



Transports Canada

Budget des dépenses
1997-1998

Un rapport sur les plans et les priorités
Document pilote

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commenant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1997

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N^o de catalogue BT31-2/1998-III-48
ISBN 0-660-60096-X



Transports Canada

Budget des dépenses 1997-1998

Un rapport sur les plans et les priorités
Document pilote

Accordé



Ministre de Transport

Avant-propos

Le Projet d'amélioration des rapports au Parlement (PARP) a été établi au Secrétariat du Conseil du Trésor pour améliorer la qualité des informations sur la gestion des dépenses transmises au Parlement et pour en moderniser le processus de préparation. Ce projet s'inscrit dans l'initiative de plus grande envergure, «Repenser le rôle de l'État», qui vise à axer sur les résultats l'information fournie au Parlement et à la rendre plus transparente.

Durant la période d'août 1995 à décembre 1996, des consultations poussées ont été menées auprès des parlementaires et des principaux intervenants dans ce dossier, pour examiner les moyens d'améliorer l'information présentée au Parlement. Il est clairement ressorti de ces consultations qu'il fallait améliorer la qualité de l'information sur la performance et que l'information sur la planification devait être axée sur les résultats, plus stratégique, communiquée clairement et orientée sur le long terme.

Le PARP comporte trois phases. En mars 1996, six ministères ont présenté une version révisée de la Partie III du Budget des dépenses principal. Ces documents répondaient aux nouvelles exigences relatives visant à axer davantage l'information sur la planification et la performance.

En juin 1996, la Chambre des communes a approuvé l'expansion du projet pilote et la présentation, à titre expérimental, de documents distincts sur la planification et la performance. En octobre 1996, pour la deuxième phase du PARP, seize ministères ont présenté des rapports de performance. Ces rapport ont été évalués et on a conclu que les informations qu'ils contenaient étaient pertinentes et opportunes. On a constaté également que la présentation continue de rapports sur la performance faisait l'objet d'un large consensus.

La présentation de Rapports sur les plans et priorités, par les seize ministères susmentionnés, constitue la troisième phase du PARP. Ces rapports, ainsi que la séparation de l'information sur la planification et la performance, seront évalués, et, si le Parlement en convient, tous les ministères et organismes présenteront au printemps un rapport sur leurs plans et priorités et, à l'automne, un rapport de performance, ce qui permettra de présenter le premier ensemble complet de rapports de performance distincts au début de l'automne de 1997.

Vous pouvez consulter les documents susmentionnés dans le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor, à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tb/key.html>

Veuillez communiquer tout commentaire ou toute question sur cette note, ou sur le Projet d'amélioration des rapports au Parlement, par le biais du site Internet du SCT, ou à l'adresse suivante :

Secteur de la gestion des dépenses
Secrétariat du Conseil du Trésor
Ottawa (Ontario)
K1A 0R5
Téléphone : (613) 957-2612

Table des Matières

Un message du Ministre des transports	1
1.0 Les plans, priorités et stratégies clés	
1.1 Le nouveau cadre de la politique des transports	3
1.2 Commercialisation	4
1.3 Réduction des subventions	6
1.4 Sécurité	7
2.0 Contexte du programme	
2.1 Historique	9
2.2 Rôles et responsabilités	9
2.3 Nouvelles structures organisationnelle et de secteurs d'activité de Transports Canada	10
2.4 Organismes de transports	11
2.5 Partenaires et clients	11
2.6 Nouvelle mission	11
2.7 Objectifs stratégiques	12
2.8 Changements sur la scène internationale	13
2.9 Prévisions pour le secteur des transports	13
2.10 Travail des comités parlementaires	13
2.11 Aperçu financier	14
3.0 Détails par secteur d'activité	
3.1 Politiques	16
3.2 Sécurité et Sûreté	20
3.3 Programmes et Cessions	29
3.4 Administration du Ministère	34
4.0 Renseignements supplémentaires	
Annexe 1 – Autorisations de dépenses du Ministère	36
Annexe 2 – Organisation	37
Annexe 3 – Projets d'immobilisations	39
Annexe 4 – Renseignements financiers additionnels	43
Annexe 5 – Lois administrées par Transports Canada	50
Annexe 6 – Références et personnes ressources	52
Index	56

Un Message du Ministre des Transports

Il y a 60 ans, C.D. Howe était nommé à la tête du nouveau ministère des Transports. Plusieurs des préoccupations d'alors n'étaient pas tellement différentes des préoccupations actuelles, à savoir assurer la sécurité, travailler plus efficacement et réduire les coûts pour le contribuable.

