



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 1999

Canada

Présentation améliorée des rapports au Parlement

Document pilote

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

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

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

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 1999

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

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/14-1999

ISBN 0-660-61026-4



Avant-propos

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

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

Cette année, le rapport d'automne sur le rendement comprend 82 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport du gouvernement intitulé *Une gestion axée sur les résultats* – Volume 1 et 2.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 1999, porte sur une responsabilisation axée sur les résultats en signalant les réalisations par rapport aux attentes en matière de rendement et aux engagements en matière de résultats énoncés dans le projet pilote de *Rapport sur les plans et priorités* pour 1998-1999. Les principaux engagements en matière de résultats pour l'ensemble des ministères et organismes sont aussi inclus dans *Une gestion axée sur les résultats* - Volume 2.

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

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

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

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

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

Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

**Pour la période se terminant
le 31 mars 1999**

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

Résumé	4
1.0 Message du ministre des Transports	4
2.0 Aperçu ministériel	6
2.1 Vision, mission et mandat.....	6
2.2 Objectifs stratégiques.....	7
2.2.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats.....	8
2.3 Contexte d'exploitation	9
2.3.1 Position au sein du gouvernement	9
2.3.2 Partenaires	10
2.3.3 Défis	11
2.4 Organisation ministérielle	12
2.4.1 Description des secteurs d'activité.....	12
2.4.2 Structure organisationnelle	14
3.0 Rendement du Ministère	15
3.1 Attentes	15
3.2 Réalisations en matière de rendement par secteur d'activité	16
3.2.1 Politiques	18
3.2.2 Programmes et cessions	22
3.2.3 Sécurité et sûreté.....	29
3.2.4 Administration ministérielle.....	38
4.0 Rapport unifié.....	41
4.1 Gestion du matériel	41
4.2 Conformité à l'an 2000	41
4.3 Développement durable.....	42
4.4 Projets législatifs et réglementaires	47
5.0 Rendement financier	51
5.1 Aperçu du rendement financier	51
5.2 Sommaires financiers en tableaux	54
6.0 Renseignements supplémentaires.....	67
6.1 Adresses pour obtenir des renseignements supplémentaires	67
6.2 Lois appliquées par le ministre des Transports	71
6.3 Autres publications ministérielles.....	73
Index.....	74

Les symboles suivants sont utilisés dans le présent rapport :



Renseignements détaillés à la page indiquée



Renseignements détaillés dans un autre document

Liste des tableaux

Tableau 1 – Sommaire des crédits	54
Tableau 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et réelles	55
Tableau 3 – Comparaison historique des dépenses totales prévues et réelles	56
Tableau 4 – Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité.....	57
Tableau 5 – Recettes à valoir sur le crédit par secteur d'activité.....	59
Tableau 6 – Recettes qui ne sont pas à valoir sur le crédit	60
Tableau 7 – Paiements législatifs	61
Tableau 8 – Paiements de transfert	62
Tableau 9 – Dépenses en capital par secteur d'activité.....	62
Tableau 10 – Liste des projets d'immobilisations.....	63
Tableau 11 – Prêts, investissements et avances.....	65
Tableau 12 – Passif éventuel	66

Résumé

En 1998-1999, Transports Canada a continué d'œuvrer à la mise sur pied d'un réseau de transport plus moderne et plus efficace. Parmi les réalisations et les percées enregistrées au regard des principaux engagements du Ministère en matière de résultats, citons :

UN RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL SÛR ET SÉCURITAIRE –

- L'adoption en juin de la nouvelle *Loi maritime du Canada* (☞ section 4.4, p. 47);
- L'adoption en juin de la première série de modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (☞ section 4.4, p. 47);
- L'achèvement du Plan d'urgence concernant le pont de la Confédération (☞ p. 36); et
- La nette progression dans le traitement du problème de la conformité à l'an 2000 (☞ section 4.2, p. 41).

UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL ET EFFICACE –

- L'approbation par le gouvernement, en mai, des objectifs énoncés dans le rapport du juge Willard Estey, lequel établit un cadre de travail pour la mise sur pied d'un réseau de transport et de manutention du grain au caractère commercial plus marqué (☞ p. 19);
- La constitution de 17 des 18 principaux ports du Canada en administrations portuaires canadiennes (☞ p. 20);
- La passation d'une entente avec la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, un regroupement d'utilisateurs à but non lucratif; cette entente porte sur l'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent (☞ p. 20);
- L'amorce d'un examen exhaustif des activités de VIA Rail et des exigences financières futures liées au réseau de transport ferroviaire voyageurs au Canada (☞ p. 20);
- La cession durant l'année de 14 autres aéroports à des entités locales, conformément à la Politique nationale des aéroports (☞ p. 22); et
- La cession durant l'année de 29 autres ports régionaux et locaux à des entités locales, conformément à la Politique maritime nationale (☞ p. 24).

GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT –

- L'examen exhaustif des baux des cinq premiers aéroports cédés à des administrations aéroportuaires locales (☞ p. 24);
- La réalisation des exigences liées aux défis énoncés dans la Stratégie de développement durable (SDD) du Ministère (☞ section 4.3, p. 42); et
- La mise en œuvre d'un système de gestion environnementale pour les activités de Transports Canada (☞ défi 2 de la SDD).

1.0 Message du ministre des Transports

Je suis heureux de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement 1998-1999* de Transports Canada. Ce document symbolise les efforts que nous avons faits dans le but de démontrer aux Canadiens que leurs investissements dans le réseau de transport du pays rapportent des résultats.

Transports Canada voit au maintien de la sécurité et de l'efficacité du réseau de transport en élaborant des politiques et en appliquant des règlements. Le Ministère est fier du travail qu'il accomplit pour appuyer un réseau de transport sécuritaire, fiable et efficace. Au cours de l'année écoulée, de grands projets et d'importantes percées ont été réalisés par le Ministère afin de s'acquitter des engagements qu'il a énoncés dans son *Rapport sur les plans et priorités 1998-1999*.

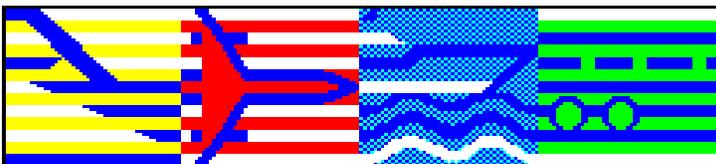
Nous allons de l'avant avec notre politique consistant à exposer le réseau de transport du Canada à une concurrence accrue. Nous voulons favoriser une approche plus commerciale dans la gestion du réseau de transport et, du même coup, accroître l'efficacité et la productivité; pour ce faire, nous mettons au point des processus concurrentiels, éliminons l'intervention gouvernementale dans la mesure du possible, et harmonisons les règlements à l'échelle du réseau.

Les transports ont une incidence sur la vie des Canadiens, non seulement pour le déplacement des personnes d'un endroit à un autre, mais aussi pour le rôle essentiel qu'ils jouent dans la vie économique quotidienne de notre nation, puisqu'ils assurent le mouvement des produits et le maintien de l'économie. En cette fin de siècle – et de millénaire, le Ministère continue de mettre l'accent sur une orientation stratégique bien affirmée et un service axé sur la clientèle afin de répondre aux demandes de l'ensemble des utilisateurs et des contribuables canadiens. Nous nous devons, pour les générations futures, de veiller à ce que notre réseau de transport continue de fonctionner comme un moteur de croissance, d'efficacité et de prospérité dans les années à venir.

Par ailleurs, Transports Canada continuera à développer sa capacité à évaluer son rendement plus systématiquement et à mesurer les résultats obtenus par ses programmes pour s'acquitter de ses obligations de rendre compte envers les Canadiens et le Parlement.

Je vous invite à prendre connaissance du présent rapport. J'espère que vous le trouverez informatif et qu'il vous permettra de comprendre le rôle que joue Transports Canada dans la réalisation de sa vision, soit de fournir au Canada et aux Canadiens le meilleur réseau de transport possible.

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



2.0 Aperçu ministériel

2.1 Vision, mission et mandat

Notre vision

OFFRIR LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT AU CANADA ET AUX CANADIENS

Notre mission

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

Notre mandat

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de donner suite à la plupart des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement en matière de transport, afin de voir à ce que le réseau de transport national soit sécuritaire, efficace et accessible pour tous ses utilisateurs. De plus, le partage des compétences est tel, au Canada, que tous les paliers de gouvernements sont partiellement responsables du réseau de transport (voir sections 2.3.1 et 2.3.2 pour la liste des autres organisations engagées dans des activités liées au transport).

La prestation des programmes et des services de Transports Canada se fait conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Le mandat du Ministère est toutefois clairement décrit dans son énoncé de mission, qui figure ci-dessus.

Par le passé, le Ministère était directement engagé dans la fourniture du réseau de transport, non seulement par ses politiques et programmes, mais aussi par l'exploitation et le financement des principaux éléments d'infrastructure au pays. Cet engagement n'est plus le même. Le Ministère cède ou loue à bail la plupart de ses opérations, à l'exception de celles qui desservent des régions éloignées ou qui doivent être maintenues pour remplir des obligations constitutionnelles.

Le nouveau rôle dévolu au Ministère est d'élaborer des politiques et des lois pertinentes et à jour sur les transports, qui assureront la sécurité, la sûreté, le caractère concurrentiel et la viabilité du réseau de transport canadien. Dans tous les modes, le Ministère s'emploie à réduire les subventions, à donner davantage voix au chapitre aux utilisateurs, à accroître l'efficacité et à établir un mode de fonctionnement plus commercial.

À l'approche du nouveau millénaire, nous continuerons à positionner le Ministère pour mieux répondre aux besoins des canadiens.

2.2 Objectifs stratégiques

Tel qu'indiqué à la partie II du Budget des dépenses 1999-2000, les objectifs stratégiques de Transports Canada sont ceux énoncés ci-dessous. Les trois premiers de ces objectifs ont été extraits afin de les mettre en relief davantage en tant que principaux résultats (tableau des principaux engagements en matière de résultats, p. 8).

ADOPTER DES NORMES ÉLEVÉES AFIN DE METTRE EN PLACE UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE EN ADOPTANT :

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

CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA EN :

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

PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE EN VEILLANT :

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

TRAVAILLER AVEC LES PARTENAIRES ET LES CLIENTS PAR LE BIAIS :

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

AMÉLIORER NOS SERVICES EN :

- ◇ comprenant les besoins de nos clients;
- ◇ offrant aux clients un processus décisionnel qui soit le plus près d'eux possible.

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

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

Travailler ensemble pour les transports

2.2.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats

Transports Canada		
<i>pour fournir :</i>	<i>qui se manifeste par :</i>	<i>réalisation signalée dans :</i>
UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR ET SÉCURITAIRE	<ul style="list-style-type: none"> • Un régime réglementaire simplifié, moderne et efficace • L'efficacité et l'harmonisation des lois, règlements et normes pour tous les modes de transport • La sensibilisation de l'industrie du transport et le degré de conformité aux règlements et normes • La sensibilisation du public à la sécurité • Les statistiques et les tendances en matière de taux d'accidents et de fatalité, et les comparaisons entre les taux d'accidents dans les transports aérien, maritime, ferroviaire et routier, y compris le transport de marchandises dangereuses 	<p>RRM Section 4.4 RA ch. 4</p> <p>RRM Section 4.4 RA ch. 4</p> <p>RRM Section 3.2.3; RA ch. 4</p> <p>RRM Section 3.2.3; RA ch. 4</p> <p>RRM Section 3.2.3; RA ch. 4</p>
UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL, EFFICIENT ET EFFICACE	<ul style="list-style-type: none"> • L'élimination des obstacles institutionnels et législatifs aux activités de transport • Le transfert des coûts des contribuables aux utilisateurs • Un barème de droits équitable axé sur le coût actuel des services • La cession et la commercialisation de la plupart des autres activités • L'exploitation efficace des aéroports éloignés et des ports publics • Les résultats de l'enquête sur la satisfaction de la clientèle • La viabilité commerciale et financière et les niveaux de compétitivité des services de transport 	<p>RRM Section 3.2.1, 4.4 RRM Section 3.2.2</p> <p>RRM Section 3.2.2; Rapports de cession</p> <p>RRM Section 3.2.1 RA ch. 13 et 16</p>
GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Un système de gestion de l'environnement pour les activités de Transports Canada • Une stratégie de transport efficace et viable • L'administration efficace des baux d'aéroport, des installations de navigation et de l'entente de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent 	<p>RRM Sections 3.2.2 et 4.3; RA ch. 5</p> <p>RRM Sections 3.2.2 et 4.3; RA ch. 5 et 6</p> <p>RRM Sections 3.2.1 et 3.2.2</p>
<p>1. RRM – Rapport sur le rendement ministériel 1998-1999 (Transports Canada)</p> <p>2. RA – Rapport annuel sur les transports au Canada</p> <p>3. Rapports sur les cessions – Rapport mensuel sur les aéroports – Programmes et cessions; rapport d'étape sur les ports – Programmes et cessions</p>		

(📖) Pour un exemplaire du *Rapport annuel sur les transports au Canada 1997*, voir p. 73).

2.3 Contexte d'exploitation

2.3.1 Position au sein du gouvernement

Dans le portefeuille fédéral des transports, c'est Transports Canada qui est le premier responsable du réseau de transport. Les rôles de Transports Canada sont décrits plus loin. Il existe par ailleurs d'autres organismes fédéraux et sociétés d'État qui jouent des rôles décisifs dans les questions de transport. Ces entités énumérées ci-dessous assument ces rôles sous l'égide du ministre des Transports (sauf indication contraire).

TRANSPORTS CANADA

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

ORGANISMES DE TRANSPORT

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

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

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

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

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

VIA RAIL CANADA INC. gère la plupart des services ferroviaires voyageurs interurbains au Canada.

La **SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LTÉE** gère les actifs liés à des ponts de l'ancienne Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Les **PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.**, filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée, exploitent et entretiennent le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain, le pont Mercier et le tunnel Melocheville à Montréal (Québec).

Les **ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE (ATLANTIQUE, PACIFIQUE, GRANDS LACS, LAURENTIDES)** fournissent des services de pilotage maritime sécuritaires et efficaces au Canada.

La **SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS** gère et contrôle les ports et havres n'ayant pas le statut de société portuaire locale (mais elle devrait être dissoute en décembre 1999).

2.3.2 Partenaires

Outre les agences et sociétés d'État susmentionnées, le Ministère collabore avec des centaines d'autres organismes et gouvernements qui ont un intérêt dans les questions de transport, dont certains sont désignés ci-après :

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

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

ENTREPRISES DU SECTEUR DES TRANSPORTS – qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques pour accroître leur viabilité – *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadien Pacifique limitée, VIA Rail, Conseil consultatif maritime canadien, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Canadian Steamship Lines, Algoma Central Marine, Air Canada et NAV CANADA.*

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

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

2.3.3 Défis

Les transports constituent un élément essentiel du bien-être des Canadiens, et Transports Canada s'efforce de fournir un réseau de transport national adapté aux besoins sociaux, économiques et environnementaux modernes. L'aperçu qui suit présente certains des facteurs et problèmes qui ont une incidence sur le fonctionnement du Ministère.

- **COMMERCE** – essentiel pour garder nos produits et services concurrentiels aux plans du coût, de leur opportunité et de la fiabilité de la livraison.
- **CONGESTION URBAINE** – entrave l'accès aux ports et aéroports, et rend souhaitable une intégration accrue des modes de transport urbain et interurbain. Tous les paliers de gouvernement et les parties intéressées doivent conjuguer leurs efforts pour combattre ce problème.
- **CHANGEMENTS CLIMATIQUES** – les sources liées au transport représentent 27 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre.
- **CIRCULATION ROUTIÈRE** – la tendance laisse prévoir une augmentation de 50 à 100 p. 100 durant les 25 prochaines années; cette croissance est étroitement liée à la congestion urbaine et aux changements climatiques : ni notre infrastructure, ni notre environnement ne peuvent absorber une telle augmentation.
- **CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES** – doivent être intégrées aux décisions concernant le transport; ce secteur a un impact important sur l'environnement dans la mesure où il entraîne la formation de smog, l'amincissement de la couche d'ozone, la contamination du sol et de l'eau et des changements climatiques. L'intégration ne pourra être réalisée que dans le cadre de partenariats avec tous les secteurs de la société, dans la mesure où le transport durable représente une responsabilité partagée.
- **RÉGLÉMENTER DE FAÇON PLUS INTELLIGENTE** – afin de satisfaire aux demandes de l'industrie pour que le fardeau réglementaire soit simplifié, modernisé et réduit, et que d'autres mesures de contrôle d'application soient prises, notamment des règlements fondés sur le rendement et des solutions de rechange à la réglementation, qui favoriseraient la concurrence aux échelles nationale et internationale sans compromettre la sécurité. Comme celle-ci constitue une responsabilité partagée, Transports Canada doit collaborer avec toutes les parties intéressées afin d'encourager l'adoption de pratiques sécuritaires et d'établir la combinaison appropriée de mesures qui auront l'impact maximal sur la sécurité.

- **RECRUTEMENT ET MAINTIEN EN POSTE** – de professionnels de la sûreté et de la sécurité, particulièrement d’inspecteurs techniques et en aviation civile, en raison du marché actuel très concurrentiel. Nous devons nous attaquer à ce problème de ressources humaines et, à cette fin, recruter et maintenir en poste ces spécialistes.
- **CESSION** – cette opération pourrait prendre plus de temps et coûter davantage que prévu en raison de certains facteurs externes (problèmes provinciaux, revendications foncières de Premières Nations, coûts imprévus liés à l’application de mesures correctives environnementales, etc.).
- **PROGRAMMES DE FINANCEMENT DE ROUTES** – au sujet desquels des pressions sont exercées pour qu’on les remplace par un programme routier national; s’ajoute à cela la question de la gestion et de l’exploitation des ponts et des tunnels fédéraux.

