	1,4
Remboursement des dépenses d'années précédentes	--	--	--	--	0,7
Divers	--	--	--	--	0,1
Ajustements	1,0	1,9	0,9	--	0,5
	1,0	1,9	0,9	--	2,6
Surface					
Remboursement des dépenses d'années précédentes	--	--	--	--	0,1
Ajustements	0,3	0,1	0,1	--	1,5
	0,3	0,1	0,1	--	1,7
Administration du Ministère					
Rendement des investissements	--	--	--	--	0,3
Produits de l'aliénation des biens de la Couronne	--	--	2,6	--	1,1
Remboursement des dépenses d'années précédentes	--	--	--	--	1,1
Privilèges, licences et permis de location de wagons-trémies ²	4,9	7,0	8,9	8,0	--
Divers	--	--	--	--	10,5
TPS (total du Ministère)	--	--	--	--	31,2
Ajustements	7,4	14,5	5,0	--	2,0
	12,3	21,5	16,5	8,0	46,3
Total des recettes portées au Trésor	55,4	62,9	51,7	716,9	2 323,8

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

1. À partir de 1996-1997, la taxe sur le transport aérien est portée au crédit du Trésor, suite à la cession du Système de navigation aérienne à NAV CANADA.
2. Les recettes réelles pour 1993-1994 et 1994-1995 incluent des montants liés à l'Office du transport du grain de l'Ouest, qui fait partie de Transports Canada depuis 1995-1996.

1.3 Recettes à valoir sur le crédit

Activité (millions de \$)	Montant réel	Montant réel	Montant réel	Total prévu	Montant réel
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1996-1997
Politiques et Coordination					
Divers	0,1	0,0	0,0	--	0,0
Marine					
Droits de quai et de port	7,7	9,0	11,3	16,1	18,7
Sécurité des navires et droits d'immatriculation	2,9	3,7	5,5	6,8	7,1
Divers	5,7	3,2	4,2	--	--
Autres ¹	13,5	8,0	--	--	--
	29,8	23,9	21,0	22,9	25,7
Aviation					
Ventes, location et licences	0,8	1,4	5,4	11,6	6,5
Autres droits de services	0,2	0,1	1,7	--	0,2
Approbations réglementaires	0,3	0,4	0,6	0,5	0,5
Recouvrement auprès de la Garde côtière canadienne : hélicoptères et télécommunications	13,6	13,8	13,1	14,3	14,5
Recouvrement auprès de la Défense nationale : entretien de la flotte pour vols officiels	--	2,5	6,1	7,4	8,2
Recouvrement pour le système de navigation aérienne : services d'aéronefs et instruction au vol	--	--	--	6,7	7,0
Autres recouvrements	--	1,2	1,3	1,2	1,6
	14,9	19,5	28,2	41,6	38,5
Système de navigation aérienne					
Taxe sur le transport aérien ²	530,0	588,8	682,7	--	--
Droits de transport international (survol)	39,5	36,2	67,9	207,3	176,6
Ventes, location et licences	1,4	1,4	--	1,6	0,8
Allocation pour formation ³	--	--	--	21,5	10,1
Recouvrement auprès du Service de l'environnement atmosphérique : entretien électronique et observations météorologiques	0,2	0,1	0,1	--	--
Recouvrement auprès de la Garde côtière canadienne : hélicoptères et télécommunications	0,3	0,3	--	0,4	--
Autres droits de services	4,2	0,9	--	0,8	2,3
Divers	--	0,4	--	0,2	0,2
	575,6	628,2	750,7	231,8	190,0
Aéroports					
Location	58,7	52,9	44,7	42,9	41,2
Concessions	76,3	90,0	98,7	83,6	81,5
Redevances d'atterrissage	76,4	85,1	91,9	79,3	84,8
Redevances générales d'aérogare	40,4	44,8	54,8	44,6	45,1
Paiements de loyer	19,6	17,1	65,6	44,6	64,6
Biens meubles des administrations aéroportuaires locales	8,5	1,7	--	--	--
Recouvrement pour le système de navigation aérienne : installations et entretien	0,0	0,0	0,1	--	0,1

(suite à la page suivante)