À l'époque de C.D. Howe, la politique du gouvernement visait principalement la construction de l'infrastructure de transport du pays et l'exploitation d'importants segments du réseau. Cette approche était nécessaire alors que l'on était à développer le réseau. Aujourd'hui, ce type de participation est difficile, voire impossible. Maintenant, plutôt que de construire l'infrastructure du pays, nous en sommes rendus à moderniser son exploitation.

Au cours des dernières années, Transports Canada a travaillé avec assiduité à moderniser le système de transport du Canada. Nous avons commercialisé le système de navigation aérienne. Nous avons adopté la Politique nationale des aéroports en vertu de laquelle la gestion des aéroports serait cédée à des groupes locaux, des collectivités ou d'autres groupes d'intérêt. Notre Politique maritime nationale donnera cette même orientation commerciale au système portuaire, à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux services de traversier. Le fait de remettre le CN au secteur privé marquait une étape importante du projet de modernisation du transport ferroviaire de notre gouvernement. Ensemble, ces politiques favorisent une industrie de transport compétitive offrant le maximum de choix possible au public voyageur. Ces changements aideront à garder le réseau de transport du Canada compétitif durant les années à venir.

Le présent rapport énonce les plans et les stratégies qui serviront à restructurer et à revitaliser Transports Canada — un ministère ayant de nouvelles priorités pour le réseau de transport du Canada, un ministère se retirant des activités opérationnelles pour se concentrer sur son rôle d'établissement de politiques et de normes de sécurité et de sûreté. Transports Canada est toujours là comme partenaire pour assurer l'exploitation souple du réseau mais nous ne serons plus là pour résoudre les questions qui sont essentiellement des problèmes commerciaux.

En dépit de tous les changements survenus au cours des années, une chose est demeurée immuable : l'engagement total de Transports Canada envers la sécurité.

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

1.0 Les Plans, Priorités et Stratégies Clés

Dans la partie III de son Budget des dépenses pour 1996–1997, Transports Canada expose son plan stratégique :

- ▶ établir un nouveau cadre de la politique des transports;
- ▶ commercialiser bon nombre de services opérationnels;
- ▶ éliminer ou réduire le besoin de subventions aux transports grâce à une augmentation des recettes et un gain d'efficacité;
- ▶ exécuter ce qui précède tout en maintenant la sécurité et l'efficacité du réseau de transport.

Le plan stratégique est dans la bonne voie, l'exécution de ses principaux éléments étant déjà bien enclenchée. La Politique nationale des aéroports et la Politique maritime nationale ont été annoncées, et leur mise en oeuvre a été entamée. Le CN a été vendu pour 2,16 milliards de dollars et le système de navigation aérienne a été transféré à NAV CANADA pour 1,5 milliard de dollars. De nombreuses subventions aux transports ont été éliminées. Il reste à finaliser le travail : la négociation, mise en oeuvre et clôture des ententes conclues dans chaque cas avec nos nouveaux partenaires. À mesure que de nouvelles questions surgissent, les détails du plan sont révisés pour en tenir compte mais, l'orientation générale du Ministère demeure toujours la même : moderniser le réseau de transport du Canada.

Cette modernisation devrait aider le gouvernement actuel à respecter son engagement de repenser le rôle de l'État. C'est dans ce but que Transports Canada s'est réorganisé et axé davantage à ses clients et à leurs besoins. Il a fixé les résultats clés qu'il se propose d'atteindre et les mesures à prendre pour y arriver. Le défi, en 1997–1998, sera d'établir un nouveau Transports Canada qui assurera aux Canadiens le meilleur réseau de transports qui soit.

1.1 Le nouveau cadre de la politique des transports

Le cadre de la politique des transports saura :

- ▶ susciter un réseau de transport compétitif pouvant répondre aux besoins essentiels des Canadiens en matière de transport;
- ▶ favoriser un environnement propice à la viabilité de l'industrie des transports.

Le cadre de la politique de Transports Canada est axé sur la création d'un réseau de transport sûr, fiable et abordable qui appuie activement la création d'emplois par le commerce et le tourisme.

La mise en application de la Politique nationale des aéroports avance comme prévu; les initiatives de la Politique maritime nationale démarrent; et la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* ont été promulguées (1996). En 1997–1998, l'initiative stratégique sera déjà bien amorcée. Reste encore à faire le suivi des opérations — la mise en oeuvre des nombreuses commercialisations et mesures de réduction des subventions prévues dans le plan. Une partie de la tâche consistera à évaluer les nouveaux arrangements afin d'assurer le maintien de la sécurité et de la sûreté du réseau des transports.