2.4 Organisation ministérielle

2.4.1 Description des secteurs d’activité

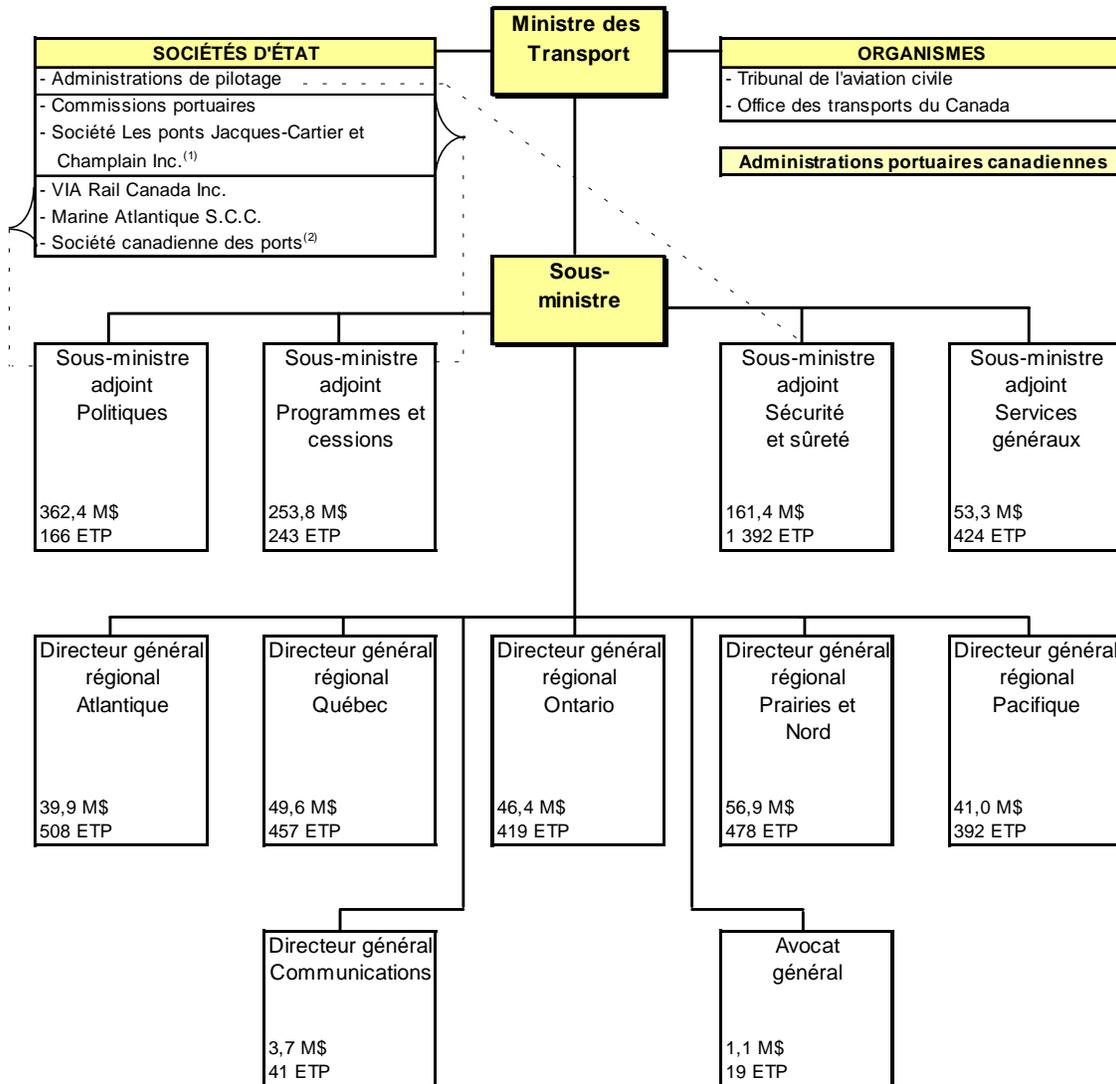
Les quatre secteurs d’activité de Transports, décrits ci-après, se décomposent en quelques secteurs de services. On trouvera plus d’information sur chaque secteur d’activité à la section 3.2.

SECTEUR D’ACTIVITÉ/ SECTEUR DE SERVICES	DESCRIPTION DU SECTEUR D’ACTIVITÉ	LIEN PRIMAIRE À L’ENGAGEMENT PRINCIPAL EN MATIÈRE DE RÉSULTATS
POLITIQUES <ul style="list-style-type: none"> • Politique de transport • Surveillance et analyse de systèmes 	 Ce secteur d’activité fixe le cadre politique et législatif de tous les modes de transport réglementés par le fédéral, ce qui contribue en définitive à un réseau de transport national compétitif, efficace et efficient. À l’appui de ce rôle important, les autres activités stratégiques comprennent la surveillance et l’analyse du réseau de transport, la réalisation d’études économiques et l’évaluation des programmes.	UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL, EFFICIENT ET EFFICACE.
PROGRAMMES ET CESSIONS <ul style="list-style-type: none"> • Aéroports • Ports • Surface • Environnement 	 Ce secteur d’activité assume un rôle de gestion important en plus de négocier la cession des aéroports et des ports, et en assure l’exploitation jusqu’à ce que la cession devienne effective. Il administre les programmes relatifs aux routes et aux ponts, assume des fonctions de locateur pour les aéroports, ports, ponts et emplacements du Système de navigation aérienne, et gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le front environnemental, ce secteur d’activité joue un rôle de dirigeant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en ce qui concerne les transports durables.	UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL, EFFICIENT ET EFFICACE. GESTION ET SENSIBILISATION ENVIRONNEMENTALES.

SECTEUR D'ACTIVITÉ/ SECTEUR DE SERVICES	DESCRIPTION DU SECTEUR D'ACTIVITÉ	LIEN PRIMAIRE À L'ENGAGEMENT PRINCIPAL EN MATIÈRE DE RÉSULTATS
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité multimodale • Sécurité aérienne • Sécurité maritime • Sécurité ferroviaire • Transport de matières dangereuses • Sécurité routière • R et D • Sécurité et préparation d'urgence • Services des aéronefs 	 Premier responsable de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport, ce secteur d'activité élabore les lois, les règlements et les normes à l'échelle nationale; exécute des activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'approbation, d'application des règlements, d'éducation, de recherche et développement afin de promouvoir la sûreté et la sécurité dans tous les modes de transport. Par ailleurs, ce secteur d'activité fournit des services d'aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport et prépare des plans d'intervention d'urgence en plus d'assurer la sécurité des personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports.	<p>UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR ET SÉCURITAIRE.</p> <p>UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL, EFFICIENT ET EFFICACE.</p>
ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE <ul style="list-style-type: none"> • Services généraux • Gestion ministérielle 	 Ce secteur épaulé directement les autres secteurs d'activité du Ministère, en leur fournissant des services essentiels qui englobent services financiers, services informatiques, services administratifs, ressources humaines, services ministériels, services juridiques, services de vérification et d'examen, et communications internes et extérieures.	<p>CONTRIBUE INDIRECTEMENT À TOUS LES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE RÉSULTATS.</p>

2.4.2 Structure organisationnelle

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



(1) Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (PJCC), anciennement une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, maintenant dissoute, est une filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée.

(2) La Société canadienne des ports devrait être démantelée en décembre 1999.

- ◇ Les dépenses réelles pour 1998-1999 sont indiquées pour chaque organisation relevant du sous-ministre.
- ◇ Aux fins budgétaires, les sociétés d'État relèvent de l'un des trois sous-ministres adjoints, tel qu'illustré. Depuis que les budgets de dépenses principaux pour 1998-1999 ont été établis, les PJCC relèvent de l'autorité du SMA, Politiques.

3.0 Rendement du Ministère

3.1 Attentes

Dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 1998-1999, Transports Canada a confirmé qu'il était en train de passer du statut d'entité opérationnelle à celui d'organisme d'élaboration de politiques et de règlements. Le plan du Ministère consistait à poursuivre la cession des opérations, à donner davantage voix au chapitre aux utilisateurs, à changer l'approche en matière de réglementation et à mettre au point des politiques qui favoriseraient l'amélioration du réseau de transport – *sans compromettre ni la sûreté, ni la sécurité*. Voici les principales initiatives auxquelles le Ministère entend se consacrer afin de remplir ses principaux engagements en matière de résultats :

UN RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL SÛR ET SÉCURITAIRE –

- Moderniser les lois et règlements – modifier la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et le règlement sur le transport des matières dangereuses, et adopter une nouvelle *Loi maritime du Canada*;
- Mettre en œuvre un plan de sécurité stratégique assorti d'un cadre de travail pour la responsabilisation, la mesure du rendement et l'évaluation du risque;
- Travailler à la conception d'un programme national (Direction 2006) qui permettra de réduire de 50 p. 100 d'ici 2006 le nombre de collisions à des passages à niveau et d'incidents liées à des intrusions sur des emprises de chemin de fer;
- Réaliser une initiative exhaustive (Vision 2001) pour promouvoir la vision selon laquelle le Canada aurait les routes les plus sécuritaires au monde d'ici 2001; et
- Mettre la dernière main à deux plans d'urgence de transport, soit le plan d'urgence du pont de la Confédération et le plan national d'élimination de tous les dangers.

UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL, EFFICIENT ET EFFICACE –

- Compléter la mise en œuvre de la Politique maritime nationale – constituer les principaux ports du Canada en administrations portuaires canadiennes (APC), et transférer l'exploitation et l'entretien du système des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent à un regroupement d'utilisateurs à but non lucratif;
- Continuer la cession de tous les aéroports sauf les éloignés et des ports publics à des intérêts locaux;
- Effectuer un examen exhaustif du secteur du grain et élaborer des recommandations et des plans de mise en œuvre afin de permettre au Canada de disposer du réseau de transport et de manutention du grain le plus efficient, le plus viable et le plus concurrentiel au monde d'ici 2005; et
- Entreprendre un examen de VIA Rail et de l'avenir des services ferroviaires voyageurs au Canada, tout en identifiant des moyens de soutenir et de revitaliser ce type de services de manière rentable.

GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT

- Concevoir et appliquer une stratégie de transport durable pour le Canada et un système de gestion environnementale pour Transports Canada; et
- Entreprendre un examen quinquennal des cinq premiers aéroports cédés à des administrations aéroportuaires locales (AAL).

3.2 Réalisations en matière de rendement par secteur d'activité

Nous avons tenté de présenter les réalisations de Transports Canada en matière de rendement en les décrivant, dans la mesure du possible, en fonction de trois niveaux de résultats. Chaque niveau va plus loin que le précédent, en commençant par les activités opérationnelles et de gestion qui entraînent des changements de comportement et, ultimement, des résultats de haut niveau (concernant l'évolution de l'« état » des choses). Les critères de mesure du rendement utilisés pour chaque niveau sont donc différents. Les trois niveaux se définissent comme suit :

UN – RÉSULTATS DIRECTS (RÉSULTATS OPÉRATIONNELS ET DE GESTION)

Le premier niveau de rendement vise les résultats opérationnels et de gestion, ou résultats directs, obtenus par le biais de processus, ressources et activités ministérielles. L'accent est mis sur ce qui a été accompli, comment et à quel coût, tous des facteurs que le Ministère peut contrôler directement. Les résultats directs devraient avoir une incidence sur le comportement des groupes concernés. À ce niveau, les critères de mesure de rendement se rapportent au coût, au respect des échéances, à la qualité et à la quantité.

DEUX – RÉSULTATS INTERMÉDIAIRES (RÉSULTATS EN MATIÈRE DE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT)

Le deuxième niveau se rapporte à l'impact des activités ministérielles sur le comportement de groupes-cibles clés. Au plan du rendement du Ministère, l'accent est mis sur des mesures qui feront une différence auprès d'intervenants clés du réseau de transport. Il faut induire les changements de comportement souhaités qui devraient permettre d'améliorer l'« état » des choses. À ce niveau, les critères de mesure de rendement reflètent des changements visibles (sensibilisation, capacité, actions) chez des personnes et au sein d'organisations et de secteurs de la société.

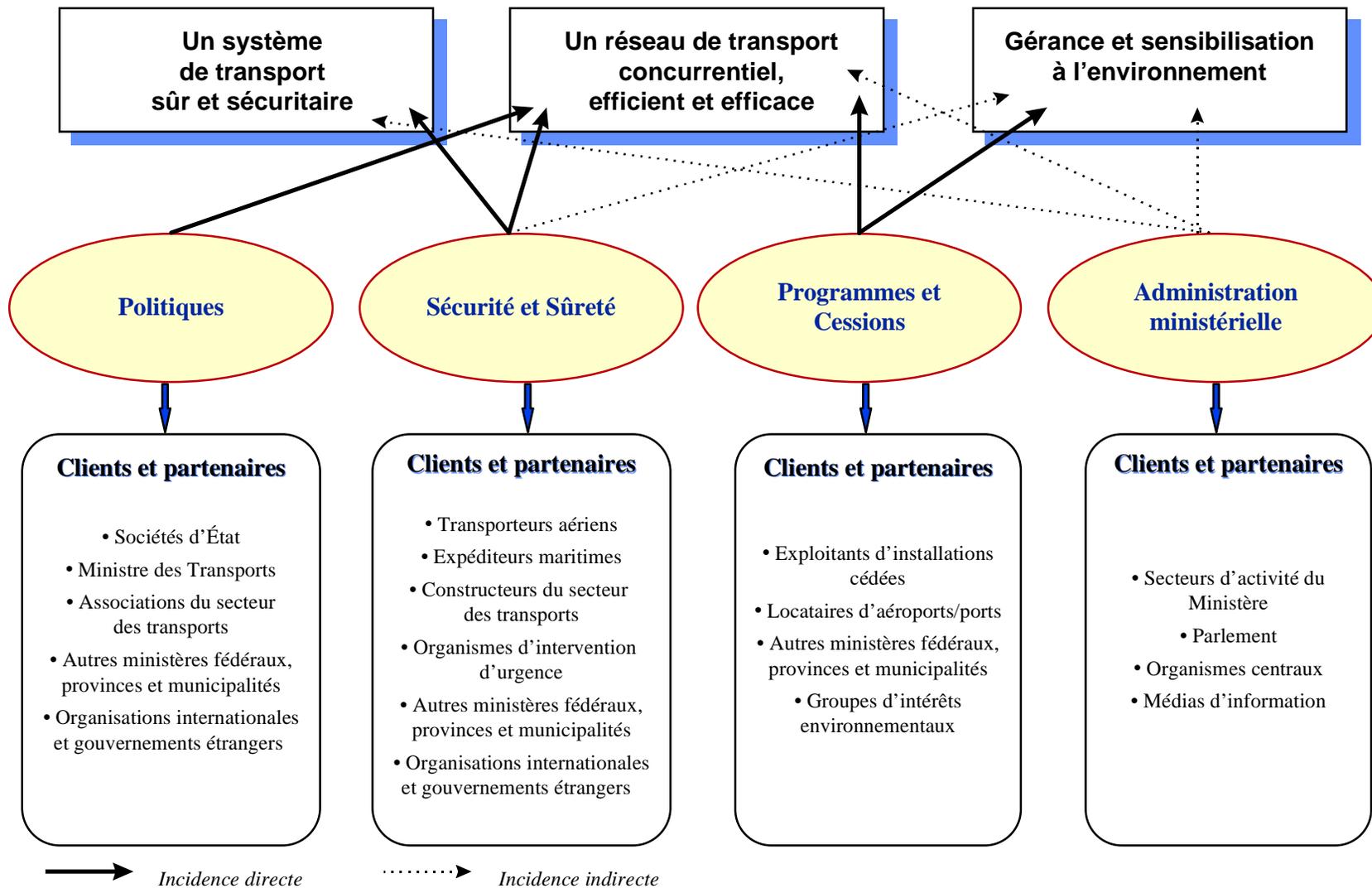
TROIS – RÉSULTATS ULTIMES (RÉSULTATS EN MATIÈRE D'ÉVOLUTION DE L'ÉTAT DES CHOSSES)

Les résultats ultimes obtenus grâce au rendement du Ministère se rapportent à son impact sur l'état du transport canadien. Ce niveau concerne le réseau de transport national aux plans de sa sécurité, de son efficience et de son efficacité, de sa contribution à la prospérité canadienne, de la protection de l'environnement et des mesures favorisant sa viabilité économique. Les résultats du troisième niveau ne sont influencés qu'indirectement par Transports Canada; plusieurs autres intervenants et facteurs participent à l'obtention de ces résultats ultimes. Les critères de mesure de rendement, tels que les taux d'accidents et de décès et les statistiques connexes, reflètent donc avec une certaine dualité la raison d'être du Ministère et la réalisation de ses objectifs stratégiques.

Note : Le Ministère ne dispose toujours pas d'un système de mesure du rendement complètement au point. Bien que les secteurs d'activité accomplissent des travaux connexes, il faudra un certain temps pour compléter la mise au point du système. C'est pourquoi il y aura peut-être des secteurs pour lesquels nous ne pourrons pas, à ce stade, présenter de résultats qui auraient été établis à l'aide de critères et de mesures du rendement.

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

PRINCIPAUX ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE RÉSULTATS



3.2.1 Politiques

Objectif du secteur d'activité

Élaboration de politiques appuyant un réseau de transport canadien concurrentiel, efficient et efficace.

Sommaire financier de 1998-1999	(en milliers \$)
Autorisations de dépenses prévues	339 351
<i>Autorisations totales en fin d'exercice</i>	<i>369 032</i>
Dépenses réelles 1998-1999	366 570
Changement des autorisations. L'augmentation de 30 millions \$ des autorisations de dépenses a entraîné des changements dans les exigences concernant le crédit pour les ponts Jacques-Cartier et Champlain, Marine Atlantique, VIA Rail et la Société canadienne des ports (p. 51 pour des détails additionnels à ce sujet). Des fonds additionnels ont aussi été nécessaires pour absorber les coûts liés à la mise en œuvre de la <i>Loi maritime du Canada</i> et le carénage du traversier <i>n.m. Isle of Inishturk</i> .	
Situation en fin d'exercice. Un excédent de 2,5 millions \$ - moins de 1 p. 100 des autorisations disponibles - est attribuable à des postes divers.	

Ce que nous avons dit que nous ferions dans le RPP de 1998-1999

- 1 Mettre au point une stratégie de soutien du réseau de transport routier du Canada, qui est l'un des principaux actifs du pays.
- 2 Demander au juge Willard Estey de diriger un examen exhaustif du réseau de transport et de manutention du grain du Canada.
- 3 Entreprendre un examen de VIA Rail et de l'avenir des services ferroviaires voyageurs au Canada.
- 4 Adopter la nouvelle *Loi maritime du Canada*, qui permettra au Ministère de mettre en œuvre la Politique maritime nationale en fournissant un cadre législatif pour la restructuration de diverses institutions fédérales faisant partie de l'infrastructure des transports. Il s'agissait notamment de créer de nouvelles administrations portuaires canadiennes et de transférer le contrôle du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent à un groupe d'utilisateurs.

Résultats et progrès en matière de rendement

1. STRATÉGIE ROUTIÈRE

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- On a commencé à travailler à la mise au point d'un cadre stratégique pour un corridor commerce-transport, y compris la mise sur pied d'un Groupe de travail interministériel fédéral qui servira de tribune d'échange de renseignements entre les groupes d'intérêt et les provinces.

- L'élaboration d'un plan national sur les systèmes intelligents de transport (SIT) a été entreprise. Des consultations sont tenues avec les provinces, SIT du Canada et d'autres parties intéressées au sujet des questions pertinentes, y compris les objectifs et les partenariats.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Élaborer une politique relative au corridor commerce-transport ainsi qu'un plan SIT national.

Résultats intermédiaires

- Accroître la cohérence entre les approches en matière de mise au point de corridor.
- Accroître le déploiement et l'intégration du SIT à l'échelle du Canada urbain et rural.

Résultats ultimes

- Accroître la productivité à long terme du Canada.
- Multiplier les occasions commerciales pour les entreprises canadiennes.