Activité (millions de \$)	Montant réel	Montant réel	Montant réel	Total prévu	Montant réel
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1996-1997
Recouvrement pour le programme des services de l'environnement : services de météorologie	0,2	0,2	0,1	--	0,0
Recouvrement auprès de la GRC	0,7	0,5	0,5	--	0,5
Divers recouvrements auprès d'autres ministères	0,2	--	--	0,6	--
Divers	10,3	10,9	11,5	9,2	6,9
	291,3	303,3	367,9	304,9	324,6
Surface					
Centre d'essais pour véhicules automobiles	0,3	0,9	0,6	0,3	0,3
Administration du Ministère					
Services de formation et d'informatique	17,1	26,5	30,0	9,4	8,3
Total des recettes à valoir sur le crédit	929,1	1 002,3	1 198,5	610,9	587,4

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

1. Inclut toutes les recettes réelles liées à la Garde côtière canadienne, qui a été transférée au ministère des Pêches et Océans le 1^{er} avril 1995.
2. À partir de 1996-1997, la taxe sur le transport aérien sera portée au crédit du Trésor, suite à la cession du Système de navigation aérienne à NAV CANADA.
3. Les recettes pour 1993-1994, 1994-1995 et 1995-1996 sont incluses dans l'activité Administration du Ministère.

1.4 Dépenses en capital par activité

Activité (millions de \$)	Montant réel	Montant réel	Montant réel	Total prévu	Montant réel
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1996-1997
Politiques et Coordination	12,5	1,0	0,6	2,9	0,3
Marine	167,8	108,1	0,0	24,4	13,1
Aviation	25,2	10,9	34,9	16,5	6,3
Système de navigation aérienne	209,8	206,6	85,9	257,5	114,1
Aéroports	135,8	146,0	135,7	135,1	121,3
Surface	2,5	3,1	3,5	2,4	3,5
Administration du Ministère	38,8	37,9	23,8	10,5	14,5
Total des dépenses en capital	592,4	513,6	284,3	449,3	273,1

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

1.5 Prêts par activité

Ce tableau donne les soldes de prêts qui étaient dus à Transports Canada au 31 mars 1997.

Activité	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Montant réel 1995-1996	Total prévu 1996-1997	Montant réel 1996-1997
<i>(\$ millions)</i>					
Politiques et Coordination					
<i>Société canadienne des ports :</i>					
Saint John ¹	18,1	18,1	18,1	18,1	--
Prince Rupert ²	16,2	15,8	15,3	14,8	10,0
Belledune	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4
Montréal	4,7	4,1	3,5	2,9	2,9
Vancouver	2,7	2,4	2,1	1,7	1,7
	42,2	40,9	39,4	37,9	15,0
Fonds de prêts interportuaire ³	50,0	50,0	50,0	50,0	43,7
Administration du pont du port de Saint John	29,4	29,0	28,6	28,2	28,6
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ⁴	99,6	80,7	--	--	--
	221,2	200,6	118,1	116,1	87,3
Marine					
Prêt à la Commission portuaire de Hamilton	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Total des prêts	221,6	200,8	118,3	116,3	87,5

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

1. En juillet 1996, Transports Canada et le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick ont fait grâce d'une dette respective de 18,1 millions et 19,7 millions à la Société du port de Saint John. Cette dette avait été contractée principalement pour l'aménagement du terminal Rodney, projet ayant pour objectif de solidifier le marché des conteneurs à Saint John. Malheureusement, suite à divers événements survenus dans le transport maritime international (notamment la décision des exploitants de porte-conteneurs de regrouper leurs opérations à un plus petit nombre de ports), le terminal n'a pas pu attirer suffisamment de clients pour pouvoir faire les paiements exigés par sa dette globale.
2. En février 1997, Transports Canada a renoncé à 4,8 millions de la dette globale que lui devait la Société du port de Prince Rupert, pour que celle-ci puisse partir sur une base financière solide en tant que port géré et exploité par des intérêts locaux conformément à la Politique maritime nationale. La société avait du mal à payer ses dettes ces dernières années à cause d'une baisse des expéditions de grain et de charbon, deux des principales marchandises transportées à cet endroit.
3. En janvier 1997, le gouvernement fédéral a fait remise d'une dette de 6,3 millions de dollars au Port de Québec pour permettre à celui-ci d'atteindre une meilleure viabilité commerciale et de rénover ses installations. {Note du rédacteur : le Fonds de prêts interportuaire n'apparaît pas au Budget des dépenses, Partie III, 1996-1997}.
4. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a remboursé son prêt en totalité le 31 décembre 1995.