1.2 Commercialisation

La commercialisation permet de soumettre les activités traditionnelles du gouvernement à la discipline de marché et aux principes de gestion d'affaires, un changement qui peut comporter de nombreux avantages dont :

- ▮ des services répondant mieux et plus promptement aux besoins locaux;
- ▮ l'accès au financement privé;
- ▮ un processus d'approbation plus rapide;
- ▮ l'adoption de technologies nouvelles et de pratiques plus efficaces;
- ▮ une diminution des coûts du réseau pour le contribuable.

Politique nationale des aéroports (voir page 30) : D'ici la fin de 1997–1998, 88 % des 137 aéroports dont la propriété ou l'exploitation doivent être prises en charge par des collectivités auront été cédés. En 1998-1999, le Ministère effectuera une enquête auprès des usagers des aéroports pour déterminer dans quelle mesure les services répondent aux attentes et aux prévisions concernant les opérations financières et comment les coûts imposés aux usagers ont augmenté ou diminué.

Ports (voir page 32) : Selon les termes du projet de loi, *Loi maritime du Canada*, les principaux ports seront incorporés en Administrations portuaires canadiennes en 1997–1998. Le transfert des ports régionaux à d'autres paliers de gouvernement, à des organismes communautaires ou à des intérêts privés a débuté en 1996–1997. Au cours du programme de six ans, Transports Canada aura cédé plus de 500 ports ne gardant qu'un petit nombre de ports éloignés (à ce jour, le ministère possède encore 271 ports).

1.0 LES PLANS, PRIORITÉS ET STRATÉGIES CLÉS

Le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent (voir page 17) : La Politique maritime nationale a annoncé que la voie maritime du Saint-Laurent devrait être plus rentable et plus concurrentielle. Le Ministre a signé une lettre d'intention avec un groupement d'usagers de la voie maritime qui espère établir, en 1997–1998, une société sans but lucratif devant gérer et exploiter la voie maritime. Le projet de loi, *Loi maritime du Canada* dispose d'une clause qui permettra cette nouvelle structure administrative. En outre, les gouvernements du Canada et des États-Unis examineront les façons d'améliorer l'administration et la gestion collective du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Services de traversier (voir page 18) : Deux services de traversier assurés par Marine Atlantique dans la baie de Fundy seront cédés à un exploitant privé au printemps 1997. La subvention fédérale connexe sera éliminée après trois ans. La subvention des services de traversier entre Cap-Tourmentin (Nouveau-Brunswick) et Borden (Île-du-Prince-Édouard) prendra fin avec l'ouverture du pont de la Confédération tel que prévu dans l'entente.

La commercialisation du réseau de transport assurera sa capacité d'adaptation aux exigences changeantes et aux innovations technologiques.

Pilotage (voir page 24) : Le projet de loi, *Loi maritime du Canada* contient plusieurs dispositions qui devraient permettre aux administrations de pilotage d'exercer un plus grand contrôle sur leur rendement financier et d'offrir un service plus économique et plus efficient. Par ailleurs, un examen des principaux dossiers, qui sera effectué en 1997, devrait aider à trouver le plus rapidement possible des solutions aux problèmes actuels et assurer que, d'ici 1998, les coûts des services de pilotage soient entièrement recouverts dans toutes les régions du pays.

Délégation de l'inspection des navires (voir page 23) : En 1997–1998, Transports Canada se propose de déléguer certaines responsabilités en matière d'inspection à des sociétés de classification. Ces sociétés devront répondre aux critères de sélection et devront être disposées à conclure des ententes officielles avec Transports Canada. Les inspections seront basées sur les lignes directrices établies par l'Organisation maritime internationale. Transports Canada s'assurera qu'il existe un système de surveillance pour veiller à ce que la délégation en question ne nuise pas aux niveaux actuels de sécurité et de protection de l'environnement. La délégation

dépend des modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui devraient être en vigueur d'ici le début de 1998.

Vente de wagons-trémies (voir page 18) : Dans le Budget des dépenses de 1996, le gouvernement a annoncé qu'il avait l'intention de vendre ses 13 000 wagons-trémies à grains. En 1997, Transports Canada continuera de collaborer avec les intervenants de l'industrie afin d'établir un mode de commercialisation approprié.

Système de navigation aérienne (voir page 23) : Le 1^{er} novembre 1996, le système de navigation aérienne a été cédé à NAV CANADA, société privée sans but lucratif, pour la somme de 1,5 milliard de dollars. La commercialisation de ce système accroîtra sa capacité de répondre aux nouvelles exigences et technologies, d'assurer la sécurité et de réduire les coûts pour le contribuable. Transports Canada effectuera des inspections de sécurité et des vérifications de la nouvelle société pour veiller à ce qu'elle continue à se conformer aux règlements. Il établira également un cadre d'évaluation visant à déterminer si les objectifs de cession ont été atteints.