2. RÉSEAU DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION DU GRAIN

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficace et efficace.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons adhéré aux objectifs énoncés dans le rapport du juge Willard Estey, lequel établit un cadre de travail pour un réseau de transport et de manutention du grain davantage axé sur le commerce. Quinze secteurs d'intérêt ont été déterminés dans ce rapport, y compris les avantages que rapportent aux producteurs les gains d'efficacité, l'accès concurrentiel à des lignes de chemin de fer, l'abandon des embranchements ferroviaires, le remplacement du plafond actuel des taux applicables aux grains par un plafond de revenus, et le rôle de la Commission canadienne du blé dans le transport.
- Fut annoncée la nomination de M. Arthur Kroeger qui collaborera avec les parties intéressées de l'industrie et les producteurs afin de préparer des recommandations d'ici l'automne 1999 au sujet des changements qui doivent être apportés pour mettre en œuvre un programme de réforme d'ici l'année céréalière 2000-2001 en fonction du cadre de travail décrit dans le rapport.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Effectuer des analyses et des consultations détaillées, et examiner les modifications d'ordre législatif nécessaires à la mise en œuvre d'une réforme tout à fait nécessaire du réseau de transport du grain.

Résultats intermédiaires

- [Seront énoncés après la présentation des recommandations de Kroeger.]

Résultats ultimes

- Accroître l'efficacité, la viabilité et la compétitivité du réseau de transport et de manutention du grain du Canada.

3. Examen de VIA Rail

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons entrepris un examen exhaustif des opérations de VIA Rail, en vue de l'élaboration d'un plan stratégique à long terme. Cet examen porte sur les exigences liées au réseau des services ferroviaires voyageurs pour les 20 prochaines années telles qu'établies en fonction de divers scénarios de revitalisation, y compris des consultations avec divers investisseurs potentiels du secteur privé et des fabricants d'équipement.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Mettre au point un plan stratégique (ce projet sera étudié par les Ministres à l'automne 1999).

Résultats intermédiaires

- [Seront déterminés après l'approbation du plan stratégique.]

Résultats ultimes

- Accroître l'efficacité, la viabilité et la compétitivité du réseau de services ferroviaires voyageurs du Canada.

4. Loi maritime du Canada

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- La *Loi maritime du Canada* a été adoptée et a reçu la Sanction royale en juin 1998.
- Le 1^{er} juillet 1999, 17 des 18 principaux ports ont été constitués en administrations portuaires canadiennes (APC). Chaque APC rendra compte au ministre des Transports par l'entremise de son Conseil d'administration (le secteur des Programmes et Cessions assume une partie des responsabilités législatives et réglementaires des APC). Les APC verseront des frais annuels, évalués à 9 millions \$ au total, au gouvernement fédéral en contrepartie de droits et privilèges.
- Une entente de gestion a été signée avec la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), une société privée à but non lucratif contrôlée par des utilisateurs. Cette entente porte sur l'exploitation de la Voie maritime à compter du 1^{er} octobre 1998. Les éléments d'actifs non navigationnels de la Voie maritime, notamment les baux fonciers et les permis, ont rapporté de nouveaux revenus annuels de 5,7 millions \$ et entraîné des dépenses législatives de 1,5 million \$.
- L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) a été dissoute en décembre 1998.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Constituer le dernier port – celui de Hamilton – en APC.
- Dissoudre la Société canadienne des ports (opération prévue pour le 31 décembre 1999).

Résultats intermédiaires

- Accroître la responsabilisation et la transparence des opérations par le biais d'exigences de déclaration obligatoire, de rencontres annuelles ouvertes au public et de Conseils d'administration qui feraient rapport annuellement aux utilisateurs de ports.

Résultats ultimes

- Liberté et souplesse commerciales accrues pour les nouvelles administrations portuaires.
- Capacité accrue de s'adapter aux besoins locaux et plus grande capacité d'intervention pour les utilisateurs de ports.
- Compétitivité à long terme du réseau de la voie maritime, accrue par les dispositions de l'entente de gestion prévoyant des incitatifs à la réduction de coûts.
- Protection de l'intégrité physique du réseau de la voie maritime. Formé de représentants du gouvernement et de la CGVMSL, le comité du capital approuvera un plan annuel de renouvellement des éléments d'actif.

3.2.2 Programmes et cessions

Objectif du secteur d'activité

Réduire le fardeau du contribuable fédéral lié à l'exploitation des systèmes aéroportuaires et portuaires canadiens en transférant leur contrôle ou leurs opérations à des organisations locales, tout en assurant le maintien de systèmes adéquats, sécuritaires, efficace et conviviaux pour l'environnement.

Sommaire financier de 1998-1999	(en milliers \$)
Autorisations de dépenses prévues	484 879
<i>Autorisations totales en fin d'exercice</i>	<i>400 215</i>
Dépenses réelles 1998-1999	359 733
Changement des autorisations. Les autorisations de dépenses prévues ont été réduites de près de 85 millions \$ en raison d'un accroissement des recettes à valoir sur le crédit ayant affecté à la baisse les autorisations de frais d'exploitation nets, et de retards ayant eu un impact sur des programmes d'immobilisations, de subventions et de contributions (p. 51 pour une description de la façon dont le Ministère a géré ces crédits durant l'année).	
Situation en fin d'exercice. Un surplus de 40,5 millions \$, principalement au titre des subventions et contributions, a été dégagé du fait de retards ayant affecté des cessions de ports et des programmes relatifs aux autoroutes, et avait été prévu et géré par le Ministère (p. 51 pour le détail).	

Ce que nous avons dit que nous ferions dans le RPP 1998-1999

- 1 Céder tous les aéroports, sauf ceux désignés comme éloignés, d'ici la fin de 1999-2000 (on avait prévu céder 22 aéroports en 1998-1999).
- 2 Mener un examen quinquennal des baux accordés aux cinq premiers aéroports cédés à des administrations aéroportuaires locales (Vancouver, Calgary, Edmonton, Dorval et Mirabel).
- 3 Céder tous les ports publics, sauf ceux désignés comme éloignés, d'ici la fin de 2000-2001 (on avait prévu céder 110 ports en 1998-1999).
- 4 Gérer et administrer les ententes de financement des routes.
- 5 Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de transport durable pour le Canada, y compris un système de gestion environnementale pour Transports Canada (p. 42 pour d'autres détails sur la Stratégie de développement durable).
- 6 Faire progresser les travaux liés à des initiatives environnementales, y compris les évaluations de changements climatiques, du taux de pollution de l'air et de type environnemental et les mesures correctives visant les biens cédés.

Résultats et progrès en matière de rendement

1 Cession d'aéroports : Politique nationale des aéroports

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficace et efficace.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons cédé 14 aéroports, ce qui a porté le nombre total à 105, ou 77 p. 100, à l'exclusion des sites éloignés. (Voir le tableau 1 pour le détail de la répartition.) Certaines cessions ont été retardées parce qu'il a fallu tenir compte d'intérêts de tiers ou atteindre l'autonomie financière, mais le Ministère s'attend toujours à ce que tous les aéroports, sauf ceux qui sont éloignés, soient cédés d'ici le 31 mars 2000.
- Obtenue en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), une somme de presque 29 millions \$ a été répartie entre 45 aéroports en 1998-1999 afin de financer divers projets (réfection de pistes d'atterrissage, de voies de circulation et d'aires de trafic, acquisition d'équipement mobile, installation d'aides visuelles, etc.). Ce financement est offert aux aéroports admissibles afin de les aider à financer des projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des éléments d'actif et à la réduction des coûts.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Céder les aéroports restants selon l'échéancier fixé, et relever les défis causant les retards. À cette fin, nous continuerons de réduire les coûts et d'augmenter les droits au besoin afin d'atteindre l'autonomie financière, et nous travaillerons avec des tiers afin de donner suite à leurs préoccupations dans le cadre de la Politique nationale des aéroports.
- Générer des économies totalisant plus de 100 millions \$ et éliminer 2 500 équivalents temps plein d'ici la fin du programme de cession en 1999-2000.
- Réaliser une évaluation approfondie du PAIA afin de faire un rapport sur son rendement et de déterminer son orientation future (des recommandations seront élaborées d'ici l'automne 1999).

Résultats intermédiaires

- Permettre aux exploitants locaux de fonctionner efficacement et de satisfaire aux exigences locales en tenant compte de la réalité économique de leur localité.

Résultats ultimes

- Réduire le fardeau du contribuable fédéral lié à l'exploitation d'aéroports canadiens.
- Assurer le maintien de systèmes aéroportuaires adéquats, sécuritaires, efficaces et conviviaux pour l'environnement.

Tableau 1 : Profil de cession des aéroports - Au 31 mars 1999

	Années antérieures	1998- 1999	1999- 2000	2000- 2001	Total
RNA ¹	11	5	8	--	24
Régionaux/Locaux	47	8	15	--	70
Petits aéroports	22	1	8	--	31
Arctique	11	--	--	--	11
Éloignés ³	--	--	--	13	13
Total	91	14	31	13	149

¹ Comprend cinq cessions à des AAL avant l'adoption de la Politique nationale des aéroports.

² Les aéroports de l'Arctique comprennent trois aéroports RNA, soit ceux de Yellowknife, Whitehorse et du Iqaluit.

³ Transports Canada conservera peut-être ces aéroports.

2. Examen des baux des administrations aéroportuaires locales

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Durant les vingt derniers mois, nous avons effectué un examen quinquennal exhaustif des baux des administrations aéroportuaires de Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal, qui comprenait une étude des questions touchant à la sécurité et à la sûreté, à la régie, à la location par l'État et à la viabilité financière, ainsi qu'à l'environnement et au maintien d'éléments d'actifs.
- Un rapport de consultation sur l'examen des baux des AAL a été préparé et envoyé à toutes les parties intéressées afin qu'elles le commentent.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Rencontrer et consulter les parties intéressées (cela devrait être terminé d'ici l'automne 1999, après quoi Transports Canada fera des recommandations au ministre des Transports).

Résultats intermédiaires

- Accroître la capacité des exploitants locaux à fonctionner efficacement.
- Améliorer la gestion des baux des administrations aéroportuaires par le Ministère.

Résultats ultimes

- Assurer le maintien de systèmes aéroportuaires adéquats, sécuritaires, efficaces et conviviaux pour l'environnement.

 Pour obtenir un exemplaire du rapport de consultation sur l'examen des baux d'AAL, voir p. 73.

3. Cession de ports publics : Politique maritime nationale

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Vingt-neuf ports furent cédés ou désaffectés. Sur les 549 sites originaux, 344 au total ont été cédés ou désaffectés, comme suit (voir aussi tableau 2) :
 - 211 sites, inutilisés pour la plupart, ont perdu leur statut de port public;
 - 64 sites ont été cédés à d'autres ministères fédéraux;
 - 32 sites ont été transférés à des gouvernements provinciaux (Terre-Neuve, Nouveau-Brunswick et Ontario);
 - 26 sites ont été cédés à des intérêts locaux;
 - 8 sites ont été soustraits au contrôle (baux ou licences) de Transports Canada; et
 - 3 installations portuaires ont été démolies ou fermées.
- Cent dix lettres d'intention ont été signées (dont certaines avant 1998-1999). Cela constitue la première étape du processus de cession et des transactions sont en cours dans 74 ports. Bien que certaines cessions restantes sont retardées par des revendications foncières de Premières Nations et des obstacles d'origine provinciale, le Ministère continue d'œuvrer à régler ces problèmes et de réaliser son plan de cession

de ports, et il est prêt à répondre aux exigences du programme d'ici la date d'achèvement prévue, soit le 31 mars 2002.

- Une somme de presque de 18 millions \$ a été versée avant la fin de 1998-1999 par le Fonds de cession de ports, afin d'aider les parties intéressées à assumer l'exploitation de ports régionaux et locaux (études de faisabilité préalables à la cession, nettoyages environnementaux, mise à niveau de ports en fonction de normes de sécurité et d'exploitation minimum, paiement forfaitaire servant de fonds d'entretien afin de favoriser la cession de ports, etc.).

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Transférer les ports restants selon l'échéancier fixé, et relever les défis causant des retards.
- Contribuer à la réalisation d'économies annuelles de 40 millions \$ après 2001-2002 (ces économies résulteront d'initiatives réalisées en vertu de la Politique maritime nationale).

Résultats intermédiaires

- Permettre aux exploitants locaux de fonctionner efficacement et de satisfaire aux exigences locales en tenant compte de la réalité économique de leur localité.

Résultats ultimes

- Réduire le fardeau du contribuable fédéral lié à l'exploitation des ports canadiens.
- Assurer le maintien d'un réseau portuaire adéquat, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Tableau 2: Profil de cession de ports - Au 31 mars 1999

	Années antérieures	1998- 1999	1999- 2000	Restants ¹	Total	Lettres d'intention ²
Cédés ou désaffectés	315	29	70	135	549	110

1 Comprend 34 ports éloignés qui seront peut-être conservés par Transports Canada.

2 Les lettres d'intention sont des déclarations écrites d'une intention de signer une entente officielle et n'engagent légalement aucune des parties à un plan d'action précis.

4. Routes et ponts

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons conclu 16 ententes de financement de routes à coûts partagés, totalisant 193 millions \$ répartis entre sept provinces. Par exemple, dans le cadre du programme d'amélioration des routes de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, Transports Canada a contribué 23 millions \$ aux fins d'amélioration des routes provinciales. Nous avons aussi contribué 62 millions \$ pour améliorer l'autoroute Transcanadienne et des routes à grande circulation régionale à Terre-Neuve.
- Nous avons contribué 2,8 millions \$, sur un total de 19 millions \$, aux fins de la réfection du pont Victoria à Montréal, un projet auquel le Canadien National commence à se consacrer, et ce, afin d'assurer le maintien de l'exploitation sécuritaire de l'infrastructure routière fédérale.
- Nous avons assumé la supervision et l'administration du pont de la Confédération, qui relie l'Île-du-Prince-Édouard à la terre ferme.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats intermédiaires

- Favoriser la réalisation de programmes d'infrastructure routière provinciaux.

Résultats ultimes

- Participer à l'édification d'un réseau routier national efficient, efficace et sécuritaire.

5. Stratégie de transport durable

Contribue à : La gérance et la sensibilisation à l'environnement.

Transports Canada entreprend de réaliser plusieurs initiatives afin de remplir les engagements découlant de sa Stratégie de développement durable (détails à la section 4.3, p. 39).

 Tant la Stratégie de développement durable que le rapport sur le système de gestion environnementale peuvent être obtenus sous forme de copie papier ou sur Internet ( p. 73).

6. Initiatives environnementales

Contribue à : La gérance et la sensibilisation à l'environnement.

Changements climatiques (la SDD, défi 3, pour plus détails)

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons parrainé, conjointement avec les ministères des Transports provinciaux et territoriaux, la Table du transport sur les changements climatiques pour élaborer une stratégie nationale visant à atteindre les objectifs du Canada en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre aux termes du protocole de Kyoto. Le secteur des transports est le plus important producteur de ce type d'émissions; leur réduction constitue donc un défi de taille. La Table comprend 25 membres – le gouvernement fédéral, les provinces, les municipalités, des groupes environnementaux, tous les modes de transports, des consommateurs et des producteurs de combustibles traditionnels et de remplacement – et elle a rédigé un Document de base sur le changement climatique, faisant état des défis et difficultés propres au secteur du transport.
- La Table a commandé la tenue de 24 études sur diverses possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables au secteur du transport. Ces études serviront à la réalisation d'un essai subséquent sur les possibilités s'offrant à ce secteur, et qui déterminera des mesures précises pour réduire les émissions, y compris leurs coûts, avantages et répercussions.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Mettre la dernière main au document sur les options (qui devrait être terminé vers la fin de 1999, après quoi il sera présenté aux ministres des Transports fédéral et provinciaux et au secrétariat national du changement climatique).

Résultats intermédiaires

- Favoriser l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale concernant les changements climatiques.

Résultats ultimes

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre au sein du secteur du transport, afin d'appuyer les efforts pancanadiens pour ramener ces émissions à un taux inférieur de 6 p. 100 aux niveaux de 1990.

Pollution de l'air (☞ la SDD, défi 3, pour plus de détails sur le plan de gestion du smog)

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons travaillé avec d'autres ministères fédéraux à l'ébauche de la phase 3 du plan fédéral de gestion du smog, soit le plan de mise en œuvre du gouvernement qui sera utilisé afin de respecter les normes pancanadiennes pour les particules et l'ozone.
- Nous avons partiellement financé les cliniques d'inspection des émissions de véhicules d'Environnement Canada, et nous y avons aussi participé.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Participer à la négociation d'un protocole multipolluants et multi-effets avec la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, de concert avec Environnement Canada.
- Travailler à modifier l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air afin de tenir compte du problème de l'ozone.

Résultats intermédiaires

- Accroître la sensibilisation à la pollution de l'air et à ses répercussions.
- Accroître le taux d'observation des normes relatives aux particules et à l'ozone.

Résultats ultimes

- Réduire l'impact du secteur du transport sur l'environnement du Canada.

Évaluations environnementales

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons mené et approuvé 196 évaluations environnementales effectuées en application de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats intermédiaires

- Voir à ce que les conséquences environnementales potentielles soient prises en compte et traitées au premier stade de la prise de décisions.

Résultats ultimes

- Minimiser les dommages environnementaux imputables à des activités de transport.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons mené 800 enquêtes environnementales initiales (Phase 1) et, compte tenu des résultats, 280 enquêtes plus détaillées (Phase 2) sur des biens cédés à NAV CANADA.
- Des mesures d'assainissement sont apportées de manière continue au site d'enfouissement de Gloucester à un coût annuel approximatif de 800 000 \$.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Surveiller l'application de mesures d'assainissement, qui seront prises par NAV CANADA, sur 58 sites vendus ou assignés durant une période de cinq ans. NAV CANADA est en train de fournir un plan de travail à Transports Canada.
- Mettre au point un plan d'action qui servira à prendre toutes les mesures d'assainissement nécessaires sur les sites restants.
- Le coût total des mesures d'assainissement effectuées sur les sites de NAV CANADA est évalué à 20 millions \$.

Résultats intermédiaires

- Réduire les dommages environnementaux imputables à des activités de transport par le biais de mesures d'assainissement, de la gestion du risque et d'autres mesures appropriées.

Résultats ultimes

- Réduire l'impact du secteur du transport sur l'environnement du Canada.

3.2.3 Sécurité et sûreté

Objectif du secteur d'activité

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

Sommaire financier de 1998-1999	(en milliers \$)
Autorisations de dépenses prévues	230 626
<i>Autorisations totales en fin d'exercice</i>	<i>254 356</i>
Dépenses réelles 1998-1999	252 783

Changement des autorisations. Les autorisations de dépenses prévues ont augmenté de presque 24 millions \$ en raison d'un accroissement des exigences opérationnelles (règlements relatifs à des contrats salariaux, salaires et traitements extraordinaires, etc.) qui fut compensé par un relâchement des exigences applicables aux programmes d'immobilisations.

Situation en fin d'exercice. Un surplus de 1,6 million \$, soit moins de 1 p. 100 des autorisations disponibles, est attribuable à divers postes.