1.6 Paiements de transfert par activité

Activité	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Montant réel 1995-1996	Total prévu 1996-1997	Montant réel 1996-1997
<i>(millions de \$)</i>					
SUBVENTIONS					
Politiques et Coordination	18,4	53,8	40,3	27,0	26,8
Marine	0,0	0,0	10,1	--	13,0
Aviation	0,0	0,0	0,0	--	--
Aéroports	1,0	--	--	--	--
Administration du Ministère	0,0	0,0	0,0	--	--
Total des subventions	19,5	53,8	50,4	27,0	39,8
CONTRIBUTIONS					
Politiques et Coordination ¹	239,3	249,3	299,7	334,4	330,6
Marine ²	1,5	1,8	--	--	0,1
Aviation	0,1	0,0	--	--	0,2
Système de navigation aérienne	0,1	0,2	0,3	0,4	--
Aéroports ³	42,1	25,0	35,2	40,7	329,9
Surface	9,8	8,2	8,5	7,7	7,6
Administration du Ministère ⁴	2,4	2,3	1,9	3,1	2,1
Total des contributions	295,4	286,7	345,5	386,2	670,4
Total des paiements de transfert	314,9	340,5	395,9	413,2	710,2

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

1. Inclut les paiements statutaires versés au CN pour le pont Victoria.
2. Les dépenses réelles pour 1993-1994 et 1994-1995 incluent des montants liés à la Garde côtière canadienne, qui a été transférée au ministère des Pêches et Océans le 1^{er} avril 1995.
3. Inclut les paiements législatifs versés à NAV CANADA pour la période transitoire.
4. Les dépenses réelles pour 1993-1994 et 1994-1995 incluent des montants liés à l'Office du transport du grain de l'Ouest, qui fait partie de Transports Canada depuis 1995-1996.

1.7 Paiements législatifs par activité

Activité (\$ millions)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Montant réel 1995-1996	Budget des dépenses 1996-1997	Montant réel 1996-1997
Politiques et Coordination					
Régimes d'avantages sociaux des employés	2,4	2,5	2,0	1,9	2,2
Pont Victoria - Fin des péages	4,3	2,7	5,0	6,7	4,2
Commercialisation du CN	--	--	1 101,0	--	--
	6,7	5,2	1 108,1	8,6	6,4
Marine					
Régimes d'avantages sociaux des employés	36,0	37,0	5,4	3,7	4,5
Aviation					
Régimes d'avantages sociaux des employés	58,5	58,8	60,2	13,4	14,4
Système de navigation aérienne					
Régimes d'avantages sociaux des employés ¹	--	--	--	55,5	50,6
Aéroports					
Régimes d'avantages sociaux des employés	16,2	16,1	16,8	13,5	16,9
Paiement à NAV CANADA	--	--	--	--	291,7
	16,2	16,1	16,8	13,5	308,5
Surface					
Régimes d'avantages sociaux des employés	2,8	2,8	3,0	3,1	3,3
Administration du Ministère					
Régimes d'avantages sociaux des employés	14,4	14,2	13,2	6,4	8,4
Frais des agences d'encaissements	0,0	0,0	0,0	--	0,1
Remboursement de montants portés au crédit des recettes d'années précédentes	0,2	0,2	0,4	--	1,2
Dépenses des produits de l'aliénation des biens de surplus de la Couronne	5,1	8,2	2,6	--	2,1
Frais adjugés par un tribunal	0,4	--	--	--	--
Ministre - Salaire et allocation pour automobile	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	20,1	22,7	16,2	6,5	11,8
Total des paiements législatifs	140,2	142,6	1 209,6	104,3	399,5

Comme les chiffres ont été arrondis, il se peut que le total des montants figurant dans les colonnes ne corresponde pas exactement au total indiqué au bas du tableau.