Centre d'essais pour véhicules automobiles : En 1996, le Centre qui se trouve à Blainville (Québec) a été converti en institution gouvernementale exploitée par un entrepreneur (IGEE). Ce genre d'institution permet à l'entrepreneur de commercialiser le centre d'essais et de mieux répondre aux besoins de ses clients, qu'ils soient du secteur privé ou d'autres paliers d'administration, et à Transports Canada de se concentrer sur l'élaboration et l'application de normes de sécurité. En 1999–2000 (quatrième année du marché quinquennal), on examinera le marché pour déterminer, principalement du point de vue du rapport coût-efficacité et de la qualité du travail, si l'IGEE est le mode de fonctionnement le plus avantageux pour toutes les parties.

1.3 Réduction des subventions

Le gouvernement fédéral a subventionné le réseau des transports de diverses façons par le passé. Transports Canada se dirige maintenant vers un réseau qui transfère une plus large part du fardeau des coûts du réseau des transports du contribuable aux usagers qui en bénéficient directement. Dans les secteurs où les subventions ont été englobées dans l'exploitation directe du service, des mesures de commercialisation sont mises en oeuvre et résulteront dans la suppression éventuelle des subventions. Dans les

Transports Canada se dirige vers un réseau qui transfère une plus large part du fardeau des coûts du réseau des transports du contribuable aux usagers qui en bénéficient directement.

1.0 LES PLANS, PRIORITÉS ET STRATÉGIES CLÉS

secteurs où le service doit continuer d'être assuré par Transports Canada, le Ministère continuera de se livrer à des consultations en vue d'un recouvrement des coûts accru.

Dans l'avenir, les services de transport subventionnés seront principalement le résultat d'obligations constitutionnelles, de la nécessité de continuer à desservir des collectivités isolées, ou de raisons de sécurité ou de sûreté. Ces services pourraient comprendre les services de traversier, les programmes concernant les embranchements ferroviaires et les programmes routiers réalisés de concert avec les provinces. Les principales initiatives de réduction de subventions ont déjà été menées à bien : abrogation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes*.

Génération de recettes : Transports Canada doit adopter de nouvelles initiatives génératrices de recettes pour assurer que le réseau de transport du Canada soit toujours sûr, efficient et abordable et qu'une plus grande part des coûts de prestation des services soit assumée par les usagers plutôt que par le contribuable. Après l'augmentation des redevances en 1995 et durant les préparatifs visant d'autres augmentations en 1996, il est devenu évident que bon nombre des droits et redevances existants étaient fondés sur des pratiques désuètes. Transports Canada a donc effectué un examen complet de la réglementation aérienne et des droits prélevés pour les services assurant la sécurité des navires afin d'établir des structures tarifaires équitables fondées sur les services réellement fournis à ce jour.

1.4 Sécurité

Le rôle, la taille et l'organisation du Ministère ont grandement changé, mais l'engagement de ce dernier à l'égard de la sécurité du réseau de transport est demeuré tel quel. Transports Canada continuera donc de surveiller le réseau de transport à cette fin. Des niveaux de sécurité acceptables seront maintenus par le biais de réglementation, de normes ou des mesures autres que la réglementation. En 1997–1998, le Ministère se concentrera sur les éléments suivants :

- ▶ poursuite des travaux de modernisation de la législation, p.ex. la *Loi sur la marine marchande du Canada*, les *Règlements sur le transport des marchandises dangereuses*;
- ▶ mise en place d'un plan stratégique de sécurité, y compris un cadre de responsabilisation et de rendement qui permettra l'élaboration et la mise en oeuvre de programmes visant la sécurité et un moyen de mesurer l'efficacité de ces programmes;

TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

- ▶ travail avec les exploitants des aérodromes pour effectuer une transition sans heurt aux nouveaux services de maintien de la sécurité et de l'ordre aux aéroports internationaux après le retrait de la GRC en 1997-1998; les règlements de Transports Canada exigeront que les exploitants des aérodromes commencent à fournir ces services;
- ▶ élaboration d'une initiative détaillée visant à rendre le réseau routier canadien le plus sûr au monde d'ici 2001;
- ▶ surveillance des nouveaux organismes commercialisés, p. ex. NAV CANADA et les aéroports;
- ▶ effectuer un transfert sans heurt de l'équipement de criblage de sécurité et la responsabilité pour son acquisition et entretien aux transporteurs aériens;
- ▶ mise en oeuvre d'un cadre de la gestion des affaires réglementaires qui documente les politiques, les plans et les procédures et qui favorise la réduction et la simplification des activités réglementaires.