Ce que nous avons dit que nous ferions dans le RPP 1998-1999

- 1 Mettre au point un plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté, ainsi que des critères de mesure de rendement et un cadre de compte rendu, et une approche plus systématique pour utiliser des techniques d'évaluation de risque dans tous les modes de transport.
- 2 Améliorer la sécurité et la sûreté du transport par le biais des initiatives décrites ci-dessous.
- 3 Réaliser des initiatives multimodales, y compris des activités de recherche et de développement mettant l'accent sur les rôles de Transports Canada en matière de sécurité, de réglementation et d'élaboration de politiques.
- 4 Moderniser, réduire et simplifier les activités de réglementation de Transports Canada : « réglementer intelligemment » en trouvant des solutions de rechange aux règlements (voir p. 47 pour des détails sur nos initiatives en matière de réglementation).

Statistiques nationales sur la sécurité pour 1998

Les statistiques qui suivent témoignent des efforts collectifs du Ministère et des ses nombreux partenaires, clients et parties intéressées, consentis afin de mettre sur pied un RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR ET SÉCURITAIRE.

- Marine - en 1998 l'incidence d'accidents de transport maritime a chuté de 8,6 p. 100 par rapport à l'année précédente et de 27,1 p. 100 par rapport à la moyenne des cinq dernières années; cette incidence fut la plus faible des vingt dernières années.
- Aviation - malgré un accroissement de 7,9 p. 100 en 1998 par rapport à 1997, l'incidence d'accidents aériens se situait dans la moyenne des cinq dernières années et était de 9,5 p. 100 inférieure à la moyenne des dix dernières années.
- Rail - l'incidence d'accidents a chuté de 3,7 p. 100 en 1998 par rapport à 1997 et de 9 p. 100 par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

- Route – le taux de décès a chuté de 0,6 p. 100 en 1997 par rapport à 1996 et de 8,8 p. 100 par rapport à la moyenne des cinq dernières années; le taux de 1997 fut le plus faible des 41 dernières années.
- Transport de matières dangereuses – 2 décès en 1998, soit moins que la moyenne des dix dernières années (3,1); et 28 blessures (comparé à 45,1 en moyenne durant les dix dernières années).

 Ces statistiques et d'autres peuvent être consultées dans le rapport annuel de Transports Canada (p. 73) ainsi que sur notre site Web à [<http://www.tc.gc.ca/tfacts/t-facts2e>].

Résultats et progrès en matière de rendement

1. Planification stratégique et cadre de mesure du rendement

Contribue à : Un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Le plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté (PSSS) a été approuvé en mars 1999, et donne au secteur une vision à long terme.
- Les risques liés à la sécurité ont été évalués et documentés en fonction des problèmes potentiels liés à l'an 2000.
- Des consultations internes ont été tenues sur la gestion du risque systématique et ont contribué aux efforts permanents déployés par les organismes centraux afin de mettre au point une approche stratégique en matière de gestion du risque à l'échelle du gouvernement.
- Deux cours sur la gestion du risque ont été présentés en 1998-1999.
- Un prototype de système tri-national de signalement d'accidents et d'incidents d'aviation a été mis au point et permettra au Canada, aux États-Unis et au Mexique d'améliorer collectivement les analyses de données et de cerner des tendances communes afin d'aider à prévenir des accidents et des incidents futurs (ce système devrait être mis en œuvre en décembre 1999).

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Mettre en œuvre le PSSS, y compris des mesures de rendement et un cadre de signalement afin de fournir un moyen d'évaluer et de rapporter les réalisations du secteur d'activité au regard des résultats visés.
- Mettre en œuvre le système tri-national de signalement d'accidents et d'incidents d'aviation.
- Appliquer une approche plus systématique et intégrée à la gestion du risque, qui permettra de s'adapter aux technologies naissantes ainsi qu'aux attentes changeantes des parties intéressées.
- Élaborer un cours de gestion de risque plus exhaustif pour les inspections dans le secteur de l'aviation.

Résultats intermédiaires

- Optimiser les activités qui permettront de déterminer les risques en matière de sécurité au sein du réseau de transport et donner la priorité aux efforts nécessaires pour composer avec ces risques.

Résultats ultimes

- Contribuer à un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

 Le plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté est disponible sous forme de copie papier ou sur notre site Web ([p. 73](#)).

2. Accroissement de la sécurité et de la sûreté du transport

Contribue à : Un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

Sécurité routière - Vision 2001 (Cette initiative, qui met à contribution des partenariats avec tous les paliers de gouvernement et l'industrie, vise à progresser vers la réalisation d'une vision selon laquelle les routes du Canada seraient les plus sécuritaires au monde.)

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons réalisé une vidéo intitulée « En voiture » et conçu le matériel d'accompagnement, afin de fournir de l'information et des directives sur la sélection et l'installation de quatre types de sièges pour enfants utilisés durant la période où l'enfant passe de l'âge de un à douze ans. Ce matériel a été distribué sur une grande échelle aux associations automobiles canadiennes, à des postes de police et des stations de télévision, à des institutions d'enseignement, à des écoles de conduite et à des hôpitaux.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Tenir des activités pour améliorer la sécurité routière, y compris une campagne de promotion de l'usage de la ceinture de sécurité pour les enfants, ainsi que des sondages pour établir le nombre de personnes conduisant avec des facultés affaiblies et le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité; mettre en œuvre le nouveau code de sécurité national pour établir les cotes sécuritaires des véhicules commerciaux.

Résultats intermédiaires

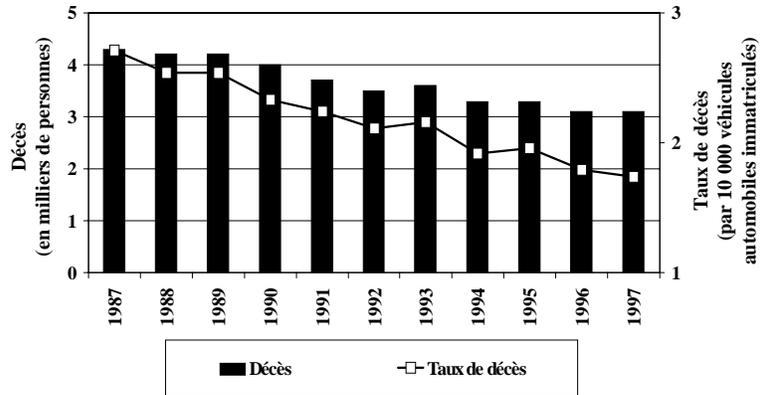
- Sensibiliser davantage le public à la sécurité routière et à la protection des occupants d'un véhicule.
- Promouvoir et encourager l'adoption de pratiques sécuritaires par l'industrie du transport et les utilisateurs.
- Accroître les taux d'observation.
- Intensifier la collaboration avec tous les paliers de gouvernement et l'industrie.

Résultats ultimes

- Faire en sorte que les routes du Canada soient les plus sécuritaires au monde.

Décès attribuables aux accidents de la route. Le réseau routier représente 95 p. 100 de tous les décès liés au transport. Le Canada se classe actuellement huitième parmi les pays développés (statistiques de 1997) pour les décès par véhicule immatriculé. Tel qu'illustré à la figure 1, le taux de décès est en régression depuis 1987, ce qui constitue une preuve tangible de l'apport continu de bon nombre des activités de Transports Canada.

FIGURE 1 - DÉCÈS ATTRIBUABLES AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE 1987-1997



Technologies visant à rendre les véhicules sécuritaires

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Statistiques sur les collisions mettant en cause des véhicules automobiles au Canada

Résultats directs

- Un programme de désactivation des sacs gonflables a été lancé en mai 1998 pour les cas où une telle désactivation est justifiée (des brochures explicatives et des formulaires de demande sont offerts à toute personne désireuse de profiter de ce programme).
- Des méthodes d'essai ont été mises au point afin de limiter le risque de blessure lié à l'utilisation de sacs gonflables avant par des enfants et des adultes de petite taille. On s'attend à ce que ces nouvelles méthodes soient intégrées aux normes de sécurité canadiennes et américaines s'appliquant aux véhicules à moteur et concernant la protection en cas de collision frontale.
- Nous avons favorisé l'adoption d'une norme volontaire par l'industrie de la fabrication de pneus en ce qui concerne le rendement des pneus à neige en matière de traction. L'adoption de cette norme débouchera sur l'emploi d'un symbole d'identification à l'intention des consommateurs.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Mettre au point des méthodes d'essai afin de limiter le risque que court un enfant de subir une blessure imputable à un sac gonflable latéral.

Résultats intermédiaires

- Réduire le risque de blessure et de décès lié aux systèmes de sacs gonflables.
- Promouvoir et encourager l'adoption de pratiques sécuritaires par l'industrie du pneu.

Résultats ultimes

- Contribuer à un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

☎ Composez sans frais le 1 (800) 333-0371 pour obtenir la vidéo « En voiture » et des renseignements sur la désactivation des sacs gonflables. Vous pouvez aussi visiter notre site Web au sujet des rappels de véhicules (p. 73).

Sécurité ferroviaire - Direction 2006 (Cette initiative vise à réduire les accidents par le biais de sept secteurs clés : éducation, contrôle d'application, génie, recherche, législation, ressources et communications.)

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons mis en œuvre un programme communautaire de prévention des intrusions, piloté tant par BC Rail que par la police du CN/CP. Ce programme offre un éventail complet d'activités de planification, d'application et d'évaluation de mesures de prévention des intrusions. Les premiers résultats obtenus dans le cadre de ces programmes pilotes nous incitent fortement à offrir le programme à l'échelle nationale.
- Une vidéo éducative nationale a été réalisée à l'intention des enfants de quatrième à sixième années, étant donné que ce groupe est plus susceptible d'être impliqué dans des accidents dans des endroits où le passage est interdit ou à des passages à niveaux.
- Nous avons amorcé la réalisation canadienne des annonces d'intérêt public américaines « *Highways or Dieways* », qui contiennent des images évocatrices insistant sur la nécessité d'adopter des mesures de sécurité là où il y a des passages interdits et des passages à niveaux.
- Nous avons versé une contribution de 250 000 \$ à l'Association des chemins de fer du Canada pour la préparation de matériel publicitaire relatif à Direction 2006.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Tenir des activités dans le but de réduire les collisions aux passages à niveaux et les incidents liés à des intrusions.

Résultats intermédiaires

- Sensibiliser et engager davantage le public en ce qui concerne l'élimination du problème des intrus pénétrant dans des installations ferroviaires.
- Intensifier la collaboration avec les provinces et les municipalités, les compagnies de chemins de fer et leurs syndicats, les agences de contrôle d'application de la loi et les autres organisations de la fonction publique et du secteur de la sécurité.

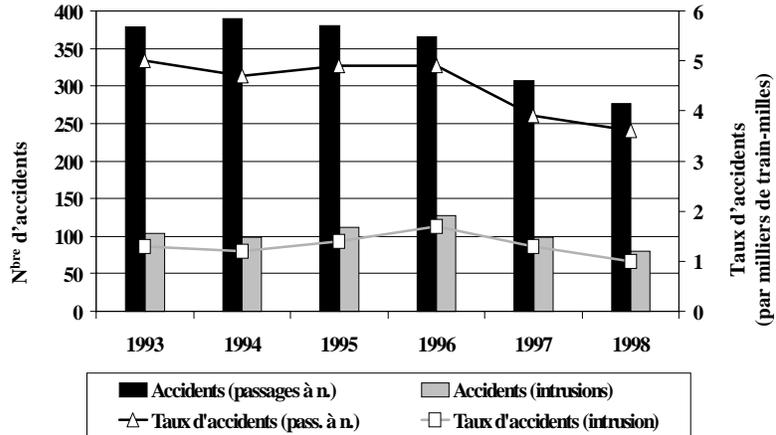
Résultats ultimes

- Réduire de 50 p. 100 le nombre de collisions à des passages à niveau et les incidents liées à des intrusions dans des installations ferroviaires d'ici l'an 2006 (à compter de l'année de référence 1995).

 On peut obtenir plus d'information sur Direction 2006 sur notre site Web à [\[http://www.direction2006.com\]](http://www.direction2006.com).

Accidents survenus à des passages niveaux ou à la suite d'intrusions. La figure 2 illustre les tendances liées aux accidents survenus à des passages niveaux ou à la suite d'intrusions. Des critères de mesure de rendement sont étudiés afin de mieux décrire les résultats obtenus dans le cadre des activités menées par Transports Canada dans ce secteur.

**FIGURE 2 - ACCIDENTS - SURVENUS À DES PASSAGES À NIVEAUX OU À LA SUITE D'INTRUSIONS
1993-1998**



Le Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien (GTSETA) (Cette initiative vise à déterminer des améliorations en matière de sécurité se rapportant à des opérations de taxi aérien (hélicoptères et avions, à l'exclusion de jets, transportant neuf passagers ou moins.)

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Le rapport final du groupe de travail conjoint industrie-GTSETA a été lancé en mai 1998. Il contient 71 recommandations adressées à Transports Canada, au Bureau de la sécurité des transports, à NAV Canada et à l'industrie. Parmi ces recommandations :
 - 14 p. 100 ont été mises en oeuvre;
 - des travaux ont été entrepris en application de 53 p. 100 d'entre elles; et
 - aucune mesure n'a été prise relativement aux 33 p. 100 qui restent.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Mettre en œuvre les recommandations restantes.

Résultats intermédiaires

- Sensibiliser davantage les parties intéressées et accroître la collaboration entre le gouvernement et l'industrie de l'aviation en ce qui concerne les problèmes liés à la sécurité.
- Promouvoir et favoriser l'adoption par les parties intéressées de pratiques sécuritaires pour les opérations de taxis aériens.

Résultats ultimes

- Contribuer à un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

Pour plus d'information sur le GTSETA, visitez notre site Web ([p. 73](#)).

Surveillance des entités cédées au chapitre de la sécurité et de la réglementation

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons complété et distribué aux parties intéressées pour consultation la première édition du *Manuel national des politiques et procédures des SNA et espace aérien*. Ce manuel vise à établir une référence en matière de politique ainsi qu'un fondement pour des discussions futures avec Transports Canada sur des questions touchant à la surveillance de la sécurité.
- Nous avons effectué 64 inspections post-cession au sein d'administrations aéroportuaires locales, dont 98 p. 100 ont été jugées conformes.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats intermédiaires

- Promouvoir et encourager l'adoption de pratiques sécuritaires par l'industrie de l'aviation.
- Accroître la sensibilisation du public et des parties intéressées, ainsi que l'acceptation et l'observation des règlements, normes, politiques et procédures en matière de sécurité.

Résultats ultimes

- Contribuer à un réseau de transport sûr et sécuritaire.

 Pour plus d'information sur le cadre de supervision de la sécurité, visitez notre site Web à [<http://info/aviation/airnav/aarnf/indexfe.htm>].

Programme d'assurance-qualité maritime

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons créé un programme d'assurance-qualité maritime afin de voir à ce que les fonctions d'inspection de navires déléguées à des sociétés de classification soient assumées efficacement, et aussi de déterminer les améliorations découlant du programme de sécurité maritime du Ministère, y compris la cohérence à l'échelle nationale et les services à la clientèle. Il est prévu que la mise en œuvre du programme s'effectuera graduellement sur plusieurs années, ce qui permettra de faire de la surveillance et de procéder à des vérifications.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats intermédiaires

- Accroître la cohérence des opérations à l'échelle nationale et améliorer les services à la clientèle.
- Accroître la sensibilisation du public et des parties intéressées, ainsi que l'acceptation et l'observation de règlements, normes, politiques et procédures.

Résultats ultimes

- Contribuer à un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

Plans d'urgence et de sécurité

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons complété un plan d'urgence pour le pont de la Confédération afin de prévoir d'autres moyens de transport lorsque le pont ne peut être utilisé pour des périodes prolongées. On peut obtenir de plus amples renseignements sur ce plan auprès du bureau de la région de l'Atlantique de Transports Canada (☎ p. 67 pour le numéro de téléphone de tous les bureaux régionaux).
- Nous avons commencé à intégrer divers plans d'urgence afin de constituer un « plan global d'élimination des dangers » national qui, entre autres, définirait la capacité de Transports Canada lorsqu'il aide, appuie ou conseille les organismes responsables dans des situations d'urgence. L'élaboration du plan a été retardée étant donné que bon nombre des ressources consacrées à ce projet ont été réaffectées en raison de la priorité accordée au problème de l'an 2000.
- Nous avons aidé l'industrie des navires de croisière à mettre en œuvre les exigences liées à la sûreté prévues dans le nouveau *Règlement sur la sûreté du transport maritime (navires de croisière et installations maritimes pour navires de croisière)*.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Mettre au point un « plan global d'élimination des dangers » national
- Effectuer des contrôles de sûreté au sein de l'industrie des navires de croisière

Résultats intermédiaires

- Assurer la circulation permanente des personnes et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et la terre ferme.
- Accroître la disponibilité des services de transport dans les situations d'urgence.
- Accroître la sensibilisation du public et des parties intéressées, ainsi que l'acceptation et l'observation de mesures réglementaires.

Résultats ultimes

- Contribuer à un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

3. Initiatives multimodales

Contribue à : Un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

Contribue à : Un réseau de transport concurrentiel, efficace et efficace.

Réforme réglementaire

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons répertorié dans tous les modes les mesures de contrôle d'application actuellement prévues (amendes administratives, contraventions, nouvelles mesures de délivrance de permis, etc.), et proposé de nouvelles mesures.
- Nous avons complété une étude subséquente sur le recours potentiel à un tribunal de transport multimodal en tant que mécanisme d'examen des nouvelles mesures de contrôle d'application.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Élaborer un projet de mise sur pied d'un Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

Résultats intermédiaires

- Accroître la sensibilisation du public et des parties intéressées, ainsi que l'acceptation et l'observation de mesures réglementaires.
- Assurer la réalisation d'interventions appropriées et rentables, en tenant entièrement compte de l'éventail d'outils de contrôle d'application dont on dispose pour apporter des changements.

Résultats ultimes

- Un régime réglementaire simplifié, moderne et efficace.

 Pour de plus amples renseignements sur le TATC, visitez notre site Web (*an* p. 73).

Recherche et développement

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons mis en œuvre un système automatisé de repérage de conteneurs, dans le cadre d'un projet plus ambitieux réalisé avec le port de Montréal et portant sur l'échange réciproque de données.
- Poursuite de recherches conjointes sur la technologie de la sécurité (systèmes de repérage, de détection d'explosifs en vrac (SDEV), etc.).

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Mettre au point une norme de rendement pour les SDEV et implanter ce type de système dans les aéroports canadiens, en s'appuyant sur la technologie laser et un crayon-lecteur optique manuel détectant une combinaison d'explosifs et de métaux.

Résultats intermédiaires

- Améliorer l'efficacité des mouvements de conteneurs dans les ports.
- Améliorer les procédures de sécurité aux plans de la rapidité, de la fiabilité, de l'exactitude, de la facilité d'utilisation et de la rentabilité.