1. Les montants pour 1993-1994, 1994-1995 et 1995-1996 sont inclus dans l'activité Aviation.

Annexe 2 - Lois appliquées par le ministre des Transports

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

<i>Loi sur l'aéronautique</i>	1969-1970, c. 45
<i>Loi sur la cession des aéroports</i>	1992, c. 5; 1992, C. 42
<i>Loi sur l'Administration du pont Blue Water</i>	1964-1965, c. 6; 1988, c. 59
<i>Loi concernant la «Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company»</i>	1995, c. 14
<i>Loi sur la Société canadienne des ports</i>	L.R. 1985, c. C-9
<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> c. 36	L.R. 1985, c. S-9; 1993,
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	1996, c. C-10
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal</i>	1929, c. 12
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Toronto</i>	1960, c. 26
<i>Loi sur la commercialisation du CN</i>	1995, c. 24
<i>Canadian Pacific Railway (1881) Act</i>	1881, c. 1
<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 les commissaires du havre de Hamilton</i>	1912, c. 98; 1951, c. 17
<i>Loi sur les Commissions portuaires</i>	1985, c. H-1
<i>Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard</i>	1906-07, c. 22
<i>Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux</i>	L.R.C. 1952, c. 157
<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 sur le havre de Meaford</i>	1866, c. 78; 1907-1908, c.46
<i>Loi sur le gardien de port pour le havre de Montréal</i>	1873, c. 11; 1882, c. 45; 1980-1981-1982-1983, c. 8
<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 sur le transport routier 1987</i>	L.R., c. 29 (3 ^e suppl.) 1985, c. M-12.01
<i>Loi sur le 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; 1988, c. 38
<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>Loi sur les ports et installations de ports publics</i>	L.R. 1985, c. P-29
<i>Loi sur les gardiens de port de Québec</i>	1871, c. 33; 1873, c. 11; 1980-81-82-83, c. 8;
<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.C., c. 32 (4 ^e suppl.) 1985, c. R-42; 1994, c. 15
<i>Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs</i>	L.R. 1985, c. S-1

<i>Loi sur l'administration de la voie maritime du St-Laurent</i>	L.R. 1985, c. S-2
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	L.C., c. 17 (3 ^e suppl.) 1985, c. S-10.01
<i>Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto</i>	1911, c. 26
<i>Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto</i>	1986, c. 10
<i>Loi sur le ministère des Transports</i>	L.R. 1985, c. T-18
<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 sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne</i>	1970, c. W-3
<i>Loi sur les 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; 1992, c. 4
<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 connaissements</i> (ministre de la Justice et Procureur général du Canada)	L.R. 1985, c. B-5
<i>Loi sur la taxe d'accise</i> (ministre des Finances - partie I; et ministre du Revenu national – parties II-VII)	1985, c. E-15; 1992, c. 29
<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.C., c. 15 (4 ^e suppl.) 1985, c. N-23.6
<i>Loi sur le pont Ste-Foy-St-Nicolas</i> (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	1964-1965, c. 16

Annexe 3 - Pour plus d'information

Des renseignements additionnels sur certains sujets traités dans ce document sont disponibles dans d'autres rapports. Voici la liste de ces rapports et les adresses où on peut se les procurer. Des frais minimes s'appliquent dans certains cas.

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

VIA Rail Canada Inc.
2, Place Ville Marie
Montréal (Québec)
H3B 2G6

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
14^e étage, pièce 1400
360, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1R 7X7

Société canadienne des postes
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario)
K1A 0N6

Marine Atlantique S.C.C.
100, rue Cameron
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 5Y6

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

Administration de pilotage Laurentienne
715 place Victoria
6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

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

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

La Compagnie de navigation Canarctic Limitée
150, rue Metcalfe
19^e étage, C.P. 39
Ottawa (Ontario)
K2P 1P1

ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES LOCALES

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

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

Administration de l'aéroport international de Calgary
2000, rue Airport N.E.
Calgary (Alberta)
T2E 6W5
Téléphone : (403) 735-1200
Fax : (403) 735-1281

Administration de l'aéroport régional d'Edmonton
C.P. 9860
Edmonton (Alberta)
T5J 2T2
Téléphone : (403) 890-8900
Fax : (403) 890-8446

Administration de l'aéroport du Grand Toronto
Aéroport international Lester B. Pearson

C.P. 6031 - Toronto AMI
Mississauga (Ontario)
L5P 1B2
Téléphone : (905) 676-3344
Fax : (905) 676-3339

AUTRES MINISTÈRES

On peut se procurer les publications suivantes à cette adresse :

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

- ◆ Office des transports du Canada - Partie III
- ◆ Tribunal de l'aviation civile - Partie III
- ◆ Ministère des Pêches et Océans - Partie III, Rapport sur le rendement, et Rapport sur les plans et priorités
- ◆ Transports Canada - Politique nationale des aéroports (TP 12163)