En dépit de tous les changements survenus au cours des années, une chose est demeurée immuable : l'engagement total de Transports Canada envers la sécurité.

2.0 Contexte du Programme

2.1 Historique

L'Acte de l'Amérique du Nord britannique prévoyait que les responsabilités en matière de transport allaient être de compétence fédérale mais, à cette époque, ces responsabilités se limitaient aux balises, aux bouées, aux phares, à la navigation, aux navires, aux traversiers entre deux provinces ou reliant le Canada à un autre pays. Plus tard des innovations, comme les véhicules automobiles et les aéronefs ont exigé l'élaboration d'une infrastructure perfectionnée. Les responsabilités accrues en matière de transport ont mené à l'établissement du ministère des Transports en 1936. La *Loi sur le ministère des Transports* a amalgamé les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense.

Transports Canada est maintenant responsable pour la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des véhicules automobiles, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger.

2.2 Rôles et responsabilités

Politiques	▶ Concentrer son attention sur l'efficacité, la compétitivité, la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'intégration intermodale
Réglementation	▶ Élaborer les lois, les règlements et les normes ▶ Élaborer des mesures qui remplaceraient certains règlements ▶ Exécuter des inspections et des essais pour assurer la conformité de l'industrie ▶ Veiller à la délivrance de licences à l'industrie ▶ Surveiller les systèmes commercialisés de navigation aérienne, des ports et de la voie maritime du Saint-Laurent
Exploitation	▶ Céder la plupart des fonctions d'exploitation (aéroports, ports, et le système de navigation aérienne) ▶ Satisfaire aux obligations constitutionnelles.
Locateur	▶ Adjuger des baux pour les installations aéroportuaires appartenant à Transports Canada à des exploitants locaux chargés de leur gestion financière et opérationnelle

Soutien Financier	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dans certaines situations, fournir un soutien financier aux sociétés d'État, aux autres paliers de gouvernement et aux organismes privés pour leur permettre de poursuivre leurs objectifs de prestation de services de transport
--------------------------	---

2.3 Nouvelles structures organisationnelle et de secteurs d'activité de Transports Canada

La nouvelle structure de secteurs d'activité de Transports Canada entre en vigueur le 1^{er} avril 1997. L'ancienne structure par activités était organisée de façon à répondre aux besoins de grands champs d'activité opérationnels du Ministère dans chacun des modes air, marine et surface. La nouvelle structure de secteurs d'activité reconnaît que le Ministère a changé de façon importante. En commercialisant et en cédant les aéroports, le système de navigation aérienne et les ports et havres et en transférant la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans, Transports Canada s'est retiré de l'exploitation du réseau de transport. Les quatre nouveaux secteurs d'activité sont axés sur les nouveaux rôles du Ministère et poursuivent les objectifs suivants :

- ▶ **Politiques** : établir les politiques à l'appui d'un réseau de transport efficient et veiller à ce qu'elles soient suivies;
- ▶ **Sécurité et Sûreté** : établir les lois et règlements à l'appui de transports sûrs et sécuritaires et veiller à ce qu'ils soient observés;
- ▶ **Programmes et Cessions** : céder les aéroports et les ports et exploiter le reste du réseau de transport appartenant au Ministère;
- ▶ **Administration du Ministère** : soutenir les opérations ministérielles.

Bien que la structure de secteurs d'activité soit axée sur les principaux rôles du Ministère, la nouvelle structure organisationnelle de Transports Canada, qui a été établie en 1996, reflète une orientation plus multimodale et géographique. Les sous-ministres adjoints de Politiques, Sécurité et Sûreté, Programmes et Cessions et Services généraux sont chargés, à l'Administration centrale, d'élaborer les programmes, politiques et normes nationaux. Les directeurs généraux en poste dans les cinq régions (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, et Pacifique) doivent mettre en oeuvre ces programmes, politiques et normes dans leur secteur géographique. La nouvelle structure offre aux clients et aux intervenants du Ministère, un point de liaison central dans chaque région.

2.4 Organismes de transports

En plus de Transports Canada, divers autres organismes s'intéressent aux transports. Ce sont :

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

Le **Tribunal de l'aviation civile**, une entité autonome qui permet la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*. Il rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et produit sa propre Partie III.

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

2.5 Partenaires et clients

Le Ministère travaille en collaboration avec d'autres ministères fédéraux (p. ex. Pêches et Océans pour le sauvetage maritime). Il collabore aussi avec d'autres paliers de gouvernement (provinciaux, municipaux) notamment sur les routes par l'intermédiaire de l'élaboration et de la mise en application de règlements sur la circulation et l'entretien du réseau routier.