Résultats ultimes

- Contribue à un réseau de transport national sûr et sécuritaire.
- Contribue à un réseau de transport concurrentiel, efficient et efficace.

 Au sujet de ces initiatives en matière de R et D et d'autres initiatives de même type, visitez notre site Web à [<http://www.tc.gc.ca/TDC/index.htm>].

3.2.4 Administration ministérielle

Objectif du secteur d'activité

Services de soutien efficaces et efficaces : finances, administration, informatique, ressources humaines, communications, services juridiques et exécutifs; ces services doivent répondre aux besoins du Ministère.

Sommaire financier de 1998-1999 (en milliers \$)

Autorisations de dépenses prévues 83 351

Autorisations totales en fin d'exercice 94 969

Dépenses réelles 1998-1999 93 057

Changement des autorisations. Les autorisations de dépenses prévues ont augmenté de 12 millions \$ en raison d'un accroissement des exigences opérationnelles (règlements relatifs à des contrats salariaux, salaires et traitements extraordinaires, avantages sociaux, etc.) qui fut compensé par une diminution des exigences en matière de capital.

Situation en fin d'exercice. Un surplus de 1,9 million \$, soit 2 p. 100 des autorisations disponibles, est attribuable à divers postes.

Ce que nous avons dit que nous ferions dans le RPP 1998-1999

- 1 Moderniser notre approche en matière de prestation de services généraux en participant à des initiatives de réforme à l'échelle du gouvernement (Stratégie d'information financière, modernisation de la fonction de contrôle, renouvellement de la fonction publique, etc.).
- 2 Mettre au point une stratégie de recrutement et de maintien en poste afin de composer avec la pénurie d'inspecteurs de la réglementation.
- 3 Fournir à nos clients à l'interne un accès amélioré à l'information requise en procédant à l'intégration et à l'harmonisation continues de la technologie et des systèmes d'information.
- 4 Voir à ce que le Ministère prenne toutes les mesures raisonnables pour composer avec l'impact du passage à l'an 2000 (p. 41 pour un rapport sur nos préparatifs en vue de l'an 2000).

Résultats et progrès en matière de rendement

1. Initiatives de réforme à l'échelle du gouvernement

Contribue indirectement à tous les principaux engagements en matière de résultats.

Stratégie d'information financière (SIF) et modernisation de la fonction de contrôle

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons poursuivi les travaux nécessaires pour mettre en œuvre une méthode intégrale de comptabilité d'exercice (notre objectif est de rendre nos opérations pleinement conformes à la SIF d'ici le 1^{er} avril 2001).

- Nous avons mis sur pied un bureau du projet de la fonction de contrôle et entrepris l'examen et l'évaluation des pratiques et processus ministériels.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats directs

- Élaborer des mesures appropriées pour s'occuper de l'impact de la SIF sur les gestionnaires, nos pratiques opérationnelles courantes et la configuration de nos systèmes financiers et de gestion de matériel.
- Ébaucher des lignes directrices et procédures financières connexes et définir les exigences en matière de formation afin de s'assurer que les gestionnaires sont en mesure d'utiliser l'information financière établie selon la comptabilité d'exercice.
- Faciliter la mise en œuvre d'une fonction de contrôle modernisée et assurer les communications à ce sujet avec Transports Canada
- Mettre au point un cadre de mesure du rendement ministériel et créer des liens améliorés entre les données financières et non financières.

Résultats intermédiaires

- Voir à ce que les gestionnaires connaissent, acceptent et appliquent les pratiques de contrôle modernes.

Résultats ultimes

- Prise de décisions efficiente et efficace fondée sur de l'information pertinente et utile.

Renouvellement de la fonction publique (initiatives en matière de ressources humaines)

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons mis au point un cadre de gestion des ressources humaines au sein du Ministère
- Un site Web a été créé afin d'exploiter des occasions de développement par le biais de la publicité; nous avons aussi conçu un programme d'orientation, une nouvelle politique sur le harcèlement et un cours à l'intention de la haute direction de Transports Canada.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats intermédiaires

- Encadrer les opérations ministérielles, rajeunir le personnel du Ministère et améliorer les relations entre le syndicat et la direction.

Résultats ultimes

- Fournir un environnement de travail stimulant et offrant des ressources de soutien.

2. Recrutement et maintien en poste

Contribue à : Un réseau de transport national sûr et sécuritaire.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons mis au point une stratégie de recrutement et de maintien en poste de professionnels de la sûreté et de la sécurité, particulièrement d'inspecteurs techniques et en aviation civile. Ce problème n'est pas propre à Transports Canada et affecte aussi d'autres ministères ayant un mandat de réglementation.

- Une étude indépendante a été commandée afin de définir et de confirmer des problèmes, et de considérer diverses initiatives comme solutions possibles (amélioration et accroissement de la publicité sur les occasions d'emploi, mise à jour des cours de formation, établissement de nouvelles exigences liées à la formation sur le tas, révision des niveaux de rémunération).

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats intermédiaires

- Accroître les taux de recrutement et réduire l'attrition du groupe des inspecteurs techniques.
- Accroître la confiance du public et la satisfaction des parties intéressées en ce qui concerne les niveaux de service et de sécurité.

Résultats ultimes

- Voir à ce que le Ministère soit en mesure de s'acquitter de son mandat de réglementation.
- Constituer un personnel hautement compétent et professionnel reconnu et respecté.

3. Gestion de l'information/Technologie de l'information

Contribue indirectement à tous les principaux engagements en matière de résultats.

CE QUE NOUS AVONS FAIT :

Résultats directs

- Nous avons approuvé la stratégie d'investissement en matière de gestion et de technologie de l'information, qui nous fournit un cadre de travail, ainsi que des lignes directrices et des critères, pour l'élaboration et l'examen d'analyses de rentabilisation.
- Nous avons continué de collaborer avec d'autres ministères qui se servent du même progiciel commercial en tant que base de leur système financier, ce qui a permis aux ministères de groupe de concertation d'éviter de multiplier des coûts relatifs à la mise au point de logiciels, au soutien des systèmes et à des essais concernant le passage à l'an 2000.
- Nous avons implanté une version plus récente du Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM), ce qui a facilité l'utilisation du support d'application et en a réduit le coût, en plus de permettre de traiter tous les réglages connus relatifs au passage à l'an 2000.

CE QUE NOUS CONTINUERONS À FAIRE :

Résultats intermédiaires

- Encourager les gestionnaires à choisir les solutions technologiques optimales.

Résultats ultimes

- Prestation efficace et efficiente de programmes.
- Utilisation maximale des ressources ministérielles.

4.0 Rapport unifié

4.1 Gestion du matériel

Pour appuyer la gestion de ses immobilisations et des ses éléments d'actif, Transports Canada dispose d'un Système intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM). Ce système sert à enregistrer et à déclarer l'information comptable sur les immobilisations selon la méthode la comptabilité d'exercice, de même qu'à gérer et repérer les éléments d'actif ministériels. Le SFIM permettra à Transports Canada d'appliquer la Stratégie d'information financière, étant donné que le système se fonde sur une méthode de comptabilité d'exercice en partie double.

4.2 Conformité à l'an 2000

Les mesures que prend Transports Canada pour traiter le problème de l'an 2000 restent une priorité absolue. Le Bureau du programme An 2000 du Ministère a coordonné l'évaluation de la situation; pour ce faire, il a dressé un inventaire de tous les éléments affectés par le problème de date, déterminé le taux de conformité, mis sur pied des centres d'essais et collaboré avec des gestionnaires de programmes afin de mettre au point des stratégies correctives. La stratégie de conformité à l'an 2000 est passée d'une position technologique à une position de préparation et de continuité stratégiques, non seulement du point de vue du Ministère mais aussi dans la mesure où elle s'inscrit dans la surveillance du secteur du transport.

Transports Canada participe à la sensibilisation des exploitants de systèmes, des associations, des sociétés d'État et des organismes du secteur du transport au problème de l'an 2000 en encourageant ces parties intéressées à trouver des solutions efficaces, étant donné qu'ils ont la responsabilité de s'occuper du problème au sein de leur propre organisation. En s'appuyant sur l'information reçue à ce jour de la part de parties intéressées, l'industrie du transport réalise des progrès appréciables. Jusqu'à maintenant, il n'a pas été nécessaire d'adopter de nouveaux règlements pour composer avec les problèmes liés à l'an 2000. Transports Canada surveille la situation de près et examinera régulièrement la nécessité de prendre de nouvelles initiatives en matière de réglementation. Dans le cadre de ses activités régulières de surveillance de la sécurité, le Ministère continuera de surveiller les progrès de l'industrie et mettra aussi au point une approche systématique pour évaluer et documenter tous les risques possibles pesant sur la sûreté et la sécurité du réseau de transport.

Le Ministère appuie les activités du groupe national de planification d'urgence portant sur la collecte de données et l'évaluation des risques se rapportant au réseau de transport national. Nous avons évalué comme faible le risque que des pannes liées au passage à l'an 2000 affectent la sécurité et la continuité opérationnelle du réseau de transport. Au sein du Ministère, des plans d'urgence ont été complétés et mis à l'épreuve pour les fonctions stratégiques cruciales. Les résultats de ces essais font actuellement l'objet d'un examen qui permettra de déterminer les révisions à effectuer. Transports Canada élaborera un plan opérationnel pour l'an 2000 à l'intention de la direction afin de définir les exigences liées aux dates critiques.

Tous les travaux mettant à contribution l'infrastructure TI du Ministère, ainsi que la mise à l'essai et la certification de tous les systèmes cruciaux installés à l'échelle du gouvernement ou du Ministère, ont été complétés avant la fin de juillet 1999. Afin de

maintenir un environnement conforme aux exigences liées au passage l'an 2000 durant le changement de millénaire, Transports Canada a adopté une politique de gel en mai 1999, et établi un conseil de contrôle des changements qui surveillera et approuvera tout changement demandé concernant l'infrastructure de TI.

Transports Canada a fait d'importants efforts pour évaluer l'impact de la technologie intégrée sur l'exploitation de ses installations à usage spécial (aéroports, ports et havres), et pour réaliser des plans d'action corrective et d'urgence afin de réduire la possibilité d'une interruption des activités. Ce faisant, le Ministère a collaboré étroitement avec toutes les parties intéressées oeuvrant au sein de ces installations.

Les communications sont un élément important de la stratégie de conformité à l'an 2000 de Transports Canada. Certaines des initiatives en cours comprennent un bulletin d'information sur l'an 2000 destiné à tous les employés du Ministère, une ligne d'information TC sans frais, des séances pour des groupes de réflexion formés d'employés et l'établissement d'un site Web externe consacré à l'an 2000 (visitez notre site Web à www.tc.gc.ca/tc2000/frame.htm).

Une vérification indépendante, complétée en avril 1999, a permis de conclure que le programme de l'an 2000 de Transports Canada est bien géré et pose un risque minimal et pouvant être contrôlé. Le Ministère évalue à environ 10 millions \$ le coût total des mesures qu'il devra prendre pour composer avec le problème de l'an 2000 à l'interne.

4.3 Développement durable

Avec son grand territoire et sa faible densité de population, le Canada dépend peut-être plus que n'importe quel autre pays du globe de réseaux de transports efficaces s'il veut assurer sa prospérité économique et sociale. La Stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada, déposée à la Chambre des communes en décembre 1997, indique huit défis stratégiques. Ces défis ont été déterminés en étroite consultation avec les parties, personnes et organisations intéressées, et d'autres ministères fédéraux et provinces. Transports Canada œuvre actuellement en collaboration avec d'autres parties à l'avancement de chacun de ces dossiers afin de mettre sur pied un réseau de transport plus durable, qui sera sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement pour les générations présentes et futures.

Le Ministère reconnaît l'importance d'élaborer des critères de mesure du rendement afin de vérifier que la SDD est bien engagée sur une voie fructueuse. Nous mesurerons notre rendement en matière de développement durable à deux niveaux : faisons-nous ce que nous avons dit que nous ferions et les mesures adoptées nous permettent-elles d'atteindre nos objectifs? À cette fin, nous avons récemment commencé à travailler à la définition de critères de mesure du rendement et de cibles pour les défis stratégiques du Ministère. Les mesures résultantes seront décrites dans de prochains rapports. Les tableaux présentés aux pages suivantes fournissent un sommaire des résultats et des percées effectuées dans le cadre de certaines initiatives liées à nos huit secteurs prioritaires.

Défi 1 : Minimiser le risque de dommages environnementaux dus aux accidents de transport.

Initiatives

- Appuyer les modifications à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.
- Amorcer le travail d'élaboration d'un code de navigation polaire.
- Récrire le règlement sur le transport des matières dangereuses en « langage clair ».

Résultats / Percées

- La loi révisée (projet de loi C-77), déposé devant la Chambre en première lecture en mars 1998, ne met plus l'accent sur la réglementation économique mais plutôt sur le rendement en matière de sécurité.
- Un code est en cours d'élaboration (des pays de l'Organisation maritime internationale sont engagés dans cette activité); il traitera de la prévention de la pollution, de la navigation et d'autres mesures opérationnelles dans les eaux polaires.
- Les règlements en « langage clair » seront publiés dans la partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 1999.

Défi 2 : Promouvoir l'écologisation des activités du secteur du transport.

Initiatives

- Compléter et mettre en œuvre un cadre de travail pour un système de gestion environnementale (SGE) ministériel en fonction des principes ISO 14000.
- Améliorer la gestion opérationnelle des effluents du glycol par le biais de l'analyse de programmes de gestion des eaux pluviales dans les aéroports.
- Mettre au point un processus ministériel d'évaluation environnementale par catégories pour des projets de routes.
- Élaborer un manuel d'exploitation des terres et de contrôle environnemental de concert avec l'Organisation de l'aviation civile.

Résultats / Percées

- Un cadre de travail SGE a été mis au point à l'administration centrale de Transports Canada et dans chacune des cinq régions.
- Des travaux ont été entrepris afin d'atteindre les cibles SGE. Par exemple, le Ministère a examiné sa flotte de véhicules afin d'évaluer des façons de l'« écologiser », mis au point un inventaire en ligne des substances provoquant la détérioration de l'ozone, dirigé un examen environnemental initial au hangar principal des Services des aéronefs et commencé à appliquer des critères de mesure du rendement afin de contrôler le rendement environnemental de ses opérations.
- Le Ministère a publié son premier rapport SGE annuel, qui donne le détail des réalisations accumulées en 1998 (p. 73 pour obtenir un exemplaire de ce rapport).
- Grâce à une surveillance et à une gestion de l'eau améliorées, les tendances en matière d'usage de glycol aux aéroports de Transports Canada révèlent une diminution constante de la concentration d'effluents de glycol. Les résultats de la surveillance du glycol pour la saison de déglacage 1997-1998 ont été publiés (p. 73 pour obtenir un exemplaire d'un relevé de ces résultats).
- Transports Canada et le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick sont en train de compléter un processus conjoint d'évaluation environnementale pour les endroits où se croisent des routes et des cours d'eau. Ce processus aidera des représentants à évaluer l'impact environnemental des projets de routes, et il devrait être complété au printemps 2000.
- On attend que le manuel soit approuvé par les États-membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Défi 3 : Réduire les émissions atmosphériques provenant des moyens de transport.

Initiatives

- Appliquer les normes relatives aux émissions provenant de moteurs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
- Collaborer avec l'OACI afin que d'ici 2001, les constructeurs fabriquent des aéronefs consommant moins de carburant.
- Surveiller le rendement des nouveaux véhicules à moteur au regard du programme de consommation de carburant du gouvernement et de l'industrie.
- Donner suite aux engagements de Transports Canada envers le plan fédéral de gestion du smog, lesquels comprennent : 1) appuyer l'élaboration de normes pancanadiennes sur les particules et l'ozone; 2) participer à l'élaboration de règlements concernant le soufre dans la gazoline; et 3) tenir des cliniques annuelles d'inspection des émissions de véhicules
- Appliquer les dispositions du *Règlement sur la sécurité des véhicules routiers* sur les normes d'émission.

Résultats / Percées

- Le Ministère a accepté et devrait adopter une nouvelle norme OACI en matière d'émissions de moteurs dès qu'elle aura été complètement élaborée à l'échelle internationale.
- Le Ministère préside les travaux d'un groupe de travail de l'OACI afin de mettre au point un meilleur système d'élaboration de normes en matière d'émissions de moteurs d'aéronefs, y compris un paramètre d'efficacité.
- Transports Canada a lancé un projet à l'OACI afin d'adopter de nouvelles procédures opérationnelles visant à réduire la consommation de carburant.
- Le rendement en matière de consommation de carburant a été surveillé par le biais d'une combinaison de vérification numériques et d'essais effectués sur 24 véhicules, 22 d'entre eux ayant réussi ces essais.
- Les véhicules automobiles du modèle 1998 ont présenté globalement une consommation de carburant de 8,0 litres (100 km), soit un résultat supérieur à la cible de 8,6 litres (100 km) fixée à titre de consommation moyenne de carburant de l'entreprise (CAFC).
- Les camions légers canadiens répondent à la norme CAFC, soit 11,4 litres (100 km).
- Le Ministère met ses connaissances à contribution pour élaborer des normes nationales sur les particules et l'ozone. La norme finale sera présentée aux ministres de l'Environnement fédéral et provinciaux pour approbation à l'automne 1999.
- Transports Canada a participé aux travaux d'un groupe de travail formé de diverses parties intéressées afin d'élaborer de nouveaux règlements concernant le « soufre dans la gazoline », ce qui permettra de réduire la quantité de soufre se trouvant dans la gazoline vendue au Canada.
- Pour accroître la sensibilisation au smog et améliorer les pratiques d'entretien de voitures, Transports Canada a aidé Environnement Canada à organiser des cliniques annuelles d'inspection des émissions de véhicules à 19 endroits au Canada; 1998 a été la meilleure année du programme : plus de 4 600 véhicules ont participé. On peut obtenir un résumé des conclusions (p. 73).
- La conformité a été vérifiée par le biais d'essais de véhicules sélectionnés (vérification du numéro des pièces de contrôle des émissions et examen des documents de certification). À la suite de ces essais, 17 rappels relatifs à des problèmes d'émissions et concernant 202 430 véhicules ont été effectués par des constructeurs de véhicules.
- Une enquête a été entreprise relativement à l'utilisation d'appareils défectueux par des fabricants de moteurs diesel lourds.