RAPPORTS DE TRANSPORTS CANADA

On peut se procurer les rapports ministériels suivants à cette adresse :

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

Groupe des politiques :

- ◆ Routes fédérales - Rapports sur les projets d'infrastructure spéciale
Courrier électronique :
stambrd@tc.gc.ca
- ◆ Rapports sur l'évaluation des programmes
Téléphone : 993-4123

Groupe des programmes et cessions :

- ◆ Rapport mensuel des aéroports cédés
- ◆ Programmes et cession des ports - Rapport annuel des activités financières

Groupe de la sécurité et de la sûreté :

- ◆ Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile - Rapport annuel
- ◆ Statistiques sur les collisions de véhicules automobiles au Canada (TP 3322)

Ligne téléphoniques pour obtenir des renseignements généraux sur la sécurité routière et l'importation des véhicules
1-800-333-0371

Défauts des véhicules :
1-800-333-0510

On peut s'adresser aux services suivants pour obtenir des publications sur la sécurité des navires qui traitent des produits, pratiques et normes maritimes, un CD-ROM contenant toutes les lois et tous les règlements relevant de Transports Canada, et la liste des publications sur la sécurité maritime :

Groupe de la sécurité et de la sûreté
Direction générale de la sécurité maritime

DISPONIBLE SUR INTERNET
@ www.tc.gc.ca

Le transport au Canada – Rapport annuel de 1996

Services d'aéronefs - liste des aéronefs de Transports Canada et de leur utilisation première

Aviation civile - publications et règlements

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

Transport des marchandises dangereuses - règlement et comment transmettre ses vues sur la mise à jour du règlement en voie de révision

Sécurité maritime - courte liste de publications

Recherche et développement - plan de sciences et technologie, et publications

Sécurité routière - comment obtenir de l'information sur les normes, l'importation, les défauts, les rappels, la consommation du carburant et les lois

Sécurité ferroviaire - publications

Index

A

Accords bilatéraux sur le transport aérien international · 20
Administrations de pilotage · 24

B

Bureau de la sécurité des transports du Canada · 4

C

CANUTEC · 51
Ceintures de sécurité · 12
Centre d'essais pour véhicules automobiles · 13, 43
Certification des aéronefs · 27
Cession des ports · 13, 22
Code de sécurité national · 21
Compagnie de navigation Canarctic Limitée · 13, 49
Contamination par le glycol · 16
Contrôle de sécurité aux aéroports · 38

D

Développement durable · 15

E

Émissions des véhicules · 15
Étude sur la fatigue des conducteurs · 21
Évaluations environnementales · 15

G

Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent · 19

L

Loi maritime du Canada - projet · 11, 18
Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile · 11, 28

Loi sur les transports au Canada · 2, 4, 11, 18, 47

M

Maintenance aérienne · 27

N

NAV CANADA · 2, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 28, 40, 41, 43, 45, 46

O

Office des transports du Canada · 4
Opération Gareautrain · 12, 34

P

Politique maritime nationale · 18, 22, 24, 25, 44
Politique nationale des aéroports · 13, 14, 29, 30, 50
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) · 31

R

Réglementation aérienne au Canada · 26
Remédiation du sol · 16
Réservoirs de stockage souterrains · 16
Retrait de la GRC des aéroports internationaux · 38
Routes fédérales · 20, 50

S

Sacs gonflables · 12, 36
Sécurité ferroviaire · 12, 33, 51
Sécurité maritime · 12, 23, 51
Sécurité routière · 12, 36, 51
Services d'aéronefs · 27, 51
Services de traversiers · 13, 14, 19
Substances destructrices de la couche d'ozone · 16
Système d'évaluation des accidents · 35
Système de gestion environnementale · 15, 16
Système de navigation aérienne · 7, 10, 13, 28, 41, 42, 43, 45, 46

T

Taxe sur le transport aérien · 8, 13, 14, 28, 40, 41, 43
Transport accessible · 21
Transport des marchandises dangereuses · 34, 51
Transport durable · 15
Transport Route Canada Inc. · 8, 20
Tribunal de l'aviation civile · 4, 50

V

VIA Rail · 7, 14, 40, 49
Vision 2001 · 36

W

Wagons-trémies à grain · 13, 20