Pour ce qui est de la clientèle de Transports Canada, son groupe de clients le plus important est l'ensemble de la population canadienne qui s'attend à ce que le réseau de transport soit sûr, accessible et abordable. Le Ministère travaille aussi avec les transporteurs, expéditeurs, fabricants, organismes d'intervention en urgence et exploitants du secteur des transports qui s'attendent à ce que la réglementation soit appliquée de façon équitable et à ce que des politiques soient élaborées en vue de favoriser leur viabilité.

2.6 Nouvelle mission

Les Canadiens et Canadiennes veulent et demandent un réseau de transport qui soit le meilleur au monde. Un réseau qui soit sécuritaire, efficace, abordable, intégré et respectueux de l'environnement. De tout temps, Transports Canada a joué un rôle clé pour fournir ce réseau, non seulement par des politiques et programmes variés, mais aussi en finançant, en exploitant et en réglementant les principales composantes de l'infrastructure de transport du Canada.

Mais ce rôle clé change. Transports Canada se modernise pour répondre aux besoins de la société canadienne et de répondre aux objectifs du gouvernement en ce qui a trait à la

rationalisation des opérations. Le rôle du nouveau Transports Canada sera de développer des politiques et législations de transport adaptées et pertinentes et d'assurer le maintien d'un haut niveau de sécurité et de sûreté. Cette modernisation se reflète dans la nouvelle mission et les nouveaux objectifs stratégiques du Ministère.

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

2.7 Objectifs stratégiques

Assurer des normes élevées pour un réseau de transport sécuritaire par :

- ▶ des normes et une structure réglementaire complètes et progressives;
- ▶ des programmes de certification, de surveillance, de conformité et d'inspection efficaces.

Contribuer à la prospérité du Canada par :

- ▶ des politiques à jour;
- ▶ l'élimination des obstacles institutionnels et législatifs; et
- ▶ le financement d'éléments clés du réseau.

Protéger l'environnement physique par :

- ▶ l'évaluation des répercussions des décisions de politique et de la réglementation sur l'environnement; et
- ▶ la promotion et le respect des normes environnementales.

Travailler avec nos partenaires et clients par :

- ▶ une consultation efficace sur des initiatives de transport; et
- ▶ la mise en oeuvre et la gestion d'entreprises communes.

Renforcer nos services en :

- ▶ tenant compte des besoins de nos clients; et
- ▶ en décentralisant le plus possible la prise de décision.

Fournir un milieu de travail stimulant et favorable en :

- ▶ traitant les gens avec confiance et respect;
- ▶ élaborant et en mettant en oeuvre des stratégies efficaces de ressources humaines; et
- ▶ fournissant un système de mérite et de reconnaissance conforme à nos valeurs.

2.8 Changements sur la scène internationale

Il se produit des changements importants dans le monde, principalement dans le sens de la mondialisation de l'économie. Une ouverture accrue de l'économie canadienne, en particulier depuis le milieu des années 1980, a accéléré la restructuration économique déjà en cours. Les réductions dans les barrières tarifaires dans le cadre de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis et de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) viennent modifier ce que nous produisons comme pays, et comment nous le faisons. La signature de l'accord Ciel ouvert en février 1995, les négociations en cours pour améliorer la collaboration entre les deux pays en matière de gestion de la voie maritime et les groupes de travail qui établissent des normes et des règlements harmonisés (par exemple, le règlement Canada – É.-U. – Mexique sur les véhicules utilitaires et les normes aux termes de l'ALÉNA) sont la preuve de cette tendance dans le secteur des transports et contribueront à positionner l'industrie canadienne des transports selon les principes commerciaux pour rivaliser dans le nouveau marché mondial.

2.9 Prévisions pour le secteur des transports

Une croissance annuelle globale de 3 p. 100 dans le secteur des transports est prévue pour la période de 1997 à 2006.

- ▶ Des gains d'emploi d'environ 1,5 p. 100 par année.
- ▶ Le transport aérien des passagers augmentera d'environ 3 p. 100 par année.
- ▶ Aucune croissance n'est attendue dans le transport des voyageurs des chemins de fer.
- ▶ Une croissance à court terme de 2 p. 100 à 3 p. 100 par année commençant à la mi-1996 est attendue dans le camionnage.
- ▶ Une croissance restreinte de 1 p. 100 par année est prévue pour le trafic ferroviaire.
- ▶ Le trafic de la Voie maritime ne dépassera pas les volumes obtenus pendant 1995-1996.

2.10 Travail des comités parlementaires

En 1997 le Comité permanent des transports devrait déposer un rapport mettant en lumière les résultats de ses consultations au sujet du renouvellement du système national des routes.

TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

En outre, les lois d'une importance clé mentionnées ci-dessous devraient être examinées ou révisées :

- ▶ En 1997–1998, le Parlement examinera les modifications proposées à la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* pour l'améliorer et tenir compte des recommandations émanant d'un examen récemment terminé de la loi en question et de l'enquête du juge Virgil Moshansky sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario).
- ▶ La *Loi sur la marine marchande du Canada* sera révisée pour qu'elle reflète mieux la réalité dans le domaine du transport maritime à l'aube du XXI^e siècle et de réduire le fardeau administratif et réglementaire qu'elle impose. Le remaniement devrait permettre de mieux définir les rôles et les responsabilités de Transports Canada et du ministère des Pêches et des Océans, surtout dans le domaine de la sécurité maritime. Étant donné la taille et la complexité de cette loi et le fait que l'industrie du transport maritime demande que des mesures soient prises immédiatement, le remaniement s'effectuera en deux étapes : une première réforme aura lieu en 1997–1998, suivie des dernières modifications qui entreront en vigueur en 1998–1999.
- ▶ La *Loi maritime du Canada* proposée, qui devrait être adoptée en 1997, prévoit la mise en place d'une nouvelle structure administrative pour les Administrations de pilotage, la Voie maritime du Saint-Laurent et le système de ports canadiens.

2.11 Aperçu financier

Vue d'ensemble du ministère				
(en millions de dollars)	Budget des dépenses principal*	Budget des dépenses principal	Dépenses prévues	Dépenses prévues
	1996–1997	1997–1998	1998–1999	1999–2000
Dépenses brutes prévues	2 884,0	2 098,9	1 528,4	969,4
Moins recettes à valoir sur le crédit	(1 078,8)	(367,8)	(289,7)	(313,5)
Total du Budget des dépenses principal	1 805,2	1 731,1	1 238,7	655,9
Moins recettes à valoir sur le Trésor	(25,7)	(796,9)	(483,5)	(8,9)
Plus coût estimatif des services rendus par les autres ministères	239,7	46,9	46,9	46,9
Coûts nets du Ministère	2 019,2	981,1	802,1	693,9

* Ne reflète pas les dépenses supplémentaires, mais seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

2.0 CONTEXTE DU PROGRAMME

Les dépenses diminueront à la suite des initiatives suivantes :

- ▀ la commercialisation du système de navigation aérienne. Pendant une période d'au plus deux ans, le Ministère percevra la taxe de transport aérien qui sera versée au Trésor et versera un paiement législatif à NAV CANADA jusqu'à ce que la société mette en oeuvre une structure tarifaire devant remplacer cette taxe.
- ▀ la cession des aéroports (voir page 30) et des havres et ports (voir page 32).
- ▀ les réductions dans les paiements aux sociétés d'État en raison de mesures visant des gains d'efficacité prises par VIA Rail et Marine Atlantique et de la privatisation des services de traversier qu'assurait Marine Atlantique (voir page 18).
- ▀ la diminution générale de la taille du Ministère.

Parce que la nouvelle structure de Transports Canada ne sera mise en place qu'en 1997-1998, plusieurs des tableaux ne montrent pas de données comparatives pour 1996-1997.

Dépenses prévues par secteur d'activité pour 1997-1998										
(en millions de dollars)	ETP	Dépenses de fonctionnement	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Sociétés d'État	Dépenses brutes votées	Postes législatifs (1)	Dépenses brutes prévues	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total du Budget principal
Secteur d'activité										
Politiques	210	23,1	2,6	59,9	339,4	425,0	—	425,0	—	425,0
Sécurité et Sûreté	2 598	251,8	16,1	12,1	—	280,0	—	280,0	(58,7)	221,3
Programmes et Cessions	1 325	180,8	80,9	335,5	—	597,2	722,7	1 319,9	(299,8)	1 020,1
Administration du ministère	763	64,9	6,6	2,5	—	74,0	—	74,0	(9,3)	64,7
Total	4 896	520,6	106,2	410,0	339,4	1 376,2	722,7	2 098,9	(367,8)	1 731,1

(1) Ne comprend pas les paiements législatifs pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés et le traitement et l'allocation pour automobile du ministre des Transports affectés au poste des dépenses de fonctionnement.