Défi 3 (suite)

- Promouvoir l'adoption d'approches axées sur le marché et les consommateurs afin de réduire les émissions en collaborant avec des parties intéressées clés, y compris le secteur privé.
- Parrainer et présider conjointement et appuyer une table ronde sur les transports dans le cadre de la réponse du Canada au protocole de Kyoto sur les changements climatiques.
- La région du Québec et le Centre de développement des transports de Transports Canada participent au projet « Véhicule électrique – Montréal 2000 », une initiative d'Hydro-Québec. Ce projet de démonstration permet à des employés du Grand Montréal d'utiliser deux véhicules électriques pour des déplacements d'affaires pendant la durée du projet, qui se terminera en mars 2001.
- Ce projet permettra d'évaluer l'applicabilité de véhicules électriques et donnera l'occasion aux quinze organisations participantes d'intégrer ultimement environ quarante véhicules dans leur flotte opérationnelle.
- Le Ministère a parrainé, de concert avec des ministères des Transports provinciaux et territoriaux, la création d'une Table du transport sur les changements climatiques.
- La Table a préparé un document de base et a géré plus de vingt analyses qui serviront de fondement à un document sur les options, qui sera complété à la fin de 1999, afin de cerner les possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre dus aux moyens de transport.

Défi 4 : Promouvoir l'éducation et la sensibilisation en matière de transport durable.

Initiatives

- Mettre sur pied un programme de partenariat avec des parties intéressées afin de promouvoir des approches novatrices en matière de transport durable.

Résultats / Percées

- Le Ministère a commencé à mettre sur pied un fonds de partenariat pour le transport durable, qui devrait être officiellement lancé à l'automne 1999.
- Ce programme favorisera une sensibilisation accrue ainsi que l'élaboration d'approches novatrices à l'appui du transport durable.

Défi 5 : Évaluer les répercussions environnementales des subventions et contributions au transport.

Initiatives

- Élaborer une politique relative à l'évaluation environnementale stratégique (ÉES), y compris un document traitant du contexte et des problèmes, du matériel d'encadrement relatif à l'ÉES pour l'élaboration de politiques et de la formation.

Résultats / Percées

- Le gouvernement a entrepris de réaliser un projet pilote pour l'ÉES, qui mettra l'accent sur l'élaboration d'une stratégie de transport terrestre pour le Canada.
- Une politique ministérielle et le matériel connexe seront mis au point en 1999-2000.

Défi 6 : Peaufiner des indicateurs de transport durable.

Initiatives

- Mettre sur pied un comité directeur qui s'occupera des indicateurs d'émissions de gaz à effet de serre.
- Organiser un congrès international sur les indicateurs de transport durable.

Résultats / Percées

- Transports Canada participe aux travaux d'un comité de parties intéressées, dirigés par le centre du transport durable, et visant à développer un ensemble de base d'indicateurs de transport durable.
- Transports Canada a parrainé la tenue d'un atelier international en mai 1999, de concert avec l'Agence internationale de l'énergie et le ministère des Transports de la Suède, afin de discuter des indicateurs d'activités de transport (énergie et émissions de dioxyde de carbone).
- Les résultats aideront le Ministère à élaborer son propre ensemble d'indicateurs.

Défi 7 : Comprendre les coûts environnementaux liés au transport.

Initiatives

- Préparer un essai sur l'ajout des coûts sociaux et environnementaux au prix des services de transport, et sur les réactions possibles du Ministère.

Résultats / Percées

- Le travail d'analyse de la Table du transport sur les changements climatiques produira de l'information utile sur les coûts et avantages liés aux coûts sociaux et environnementaux interreliés dans le secteur des changements climatiques.
- Des travaux ont été amorcés par l'entremise de la Table afin que l'on examine la quantification et l'évaluation des dommages environnementaux.

Défi 8 : Mettre au point et promouvoir une méthode d'exploitation de technologies de transport plus propres.

Initiatives

- Entreprendre des projets de recherche et développement directement liés au transport durable, à la sécurité et à l'efficacité.
- Diffuser les résultats énoncés dans le rapport *Technologies de transport durable : cadre d'action*.

Résultats / Percées

- Un programme de recherche et développement d'environ 10 millions \$ a été réalisé en 1998-1999; les secteurs de projets de transport comprennent l'efficacité des systèmes aériens, maritimes et ferroviaires, des systèmes intelligents de transport, des évaluations de véhicules électriques et la sécurité de nouveaux carburants.
- Le rapport mentionne et évalue des technologies qui peuvent potentiellement soutenir le transport durable (p. 73 pour un exemplaire de ce rapport).

4.4 Projets législatifs et réglementaires

Objet du projet	Résultats escomptés	Critère de mesure du rendement	Résultats obtenus
<p>Modification de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> – moderniser la <i>Loi</i>. Les modifications du volet 1 comprennent :</p> <p>◇ Registre d'immatriculation des navires – établir un système moderne pour la propriété et l'immatriculation des navires.</p> <p>◇ Délégation de l'inspection des navires – pour permettre la délégation de certaines fonctions d'inspection aux sociétés de classification.</p> <p>◇ Code international de gestion de la sécurité (ISM) – faire en sorte qu'il soit possible d'appliquer le code aux navires intérieurs.</p> <p>◇ Modifications diverses – prévoir la réglementation des petits bâtiments et des navires à usage spécial et moderniser le régime de pensions administré par la Corporation des pilotes pour les pilotes du Québec.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • administration plus efficiente du registre • réduction des coûts pour le gouvernement grâce à l'utilisation de la technologie • un plus grand nombre de propriétaires de navire choisiront d'immatriculer leur navire au Canada • accroissement des activités de contrôle des navires par l'État du port • les enquêteurs de Transports Canada peuvent consacrer plus de temps aux secteurs problèmes et moins aux inspections de routine • délégation de diverses inspections à des organismes externes • ententes de délégation avec des sociétés de classification de navires assurant la réalisation d'inspections en vertu du code ISM • prévention des blessures et pertes de vies humaines • évitement des dommages à l'environnement • sécurité améliorée des petits bâtiments et des navires à usage spécial • régime de pensions modernisé pour les pilotes du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • satisfaction des clients • niveau de dépenses et de recettes • nombre de nouveaux navires immatriculés • coût par immatriculation • nombre de navires étrangers en défaut entrant dans les eaux canadiennes • délai d'intervention pour les plaintes • satisfaction des clients • proportion d'inspections déléguées • nombre d'ententes • nombre de navires ayant fait l'objet d'une inspection déléguée • nombre d'accidents et de pertes de vie à bord des navires • nombre d'incidents de pollution • taux d'application du Code • taux d'observation volontaire • nombre d'incidents mettant en cause des petits bâtiments et des navires à usage spécial 	<p>Le projet de loi C-15 a reçu la Sanction royale le 11 juin 1998.</p> <p>Des règlements sont en cours d'élaboration.</p> <p>Il y a 30 navires qui sont maintenant visés par cinq ententes de délégation distinctes.</p> <p>Le pouvoir d'appliquer le Code a maintenant été conféré en vertu d'un règlement.</p> <p>Un programme de surveillance des petits navires pour passagers et une norme pour les navires à usage spécial sont en cours d'élaboration.</p>

Objet du projet	Résultats escomptés	Critère de mesure du rendement	Résultats obtenus
<p>Adoption de la nouvelle <i>Loi maritime du Canada</i> – pour mettre en oeuvre la Politique maritime nationale, offrir des occasions aux utilisateurs de participer à la gestion des installations et services maritimes et faire intervenir plus de discipline commerciale dans leur exploitation :</p> <p>◊ Administrations de pilotage – améliorer l’efficacité et la stabilité financière des administrations de pilotage.</p> <p>◊ Administrations portuaires canadiennes (APC) – permettre au réseau portuaire national d’être concurrentiel, efficace, régi par les principes commerciaux et adapté aux besoins locaux.</p> <p>◊ Réseau Grands Lacs – Saint-Laurent – permettre la commercialisation de l’exploitation de la Voie maritime.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • pleine autonomie financière pour les quatre administrations de pilotage d’ici 1998-1999 • efficacité accrue en raison de règlements plus précis et plus clairs • dissolution de la Société canadienne des ports • constitution des APC avec des lettres patentes et un règlement d’exploitation commerciale assurant qu’elles fonctionneront selon des principes commerciaux • création de comités consultatifs portuaires et de conseils d’administration à forte représentation d’utilisateurs et d’administrations locales • potentiel accru de viabilité financière de la Voie maritime du Saint-Laurent • un groupe sans but lucratif du secteur privé assumera la responsabilité de l’exploitation de la Voie maritime • sécurité et intégrité physique à long terme du réseau 	<ul style="list-style-type: none"> • détermination des tarifs par le marché • niveau de paiements de subvention par le gouvernement fédéral • nomination de représentants des utilisateurs et des administrations locales aux conseils d’administration des APC • niveau de participation des utilisateurs à l’exploitation des ports • autres critères de mesure non encore élaborés • signature d’un accord de gestion avec le groupe sans but lucratif • niveau des droits de péage et des déficits d’exploitation de la Voie maritime • autres critères de mesure non encore élaborés 	<p>Le projet de loi C-9 a reçu la Sanction royale le 11 juin 1998.</p> <p>Les quatre administrations ont déclaré des surplus pour 1998-1999.</p> <p>Dix-sept des dix-huit ports désignés étaient des APC au 1^{er} juillet 1999.</p> <p>Accord de gestion signé en octobre 1998.</p> <p>Augmentations de 2 p. 100 des péages en juin 1998 et en mars 1999.</p> <p>Les résultats financiers pour 1998-1999 n’ont pas encore été entièrement établis.</p>

Objet du projet	Résultats escomptés	Critère de mesure du rendement	Résultats obtenus
<p>Modification de la Loi sur la sécurité ferroviaire – pour fournir un cadre réglementaire moderne aux fins du maintien d’opérations ferroviaires sécuritaires au Canada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • opérations ferroviaires sécuritaires pour le public et le personnel des chemins de fer • collaboration et participation des parties intéressées à l’amélioration de la sécurité ferroviaire • reconnaissance des compagnies de chemins de fer de leur obligation d’assurer la sécurité de leurs opérations 	<ul style="list-style-type: none"> • fatalités et blessures au sein du public et chez les employés • dommages matériels résultant d’accidents ferroviaires • impact environnemental des accidents 	<p>Le projet de loi C-58 a reçu la Sanction royale le 1^{er} février 1999 et a été promulgué le 1^{er} juin 1999.</p>
<p>Modification de la Loi sur les transports routiers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • accroissement de l’importance accordée dans la Loi au rendement du transporteur en matière de sécurité • obtention d’évaluations provinciales cohérentes du rendement du transporteur en matière de sécurité • élimination de la plupart des règlements d’ordre économique restants s’appliquant aux camions et aux autobus 	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de certificats d’aptitude en matière de sécurité délivrés • taux d’observation • analyse de données sur les collisions et d’autres statistiques sur le rendement 	<p>Le projet de loi C-57 a été déposé devant la Chambre en mars 1999, pour première lecture.</p>
<p>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles - pour améliorer la sécurité des enfants et le transport de marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • les mini-fourgonnettes, les véhicules utilitaires de sport et les camions légers devront être équipés d’ancrages d’attache afin d’améliorer la sécurité des enfants occupant des sièges conçus pour eux • les remorques servant à transporter de lourdes charges seront équipés d’appareils appropriés permettant d’attacher leur cargaison 	<ul style="list-style-type: none"> • degré d’utilisation appropriée des sièges d’enfants • nombre d’accidents lors desquels il y a perte de cargaison 	<p>Le règlement a été introduit en 1998-1999; des mesures de contrôle d’application sont en cours d’adoption en vue de l’entrée en vigueur du règlement (en septembre 99).</p>
<p>Règlement canadien sur la sûreté en matière d’aviation – pour consolider, renforcer et mettre à jour</p>	<ul style="list-style-type: none"> • sécurité de l’aviation civile accrue au Canada • règlements plus clairs et plus précis permettant de faciliter leur observation et le contrôle de leur application • pouvoir accru d’adopter des mesures de sécurité obligatoires à l’intention des exploitants d’aérodromes et d’autres personnes directement engagées dans le transport aérien commercial 	<ul style="list-style-type: none"> • degré de conformité • satisfaction de la clientèle 	<p>Le règlement a été publié dans la <i>Gazette du Canada</i>, partie I, en avril 1999.</p>

Objet du projet	Résultats escomptés	Critère de mesure du rendement	Résultats obtenus
<p>Modification du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD)</p> <p>◇ Normes routières et Normes sur les wagons-citernes – pour améliorer l'intégrité des conteneurs.</p> <p>◇ Règlement sur le TMD en « langage clair » – pour récrire le règlement en langage clair.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • plus grande intégrité prévue dans la conception des conteneurs • plus grande capacité de détecter les vices critiques • exigences accrues de protection contre la perforation et l'incendie • règlement d'utilisation facile qui soit plus facile à lire et à comprendre par les personnes qui l'utilisent le plus – les camionneurs, les expéditeurs et le reste du personnel de l'industrie. 	<ul style="list-style-type: none"> • nombre d'incidents de déversements accidentels • rétroaction des utilisateurs 	<p>Le règlement sera publié dans la <i>Gazette du Canada</i>, partie I, à l'automne 1999.</p>

5.0 Rendement financier

5.1 Aperçu du rendement financier

Changements d'autorisations budgétaires. Transports Canada a terminé l'exercice de 1998-1999 en disposant d'autorisations budgétaires nettes de 1 119 millions \$, soit une diminution d'environ 19 millions \$ par rapport aux dépenses prévues de 1 138 millions \$. Tout au long de l'année, le ministère a géré les ressources dont il disposait par le biais de transferts de crédits et de mesures d'établissement de nouveaux profils et de report afin de tenir compte des autres initiatives ministérielles et des besoins futurs, et ce, en anticipation des retards dans les programmes qui auraient donné lieu à un surplus dans les fonds disponibles s'ils n'avaient pas été pris en compte. Les principaux facteurs contributifs sont décrits ci-dessous.

Diminutions :

- *Fonctionnement - Crédit 1 – diminution de 7 millions \$.* Le crédit a d'abord été augmenté de 12 millions \$ par le biais du report d'une somme équivalente provenant de l'exercice de 1997-1998. De plus, en raison d'une augmentation du revenu essentiellement attribuable aux paiements de location additionnels faits par les administrations aéroportuaires ainsi qu'aux retards dans les cessions d'aéroports, il s'est avéré possible, un peu plus tard dans l'année, d'effectuer un virement de 18 millions \$ à même ce crédit dans le cadre de la stratégie ministérielle globale de gestion des ressources.
- *Dépenses en capital - Crédit 5 – diminution de 29 millions \$.* À l'instar du Crédit 1, le crédit pour dépenses en capital a été augmenté par le biais du report d'un montant de 9 millions \$ provenant de l'exercice 1997-1998. Au terme de l'exercice, le crédit avait été réduit de 38 millions \$ afin de compenser les besoins au titre des autres crédits. La disponibilité de ces ressources est attribuable aux redressements effectués dans les mouvements de trésorerie par suite des retards dans la passation des contrats et des conditions météorologiques défavorables qui ont eu des répercussions sur divers projets entrant dans le cadre du programme d'immobilisations de Transports Canada.
- *Subventions et contributions – Crédit 10 – diminution de 14 millions \$.* Le ministère a reçu une somme additionnelle de 5 millions \$ suite à l'augmentation des coûts prévus pour la réfection de l'autoroute Transcanadienne entre Salt Springs et Alma, en Nouvelle-Écosse. Par ailleurs, près de un million de dollars a été reporté de l'exercice précédent et affecté au coût global de réfection de la Route 2, au Nouveau-Brunswick. En bout de ligne, en raison des retards enregistrés dans la cession des ports et les programmes routiers, le crédit a été réduit de 20 millions \$, et sera éventuellement reporté sur un exercice ultérieur.
- *Marine Atlantic S.C.C. – Crédit 20 – diminution de 21 millions \$.* L'excédent enregistré en rapport avec ce crédit est le résultat de plusieurs facteurs : réduction dans les coûts d'exploitation, d'immobilisations et de contribution au titre de régime de retraite de la société, augmentation du trafic maritime et des revenus afférents, augmentation du revenu provenant de la vente de navires. L'excédent a été utilisé pour compenser les besoins au titre d'autres crédits.

Augmentations :

- *VIA Rail – Crédit 25 – augmentation de 31 millions \$.* Le crédit a été augmenté de 31 millions \$ afin de permettre à VIA Rail de regarnir le fonds qu'elle destine au renouvellement de ses immobilisations. L'argent de ce fonds provient des profits enregistrés sur la vente de biens immobiliers excédentaires et constituent pour VIA une source de financement pour l'achat d'équipement neuf et les autres dépenses d'immobilisations. En raison des besoins pressants en financement qui se sont manifestés au cours des dernières années (notamment le déraillement d'un train transcontinental de l'ouest en 1997, la tempête de verglas en janvier 1998 dans l'est du pays et enfin, les retards dans la réduction prévue de ses effectifs), VIA s'est vue forcée de recourir à son fonds de renouvellement d'immobilisations pour combler le déficit de son budget d'exploitation. Le fonds a donc été regarni en conséquence.
- *Société canadienne des ports- Crédit 28c – augmentation de 10 millions \$.* Ce crédit, qui au départ ne faisait pas partie des dépenses prévues du Ministère, a été approuvé afin de compenser en partie le coût de la réfection des quais du Port de Québec. Malgré les travaux d'entretien et d'amélioration effectués par le passé, trois des quais du port (dont deux ont été construits il y a plus de cent ans) se sont détériorés à un point tel qu'ils rendent les opérations portuaires risquées. Depuis 1995, le transbordement de marchandises a été complètement interrompu à l'une de ces installations. Le coût total de la réfection de ces quais est estimé à 26 millions \$.
- *Paiements législatifs au Canadien National – augmentation de 2 millions \$.* Transports Canada effectue des paiements au Canadien National (CN) afin de compenser les pertes de revenus de la société suite à la suppression, en 1963, du péage sur le pont Victoria, à Montréal, dans la province de Québec. De plus, en raison de l'âge avancé de la structure, le gouvernement fédéral a consenti, en 1998, à assumer la moitié du coût de la réfection de la partie du pont réservée à la circulation routière, afin de préserver la sécurité sur cette artère essentielle reliant l'île de Montréal et les villes de la Rive-Sud. L'augmentation du crédit s'est donc avérée essentielle pour couvrir la contribution de Transports Canada pour la première année des travaux, dont le coût est estimé à 38 millions \$ sur trois ans (la moitié étant payée par le Ministère). Enfin, il a été convenu de mettre fin aux paiements compensatoires du fédéral au titre des pertes de revenus de péage à compter de décembre 2001.
- *Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. – Crédit 15 – augmentation de 1 million \$.* En remplacement de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, laquelle a été dissoute, le gouvernement a récemment créé une nouvelle Société des ponts fédéraux Ltée chargée de superviser la gestion de sept ponts et structures non associés à la navigation dans la voie maritime. Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. est devenue une filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée et a accepté la responsabilité du pont Mercier et du tunnel Melocheville, situés dans la région de Montréal, au Québec. Les paiements versés à cette dernière ont donc été augmentés d'un million \$ pour couvrir les coûts d'exploitation de ces deux équipements.
- *Autres paiements législatifs – augmentation de 7 millions \$.* Les autorisations ministérielles ont été augmentées pour couvrir différentes dépenses législatives, notamment les avantages sociaux dont bénéficient les employés, le remboursement des montants crédités lors d'années antérieures, et les paiements effectués dans le cadre des ententes relatives à la voie maritime du Saint-Laurent. De plus, le ministère a reçu des autorisations de dépenses s'élevant à environ 4 millions \$ relativement au produit de la vente de biens de l'État, dont au moins la moitié sera reportée pour usage ultérieur.

Changements d'autorisations non budgétaires. Les autorisations non budgétaires de Transports Canada ont été augmentées de 90 millions \$ afin de permettre la restructuration de la dette de Ridley Terminals Inc. (RTI), filiale à cent pour cent de la Société canadienne des ports (SCP). Une fois que la SCP aura été dissoute, RTI deviendra une société d'État mère. Pour que cette transition s'effectue sans heurts, il fallait résoudre le problème causé par la dette de RTI, qui n'était pas en mesure de rembourser son actuel prêt à long terme de 165 millions \$, prêt garanti par Transports Canada. Selon une évaluation externe du niveau d'endettement que RTI peut supporter, la dette devait être ramenée à moins de 90 millions \$. Ainsi, le paiement de 90 millions \$ reçu par la SCP lui a permis d'augmenter son capital-actions dans RTI, et cette dernière a profité de cette injection de capitaux pour rembourser une partie de la dette active.

Situation en fin d'exercice. Les dépenses nettes réelles de Transports Canada ont totalisé 1 072 millions \$ et ont donné lieu à un excédent de 46 millions \$ enregistré presque totalement dans le crédit pour subventions et contributions, et ce, en raison des retards dans les cessions de ports et les programmes routiers. Il importe de noter que le ministère avait déjà prévu un excédent de 44 millions \$ et qu'il le destinait à un report sur les exercices ultérieurs ou pour combler des insuffisances budgétaires. L'excédent budgétaire net enregistré par le Ministère s'élève à environ 2 millions \$, ce qui représente moins de 0,3 p. 100 de la somme des ressources disponibles.

5.2 Sommaires financiers en tableaux

Tableau 1 – Sommaire des crédits

Crédit (<i>en milliers de dollars</i>)		Dépenses prévues 1998-1999	Autorisations totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
1	Dépenses de fonctionnement ¹	147 098	140 489	136 631
5	Dépenses en capital	109 062	80 305	78 516
10	Subventions et contributions	372 289	357 954	320 945
15	Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	22 407	23 711	23 711
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	50 247	29 088	29 088
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	170 004	200 504	200 490
28c	Paiements à la Société canadienne des ports	--	10 380	10 380
(S)	Ministre des Transports – Salaire et allocation par automobile	49	50	50
(S)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria	3 315	4 958	4 958
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	47 902	50 314	50 314
(S)	Paiements à NAV Canada pour la période de transition	215 834	215 833	215 833
(S)	Paiements prévus aux ententes concernant la voie maritime du Saint- Laurent	--	391	391
(S)	Remboursement de montants portés au crédit des recettes d'exercices antérieurs	--	835	835
(S)	Frais des agences de recouvrement	--	1	1
(S)	Dépense des produits de la vente de biens excédentaires de l'État	--	3 759	--
Total budgétaire		1 138 207	1 118 572	1 072 143
L29c	Paiement visant à accroître le capital contribué par la Société canadienne des ports aux fins de l'acquisition de parts dans Ridley Terminals Inc.	--	90 000	90 000
Total non budgétaire		--	90 000	90 000

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

¹ Les dépenses réelles au titre du crédit 1 s'élèvent à 343,2 millions \$ en recettes à valoir sur le crédit. (Ces recettes se nommaient auparavant « recettes portées au crédit ».)

Tableau 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et réelles

1998-1999 Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Dépenses de fonc- tionnement brutes ¹				Sociétés d'État	Dépenses brutes totales	<i>Moins :</i> Recettes à valoir sur le crédit	Dépenses nettes totales
	ÉTP	Dépenses en capital	Subventions et contributions ²					
Politiques	205	23 073	9 498	64 172	242 658	339 401	50	339 351
	<i>193</i>	<i>28 194</i>	<i>12 871</i>	<i>64 485</i>	<i>263 683</i>	<i>369 233</i>	<i>201</i>	<i>369 032</i>
	193	28 050	12 758	63 153	263 669	367 630	1 060	366 570
Programmes et cessions	789	114 082	69 285	515 107	--	698 474	213 595	484 879
	<i>924</i>	<i>134 825</i>	<i>45 060</i>	<i>502 102</i>	--	<i>681 987</i>	<i>281 772</i>	<i>400 215</i>
	886	131 925	44 771	466 567	--	643 262	283 529	359 733
Sécurité et sûreté	2 717	255 295	21 901	12 159	--	289 355	58 729	230 626
	<i>2 758</i>	<i>287 008</i>	<i>15 475</i>	<i>12 159</i>	--	<i>314 641</i>	<i>60 285</i>	<i>254 356</i>
	2 638	283 258	14 128	12 017	--	309 403	56 620	252 783
Administration ministérielle	770	75 898	8 378	--	--	84 276	925	83 351
	<i>788</i>	<i>89 010</i>	<i>6 899</i>	--	--	<i>95 909</i>	<i>940</i>	<i>94 969</i>
	854	88 188	6 859	--	--	95 047	1 990	93 057
Total	4 480	468 348	109 062	591 438	242 658	1 411 506	273 299	1 138 207
	<i>4 663</i>	<i>539 037</i>	<i>80 305</i>	<i>578 746</i>	<i>263 683</i>	<i>1 461 771</i>	<i>343 199</i>	<i>1 118 572</i>
	4 571	531 420	78 516	541 736	263 669	1 415 342	343 199	1 072 143
Autres recettes et dépenses :								
- Recettes qui ne sont pas à valoir sur le crédit (<i>auparavant appelées « recettes à valoir sur le Trésor »</i>) (Table 6)								(261 258)
								(261 258)
								(365 446)
- Coût des services fournis par d'autres ministères								38 291
								38 291
								46 857
Coût net du Programme								915 240
								895 605
								753 555

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

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

2 Y compris les paiements législatifs au Canadien National et à NAV CANADA.

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

Tableau 3 – Comparaison historique des dépenses totales prévues et réelles

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Autorisations totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
Politiques	600 081	792 024	339 351	369 032	366 570
Programmes et cessions	609 184	1 055 471	484 879	400 215	359 733
Sécurité et sûreté	231 107	247 564	230 626	254 356	252 783
Administration ministérielle	109 739	103 705	83 351	94 969	93 057
Système de navigation aérienne ¹	363 784	--	--	--	--
Total budgétaire	1 913 895	2 198 764	1 138 207	1 118 572	1 072 143

Total non budgétaire (voir p. 51 pour des détails sur ce poste)

-- -- -- 90,000 **90,000**

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

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

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

1998-1999					
Secteurs d'activité					
Organisation	Programmes et Cessions		Sécurité et Sûreté	Administration ministérielle	Total
(en milliers de dollars)	Politiques				
Administration centrale :					
SMA, Politiques	91 375				91 375
	100 039				100 039
	98 712				98 712
<i>Sociétés d'État :</i>					
• Marine Atlantique	50 247				50 247
	29 088				29 088
	29 088				29 088
• VIA Rail	170 004				170 004
	200 504				200 504
	200 490				200 490
• Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ¹	22 407				22 407
	23 711				23 711
	23 711				23 711
• Société canadienne des Ports	--				--
	10 380				10 380
	10 380				10 380
SMA – Programmes et cessions		401 549			401 549
		269 478			269 478
		253 820			253 820
SMA – Sécurité et sûreté			154 224		154 224
			164 311		164 311
			161 354		161 354
SMA - Services généraux				51 248	51 248
				56 003	56 003
				53 323	53 323
Gestion ministérielle ²				7 642	7 642
				7 900	7 900
				7 366	7 366

(suite à la page suivante)

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

1998-1999					
Secteurs d'activité					
Organisation	Programmes et Cessions		Sécurité et Sûreté	Administration ministérielle	Total
(en milliers de dollars)	Politiques				
Régions:					
Directeur général régional Atlantique	614	8 515	13 183	4 596	26 908
	<i>634</i>	<i>25 232</i>	<i>15 237</i>	<i>5 461</i>	<i>46 565</i>
	604	20 005	14 351	4 952	39 912
Directeur général régional Québec	317	28 533	15 210	4 736	48 796
	<i>322</i>	<i>29 014</i>	<i>17 886</i>	<i>5 735</i>	<i>52 957</i>
	315	24 604	18 889	5 810	49 617
Directeur général régional, Ontario	268	10 737	17 007	5 525	33 537
	<i>294</i>	<i>25 405</i>	<i>18 934</i>	<i>6 315</i>	<i>50 947</i>
	218	20 117	19 767	6 336	46 438
Directeur général régional, Prairies et Nord	3 701	16 178	17 132	5 647	42 658
	<i>3 617</i>	<i>27 920</i>	<i>21 708</i>	<i>9 081</i>	<i>62 326</i>
	2 509	23 518	21 287	9 571	56 886
Directeur général régional, Pacifique	417	19 367	13 871	3 957	37 612
	<i>444</i>	<i>23 166</i>	<i>16 279</i>	<i>4 474</i>	<i>44 362</i>
	543	17 669	17 135	5 700	41 047
Dépenses prévues totales	339 351	484 879	230 626	83 351	1 138 207
Autorisations totales	<i>369 032</i>	<i>400 215</i>	<i>254 356</i>	<i>94 969</i>	<i>1 118 572</i>
Dépenses réelles totales	366 570	359 733	252 783	93 057	1 072 143

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

- 1 La société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. relève de l'autorité du SMA, Politiques, depuis le moment de l'élaboration du Budget principal des dépenses 1998-1999, bien que cette Société d'État soit maintenant assujettie à l'autorité du SMA, Programmes et Cessions (structure organisationnelle, p. 14).
- 2 Comprend les bureaux du Ministre et du Sous-Ministre, des Communications et de l'avocat principal.

Police de caractère normale = dépenses prévues nettes (budget principal des dépenses)

En italique = autorisations totales nettes

En gras = dépenses réelles totales

Tableau 5 – Recettes à valoir sur le crédit par secteur d'activité

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998	Recettes prévues 1998-1999	Autorisations totales 1998-1999	Recettes réelles 1998-1999
Politiques					
• Commercialisation internationale	--	144	50	201	1 060
Programmes et cessions					
• Recettes des havres et des ports (moins les commissions)	18 653	19 068	7 713	18 890	16 911
• Aéroports – Locations	41 204	17 706	10 381	10 381	11 981
• Aéroports – Concessions	81 456	23 646	9 938	19 938	21 408
• Aéroports – Redevances d'atterrissage	84 783	32 629	13 041	23 041	22 804
• Aéroports – Redevances générales d'aérogare	45 068	18 538	9 425	16 425	16 924
• Aéroports – Paiements de loyer	64 556	64 688	160 961	190 961	190 205
• Divers	7 559	3 225	2 136	2 136	3 295
	343 278	179 500	213 595	281 772	283 529
Sécurité et sûreté					
• Redevances de sécurité aviation	7 020	5 526	16 096	16 096	10 406
• Recettes auprès de NAV CANADA – Services des aéronefs	--	5 426	8 736	8 736	5 381
• Redevances de sécurité routière	254	347	300	300	305
• Redevances de sécurité maritime	7 070	7 488	9 283	9 283	8 252
• Recouvrements auprès d'autres ministères gouvernementaux au titre des services des aéronefs	25 806	24 738	21 122	21 122	23 047
• Inspections de lignes ferroviaires sur courtes distances	--	--	60	60	59
• Recouvrements au titre des activités de recherche et développement	2 326	2 390	2 071	3 879	3 879
• Divers	3 330	3 680	1 061	809	5 291
	45 806	49 596	58 729	60 285	56 620
Administration ministérielle					
• Recouvrements à l'égard de services de formation et d'informatique	8 151	236	300	300	377
• Recettes de location à bail	--	--	625	640	712
• Divers	166	186	--	--	901
	8 317	421	925	940	1 990
Système de navigation aérienne¹	189 990	--	--	--	--
Recettes à valoir sur le crédit totales	587 391	229 661	273 299	343 199	343 199

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

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

Tableau 6 – Recettes qui ne sont pas à valoir sur le crédit

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Recettes réelles 1996-1997	Recettes réelles 1997-1998	Recettes prévues 1998-1999	Autorisations totales 1998-1999	Recettes réelles 1998-1999
Recettes fiscales :					
• Taxe sur les produits et services	31 219	16 131	--	--	25 164
• Taxe de transport aérien	737 241	741 834	253 258	253 258	294 793
Recettes non fiscales :					
• Rendement des investissements	8 225	6 801	--	--	9 628
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	7 039	(457)	--	--	8 929
• Redressement de créditeurs d'exercices antérieurs	11 530	4 920	--	--	7 286
• Privilèges, licences, permis et amendes	11 373	31	--	--	47
• Société de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent	--	--	--	--	4 635
• Droits de services	2	--	--	--	--
• Produit des ventes	16 074	1 264	--	--	655
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	1 120	1 744	--	--	2 015
• Locations de wagons-trémies	--	12 095	8 000	8 000	12 176
• Divers	--	(238)	--	--	119
• Produit de la vente du Système de navigation aérienne ¹	1 500 000	--	--	--	--
Recettes totales qui ne sont pas à valoir sur le crédit	2 323 822	784 126	261 258	261 258	365 446

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

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

Tableau 7 – Paiements législatifs

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Autorisations totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	2 207	1 994	2 475	2 377	2 377
• Remboursements de dépenses d'exercices antérieurs	--	--	--	176	176
	2 207	1 994	2 475	2 553	2 553
Programmes et cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	19 241	10 149	7 440	8 800	8 800
• Pont Victoria – fin des péages	4 155	3 977	3 315	4 958	4 958
• Paiements à NAV Canada pour la période de transition	291 667	685 833	215 834	215 833	215 833
• Paiements prévus aux ententes concernant la voie maritime du Saint-Laurent	--	--	--	391	391
• Frais des agences de recouvrement	--	2	--	1	1
• Montant adjugés par des tribunaux	--	24	--	--	--
• Remboursement de dépenses d'exercices antérieurs	--	24	--	123	123
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	--	1 120	--	--	--
	315 063	701 129	226 589	230 106	230 106
Sécurité et sûreté					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	19 824	23 103	30 548	30 737	30 737
• Remboursement de dépenses d'exercices antérieurs	--	2	--	2	2
	19 824	23 105	30 548	30 739	30 739
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 435	6 161	7 439	8 400	8 400
• Allocations du Ministre	49	49	49	50	50
• Frais des agences de recouvrement	50	1	--	--	--
• Remboursement de dépenses d'exercices antérieurs	1 183	569	--	534	534
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	2 108	--	--	3 759	--
	11 824	6 780	7 488	12 743	8 985
Système de navigation aérienne¹					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	50 589	--	--	--	--
Paiements législatifs totaux	399 506	733 008	267 100	276 141	272 382

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

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

Tableau 8 – Paiements de transfert

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Autorisations totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
Subventions					
Politiques	26 800	369 532	22 370	22 040	22 040
Programmes et cessions	13 000	--	--	--	--
Sécurité et sûreté	--	100	100	100	100
Administration ministérielle	--	--	--	--	--
Subventions totales	39 800	369 632	22 470	22 140	22 140
Contributions					
Politiques	32 540	40 157	41 802	42 445	41 113
Programmes et cessions ¹	621 111	1 010 080	515 107	502 102	466 567
Sécurité et sûreté	14 728	25 738	12 059	12 059	11 917
Administration ministérielle	2 066	1 769	--	--	--
Contributions totales	670 445	1 077 743	568 968	556 606	519 596
Paiements de transfert totaux	710 245	1 447 375	591 437	578 746	541 736

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

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

Tableau 9 – Dépenses en capital par secteur d'activité

Secteur d'activité <i>(en milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998¹	Dépenses prévues 1998-1999	Autorisations totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
Politiques	312	25 547	9 498	12 871	12 758
Programmes et cessions	135 386	56 428	69 285	45 060	44 771
Sécurité et sûreté	16 195	8 277	21 901	15 475	14 128
Administration ministérielle	7 057	15 286	8 378	6 899	6 859
Systeme de navigation aérienne ²	114 141	--	--	--	--
Dépenses en capital totales	273 091	105 538	109 062	80 305	78 516

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

1 Y compris l'affectation du produit de la vente de biens excédentaires de l'État.

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

Tableau 10 – Liste des projets d'immobilisations

Tous les projets d'immobilisations dont le coût estimatif total excède 1 million \$ sont énumérés ci-dessous.

Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Coût estimatif total actuel	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998 ¹	Dépenses prévues 1998-1999	Autorisa- tions totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
Politiques						
Administration centrale						
Achat et carénage du n.m. <i>Isle of Inishturk</i>	37 344	0	25 110	8 730	12 046	11 933
Autres projets		312	437	768	825	825
		312	25 547	9 498	12 871	12 758
Programmes et cessions						
Charlottetown (Î.-P.-É.)						
• Réfection de la piste 03/21	2 957	0	19	41	62	62
• Réparation de quais	1 454	0	0	1 150	800	796
• Dragage ²	1 300	0	0	1 300	499	499
Summerside (Î.-P.-É.)						
• Mise à niveau de quais	1 136	0	0	0	30	21
• Dragage ²	2 600	0	0	2 600	710	680
Gander (Terre-Neuve)						
Réfection du système de drainage et de la piste 04/22	1 017	0	29	1 507	937	918
Goose Bay (Terre-Neuve)						
Application de mesures correctives environnementales ²	2 300	0	0	580	0	0
St. John's (Terre-Neuve)						
Réfection de la piste 11/29	6 778	0	97	50	92	92
Stephenville (Terre-Neuve)						
Application de mesures correctives environnementales	2 135	0	0	1 979	1 481	1 439
Halifax (N.-É.)						
• Mise à niveau du système de climatisation	16 375	3 422	2 218	287	575	575
• Système de protection contre les incendies – Édifice de l'aérogare (ÉA)	1 601	453	151	223	120	115
• Réfection du toit de l'ÉA original	1 552	7	592	816	489	479
• Démolition de l'hôtel de Halifax	1 810	267	1 466	50	57	40
• Nouvelle conception de l'ÉA	7 880	0	1 309	5 917	6 008	5 956
Harrington Harbour (Québec)						
Reconstruction de la tête du quai	3 125	0	0	0	50	42
Québec (Québec)						
Repavage de la piste 06-24	2 161	77	1 343	1 500	11	11
Kuujuuaq (Québec)						
Réfection de la piste 07-25	11 999	0	402	1 550	942	935

(suite à la page suivante)

Liste des projets d'immobilisations (suite)

Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Coût estimatif total actuel	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998 ¹	Dépenses prévues 1998-1999	Autorisa- tions totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
Programmes et cessions						
Lac Éon (Québec)						
Décontamination de l'aéroport (projet)	1 490	0	41	0	33	31
Schefferville (Québec)						
Réfection de la piste et de l'aire de trafic	4 595	0	20	0	193	168
Sept-Îles (Québec)						
Réfection de la piste 09/27	3 101	0	155	0	150	150
London (Ontario)						
Réfection de la piste 15-33	2 547	11	2 432	0	34	23
Pickering (Ontario)						
Gestion foncière	1 524	726	297	303	457	457
Thunder Bay (Ontario)						
Application de mesures correctives d'enfouissement à Neebing ²	1 000	0	0	1 000	0	0
Pelee Island (Ontario)						
Installations pour service de traversier	11 144	128	4	100	17	14
Churchill (Manitoba)						
• Repavage de pistes	2 517	0	50	1 513	10	9
• Construction d'une nouvelle aérogare	2 982	15	153	1 813	2 328	2 316
Fort Nelson (C.-B.)						
• Application de mesures correctives environnementales	1 349	0	0	2 875	222	222
• Application de mesures correctives d'enfouissement ²	7 032	0	0	6 332	0	0
Smithers (C.-B.)						
Réfection de pistes d'atterrissage et de voies de circulation ²	2 565	0	0	2 515	0	0
Williams Lake (C.-B.)						
Revêtement de piste	2 013	3	1 549	0	50	31
Victoria (C.-B.)						
Usine de traitement unifié des eaux usées	1 097	0	0	0	683	676
Autres projets						
		130 277	44 101	33 284	28 020	28 014
		135 386	56 428	69 285	45 060	44 771
Sécurité et sûreté						
Administration centrale						
• Révision des moteurs PT-6	2 817	365	181	1 938	1 935	1 848

(suite à la page suivante)

Liste des projets d'immobilisations (suite)

Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Coût estimatif total actuel	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998 ¹	Dépenses prévues 1998-1999	Autorisa- tions totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
Sécurité et sûreté						
• Révision des moteurs JT15D-4	6 897	0	0	1 732	374	287
• Système de maintenance et de remise en service des aéronefs (AMDS)	2 798	0	44	1 714	366	348
• Équipement de détection lié à la sûreté	5 427	5 162	199	0	66	66
• Système des licences du personnel de l'air ²	1 472	0	0	562	0	0
• Plan d'action – Système d'observation météorologique automatisé ²	2 368	0	0	83	0	0
Moncton (N.-B.)						
• Acquisition d'un avion à turbopropulseurs	1 797	0	0	0	1 922	1 797
• Construction d'un hangar ²	8 092	0	0	915	0	0
Winnipeg (Manitoba)						
• Acquisition d'un avion à turbopropulseurs	2 107	0	0	0	2 107	2 107
• Acquisition d'un avion à turbopropulseurs	1 812	0	0	0	1 812	1 812
Saint-Romuald (Québec)						
Rénovation du Centre de formation maritime	1 289	0	0	0	802	802
Autres projets						
		10 668	7 853	14 957	6 091	5 061
		16 195	8 277	21 901	15 475	14 128
Administration ministérielle						
Administration centrale						
• Migration d'Oracle Financials	3 828	629	2 570	420	399	383
• Système de sauvegarde automatisé	1 000	0	0	0	703	703
• Déménagement de la Tour C ²	2 530	0	0	2 500	0	0
Autres projets						
		6 428	12 716	5 458	5 797	5 773
		7 057	15 286	8 378	6 899	6 859
Système de navigation aérienne³						
		114 141	--	--	--	--
Total des projets d'immobilisations		273 091	105 538	109 062	80 305	78 516

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

1 Y compris l'affectation du produit de la vente de biens excédentaires de l'État.

2 Certains projets dont la réalisation devait être entreprise en 1998-1999 ont été reportés.

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

Tableau 11 – Prêts, investissements et avances

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

Secteur d'activité (en milliers de dollars)	Dépenses réelles 1996-1997	Dépenses réelles 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Autorisations totales 1998-1999	Dépenses réelles 1998-1999
Politiques					
• Société canadienne des ports :					
- Prince Rupert	9 997	--	9 997 ¹	--	--
- Belledune	363	280	193	193	193
- Montréal	2 903	2 242	1 539	1 539	1 539
- Vancouver	1 710	--	--	--	--
• Fonds de prêts interportuaires	43 682	43 682	43 682	43 682	43 682
	58 655	46 205	55 412	45 414	45 414
Programmes et cessions					
• Commission du havre de Hamilton	175	125	125	75	75
• Administration du port de St. John	28 633	28 633	28 633	27 873	27 873
• Prêts pris en charge de l'ancienne Administration de la Voie maritime du St-Laurent	--	--	--	1 247	1 247
	28 808	28 758	28 758	29 195	29 195
Total des soldes d'emprunts en souffrance	87 463	74 963	84 170	74 609	74 609

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

¹ Le solde impayé prévu pour Prince Rupert a été reflété dans le Rapport sur les plans et priorités 1998-1999, avant le remboursement de 1997-1998.

Tableau 12 – Passif éventuel

Type de passif éventuel au 31 mars 1999	(en milliers de dollars)
Garanties d'obligations et d'emprunts	95 000
Inexécution de contrat	17 584
Blessures ou pertes de vie	48 854
Perte de revenu	8 114
Dommages matériels	11 206
Passif éventuel total	180 757

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

6.0 Renseignements supplémentaires

6.1 Adresses pour obtenir des renseignements supplémentaires

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Adresse postale :

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

Groupe des politiques :

Analyse économique

NOM : Roger Roy
TÉLÉPHONE : (613) 998-0684
C.ÉL. : royr@tc.gc.ca

Évaluation des programmes

NOM : Jonathan Fisher
TÉLÉPHONE : (613) 993-4418
C.ÉL. : fisherj@tc.gc.ca

Relations ministérielles

NOM : Ted Cherrett
TÉLÉPHONE : (613) 991-6500
C.ÉL. : cherree@tc.gc.ca

Politique et programmes du transport aérien

NOM : Brian Carr
TÉLÉPHONE : (613) 993-1718
C.ÉL. : carrb@tc.gc.ca

Politique et programmes maritimes

NOM : André Pageot
TÉLÉPHONE : (613) 998-1843
C.ÉL. : pageota@tc.gc.ca

Politique de surface

NOM : Kristine Burr
TÉLÉPHONE : (613) 998-2689
C.ÉL. : burrk@tc.gc.ca

Groupe des Programmes et Cessions :

Programmes et Cessions - Aéroports

NOM : David Bell
TÉLÉPHONE : (613) 993-4465
C.ÉL. : belld@tc.gc.ca

Programmes et Cessions - Ports

NOM : Randy Morriss
TÉLÉPHONE : (613) 990-3014
C.ÉL. : morrisk@tc.gc.ca

Programmes et Cessions - Surface

NOM : Brenda Baird
TÉLÉPHONE : (613) 990-0624
C.ÉL. : baridb@tc.gc.ca

Affaires environnementales

NOM : John Forster
TÉLÉPHONE : (613) 991-5995
C.ÉL. : forstej@tc.gc.ca

Groupe de la Sécurité et de la Sûreté :

Sécurité aérienne

NOM : Art LaFlamme:
TÉLÉPHONE : (613) 990-1322
C.ÉL. : laflama@tc.gc.ca

Sécurité maritime

NOM : Bud Streeter
TÉLÉPHONE : (613) 998-0610
C.ÉL. : streetb@tc.gc.ca

Transport des marchandises dangereuses

NOM : D^r John Read
TÉLÉPHONE : (613) 990-1147
C.ÉL. : readj@tc.gc.ca

Sécurité ferroviaire

NOM : Terry Burtch
TÉLÉPHONE : (613) 998-2984
C.ÉL. : burtcht@tc.gc.ca

Sécurité routière

C.ÉL. : RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

Renseignements généraux sur la sécurité routière :

1 (800) 333-0371

Importation des véhicules :

1 (800) 511-7755 (anglais)
1 (800) 311-8855 (français)

Ligne téléphonique pour signaler les défauts des véhicules :

1 (800) 333-0510

Sûreté et Planification d'urgence

NOM : Hal Whiteman
TÉLÉPHONE : (613) 990-3651
C.ÉL. : whitemh@tc.gc.ca

Services des aéronefs

NOM : Ron Armstrong
TÉLÉPHONE : (613) 998-3316
C.ÉL. : armstrd@tc.gc.ca

Programmes de sécurité, stratégies et coordination

NOM : Gaetan Boucher
TÉLÉPHONE : (613) 990-3797
C.ÉL. : bouche@tc.gc.ca

Groupe des communications :

Renseignements généraux

TÉLÉPHONE : (613) 993-0055

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique

95, rue Foundry
C.P. 42
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
TÉLÉPHONE : (506) 851-7316

Région du Québec

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

Région de l'Ontario

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

Région des Prairies et du Nord

344, rue Edmonton
C.P. 8550
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
TÉLÉPHONE : (204) 984-8105

Région du Pacifique

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

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

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

Société canadienne des ports
85, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1A 0N6

Marine Atlantique S.C.C.
C.P. 520
Port-aux-Basques (Terre-Neuve)
A0M 1C0

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

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

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

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

Société des ponts fédéraux Ltée
World Exchange Plaza
840-45, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1P 1A4

SOCIÉTÉ À BUT NON LUCRATIF

Société d'administration de la voie
maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7

ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

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

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

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

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

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

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

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

ADMINISTRATIONS ET COMMISSIONS PORTUAIRES DU CANADA

Administration portuaire du North-Fraser
2020 Airport Road
Richmond, Colombie-Britannique
V7B 1C6
Téléphone: (604) 273-1866

Administration portuaire de Port-Alberni
2750 Harbour Road
Port Alberni, Colombie-Britannique
V9Y 7X2
Téléphone: (250) 723-5312

Administration portuaire du fleuve Fraser
500-713 Columbia Street
New Westminster, Colombie-Britannique
V3M 1B2
Téléphone: (604) 524-6655

Administration portuaire de Nanaïmo
104 Front Street
P.O. Box 131
Nanaimo, Colombie-Britannique
V9R 5K4
Téléphone: (250) 753-4146

Administration portuaire de Prince-Rupert
110 Third Avenue West
Prince Rupert, Colombie-Britannique
V8J 1K8
Téléphone: (250) 627-7545

Administration portuaire de Vancouver
1900-200 Granville Street
Vancouver, Colombie-Britannique
V6C 2P9
Téléphone: (604) 665-9000

Administration portuaire de Thunder Bay
100 Main Street
Thunder Bay, Ontario
P7B 6R9
Téléphone: (807) 345-6400

Administration portuaire de Toronto
60 Harbour Street
Toronto, Ontario
M5J 1B7
Téléphone: (416) 863-2028

Administration portuaire de Windsor
502-251 Goyeau Street
Windsor, Ontario
N9A 6V2
Téléphone: (519) 258-5741

Commission portuaire de Hamilton
605 James Street North
Hamilton, Ontario
L8L 1K1
Téléphone: (905) 525-4330

Commission portuaire de Oshawa
1050 Farewell Street
Oshawa, Ontario
L1H 6N6
Téléphone: (905) 576-0400

Administration portuaire de Montréal
Cité du Havre
Édifice du port de Montréal, Aile 1
Montréal, Québec
H3C 3R5
Téléphone: (514) 283-7042

Administration portuaire du Saguenay
6600, chemin de la Grande-Anse
Ville de La Baie, Québec
G7B 3N9
Téléphone: (418) 697-0250

Administration portuaire de Sept-Îles
1, Quai Mgr Blanche
Sept-Îles, Québec
G4R 5P3
Téléphone: (418) 968-1232

Administration portuaire de Québec
150, rue Dalhousie
C.P. 2268
Québec, Québec
G1K 7P7
Téléphone: (418) 648-3558

Administration portuaire de Trois-Rivières
C.P. 999
1545, Du Fleuve, Bureau 300
Trois-Rivières, Québec
G9A 5K2
Téléphone: (819) 378-3939

Administration portuaire de Saint-Jean
P.O. Box 6429, Station A
133 Prince William Street
Saint John, Nouveau-Brunswick
E2L 2B5
Téléphone: (506) 636-4869

Administration portuaire de Halifax
1215 Marginal Road, Pier 19
Halifax, Nouvelle-Écosse
B3J 2P6
Téléphone: (902) 426-3643

Administration portuaire de St. John's
3 Water Street
P.O. Box 6178
St. John's, Terre-Neuve
A1C 5X8
Téléphone: (709) 772-4582

6.2 Lois appliquées par le ministre des Transports

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

<i>Loi sur l'aéronautique, concernant un règlement pris en application de l'article 5</i>	1969-1970, c. 45
<i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i>	1992, c. 5
<i>Loi sur l'Administration du pont Blue Water</i>	1964-1965, c. 6
<i>Loi concernant la « Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company »</i>	1934, c. 63
<i>Loi maritime du Canada</i>	1998, c. 10
<i>Loi sur la Société canadienne des ports</i>	L.R. 1985, c. C-9
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	1996, c. 10
<i>Loi sur la commercialisation du CN</i>	1995, c. 24
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal, 1929</i>	1929, c. 12
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Toronto</i>	1960, c. 26
<i>Loi sur le transport aérien</i>	L.R. 1985, c. C-26
<i>Loi sur le transport des marchandises par eau</i>	1993, c. 21
<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>	1996, c. 20
<i>Loi sur le cabotage</i>	1992, c. 31
<i>Loi sur le ministère des Transports</i>	L.R. 1985, c. T-18
<i>Loi sur les commissions du havre de Hamilton</i>	1912, c. 98
<i>Loi sur les Commissions portuaires</i>	1985, c. H-1
<i>Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard</i>	1906-07, c. 22
<i>Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux</i>	1952, c. 157
<i>Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne</i>	L.R.C. 1970, c. W-3
<i>Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.</i>	1986, c. 36
<i>Loi sur l'assurance maritime</i>	1993, c. 22
<i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i>	1994, c. 40
<i>Loi sur le Code maritime</i>	1977-1978, c. 41
<i>Loi concernant le Havre de Meaford</i>	1866, c. 78; 1907-1908, c.46
<i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i>	L.R. 1985, c. M-9
<i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i>	1993, c. 16
<i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i>	L.R. 1985, c. 29 (3 ^e suppl.),
<i>Loi sur le Chemin de fer national transcontinental</i>	1903, c. 71
<i>Loi sur la protection des eaux navigables</i>	L.R. 1985, c. N-22
<i>Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée</i>	1985, c. 35
<i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i>	1993, c. 43
<i>Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario</i>	1963, c. 39
<i>Loi sur le pilotage</i>	L.R. 1985, c. P-14
<i>Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal</i>	1882, c. 45
<i>Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec</i>	1871, c. 33;
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	L.R. 1985, c. R-4

<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	L.R. 1985, c. 32 (4 ^e suppl.)
<i>Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs</i>	L.R. 1985, c. S-1
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	L.R. 1985, c. 17 (3 ^e suppl.)
<i>Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto</i>	1911, c. 26
<i>Loi de 1985 sur les commissaires du Havre de Toronto</i>	1986, c. 10
<i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>	1992, c. 34
<i>Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis</i>	L.R. 1985, c. U-3
<i>Loi des installations terminales à Winnipeg</i>	1907, c. 52; 1914, c. 57

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

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

Avertissement :

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

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

6.3 Autres publications ministérielles

Des renseignements supplémentaires sur plusieurs des sujets traités dans le présent document figurent dans d'autres rapports. Une liste répertoriant certains de ces rapports est fournie ci-dessous.

Vous pouvez obtenir la liste des publications générales de Transports Canada en téléphonant à notre ligne pour demandes de renseignements généraux au (613) 990-2309. Pour obtenir des renseignements sur des publications en particulier et la façon de les commander, veuillez communiquer avec le Centre des services de recherche et de bibliothèque au (613) 998-5128.

Bon nombre de nos rapports sont aussi offerts sur notre site Web à <http://www.tc.gc.ca>.

PUBLICATIONS

- ◆ Les transports au Canada – Rapport annuel 1998
- ◆ Politique nationale des aéroports
- ◆ Politique maritime nationale
- ◆ Programmes et Cessions aéroportuaires - Rapport mensuel
- ◆ Programmes et Cessions portuaires – Rapport d'étape
- ◆ Programmes et Cessions portuaires – Rapport annuel sur les opérations financières
- ◆ Rapport de consultation sur l'examen des baux des AAL
- ◆ Stratégie de développement durable de Transports Canada
- ◆ Technologies de transport durable : cadre d'action
- ◆ Plan stratégique de Sécurité et Sûreté
- ◆ Vision sécurité routière – Rapport annuel 1998
- ◆ Examen de la sécurité des autobus
- ◆ Le port de la ceinture de sécurité au Canada, enquête de juin 1998
- ◆ Consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons décédés dans des accidents de la route
- ◆ Statistiques sur les collisions de véhicules automobiles au Canada
- ◆ Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de ses modifications et des *Mécanismes de surveillance de la sécurité et de la conformité aux règlements*
- ◆ Centre de développement des transports – Examen

DISPONIBLES SUR INTERNET

- ◆ Services des aéronefs – liste des aéronefs de Transports Canada et leur principale utilisation
- ◆ Aviation civile – publications et règlements
- ◆ Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien
- ◆ CANUTEC – Guide nord-américain des mesures d'urgence et statistiques
- ◆ Transport des marchandises dangereuses – règlement et comment présenter des observations sur la mise à jour du règlement en voie de révision
- ◆ Sécurité maritime – liste abrégée des publications
- ◆ Recherche et développement – plan des sciences et de la technologie, et publications
- ◆ Sécurité routière – comment obtenir des renseignements sur les normes des véhicules, l'importation, les défauts, les rappels, le guide de consommation en carburant et les lois
- ◆ Publications de sécurité ferroviaire

ORGANISMES DE TRANSPORT

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

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

Index

B

Bureau de la sécurité des transports du Canada · 9

C

Changements climatiques · 26

E

Évaluations environnementales · 27
Examen de VIA Rail · 20
Examen des baux des administrations
aéroportuaires locales · 24

G

Gestion de l'information/Technologie de
l'information · 40
Groupe de travail chargé de l'examen de la
sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien · 34

L

Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. ·
10
Loi maritime du Canada · 20

M

Marine Atlantique S.C.C. · 10
Mesures d'assainissement des terrains · 28
Modernisation de la fonction de contrôle · 38

O

Office des transports du Canada · 9

P

Planification stratégique et cadre de mesure du
rendement · 30
Plans d'urgence et de sécurité · 36
Politique maritime nationale · 24
Politique nationale des aéroports · 22
Pollution de l'air · 27
Programme d'assurance-qualité maritime · 35

R

Recherche et développement · 37
Recrutement et maintien en poste
(inspecteurs techniques) · 39
Réforme réglementaire · 36
Renouvellement de la fonction publique · 39
Routes et ponts · 25

S

Sécurité ferroviaire - Direction 2006 · 33
Sécurité routière - Vision 2001 · 31
Société canadienne des ports · 20, 66
Stratégie d'information financière (SIF) · 38
Stratégie de transport durable · 26
Stratégie routière · 18
Surveillance des entités cédées au chapitre de
la sécurité et de la réglementation · 35

T

Transport du grain · 19
Tribunal de l'aviation civile · 9

V

VIA Rail Canada Inc. · 10, 54