Dépenses brutes prévues par secteur d'activité pour la période de planification			
(en millions de dollars)	Budget des dépenses principal 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000
Secteur d'activité			
Politiques	425,0	336,5	330,2
Sécurité et Sûreté	280,0	290,6	276,8
Programmes et Cessions	1 319,9	842,3	306,5
Administration du Ministère	74,0	59,1	55,9
Total	2 098,9	1 528,5	969,4

3.0 Détails par secteur d'activité

3.1 Politiques

Dépenses prévues par secteur de services			
(en millions de dollars)	Budget des dépenses principal 1997–1998	Dépenses prévues 1998–1999	Dépenses prévues 1999–2000
Dépenses par secteur de services			
Politiques des transports *	415,4	327,3	321,0
Surveillance et analyse du système des transports	9,6	9,2	9,2
Total	425,0	336,5	330,2
* comprend les sociétés d'État suivantes			
VIA Rail	216,2	170,0	170,0
Marine Atlantique S.C.C.	91,3	50,2	40,2
Société canadienne des ports	—	—	—
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	2,0	—	—
Les ponts Jacques-Cartier et Champlain	29,9	22,4	37,9
	339,4	242,6	248,1

Objectif : Des politiques qui appuient un réseau de transport compétitif, efficace et efficient pour le Canada.

Résultats d'intérêt majeur : Le secteur d'activité Politiques poursuit les buts suivants :

- ▀ réseau de transport canadien efficace et efficient contribuant à la prospérité du Canada;
- ▀ politiques menant à des coûts ou des prix réduits et à des services de transport efficaces (par ex., fardeau de la réglementation dans le secteur ferroviaire dans la *Loi sur les transports au Canada*).

Contexte : Le secteur d'activité Politiques comprend la plus grande partie de l'ancienne activité Politiques et coordination à l'exception de :

- ▀ la sous-activité Recherche et développement de l'ancienne activité Politiques et coordination qui fait maintenant partie du secteur d'activité Sécurité et Sûreté.

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

- ▀ les programmes de subventions visant les routes et les ponts administrés dans l'ancienne activité Politiques et coordination qui font maintenant partie du secteur d'activité Programmes et Cessions.
- ▀ L'Office du transport du grain de l'Ouest et la fonction d'évaluation des programmes de l'activité Administration du Ministère qui font maintenant partie du secteur d'activité Politiques.

Cession des opérations : Le gouvernement entend améliorer l'efficacité du réseau de transport en optimisant l'utilisation des pratiques commerciales dans l'exploitation du réseau. Le secteur d'activité Politiques a établi un cadre d'action qui amène le gouvernement fédéral à céder à d'autres l'exploitation du réseau de transport. La cession d'aéroports aux termes de la Politique nationale des aéroports et la cession des ports en vertu de la Politique maritime nationale sont en cours. D'autres initiatives aux termes de cette dernière, comme la cession des services de traversier et de la voie maritime du Saint-Laurent, et la vente des wagons-trémies à grains du gouvernement permettront au Ministère d'atteindre davantage son objectif.

Plans et stratégies

1. Le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent

Les plans de Transports Canada comportent les points suivants :

- ▀ cession du contrôle à un groupe d'usagers en 1997-1998;
- ▀ coûts d'exploitation réduits; ajustements périodiques des redevances; risque réduit du besoin d'aide du gouvernement; et
- ▀ meilleure collaboration entre le Canada et les États-Unis en 1998-1999.

En juillet 1996, Transports Canada a signé, avec un groupement des principaux usagers de la voie maritime du Saint-Laurent, une déclaration d'intention visant la constitution d'une société sans but lucratif devant exploiter la voie. L'État demeurerait propriétaire de toutes les immobilisations de cette dernière, y compris des terrains, mais la gestion de la voie maritime serait assumée par la société. L'entente de gestion comprendra des incitatifs pour que la société en question réduise grandement les coûts d'exploitation de la voie maritime. Le projet de loi, *Loi maritime du Canada*, prévoit la mise en place de cette nouvelle structure administrative.

Par ailleurs, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont formé un groupe de travail pour examiner l'administration et la gestion de leurs services dans le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. Le groupe de travail étudiera la façon d'arriver à un moyen intégré et coopératif de réduire les coûts pour les usagers et d'accroître la compétitivité du réseau. Une option possible est la création d'un organisme binational devant remplacer l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent dont le siège est à Ottawa et la St. Lawrence Seaway Development Corporation sise à Washington. Le regroupement des deux

organismes doit permettre de réduire les coûts et d'améliorer la productivité des ressources engagées dans le réseau.

2. Services de traversier

L'économie du Canada, les relations commerciales de ce dernier et son industrie du tourisme dépendent d'un réseau de transport maritime efficient et répondant aux besoins de ses usagers. Les services de traversier subventionnés par le contribuable canadien doivent être fournis de façon aussi économique que possible. Le gouvernement fédéral continuera de réglementer la sécurité des services de traversier. Il continuera aussi d'assurer la prestation de tous les services prévus dans la constitution ainsi que ceux aux collectivités éloignées.

Certains événements changeront les subventions versées à Marine Atlantique. D'abord, selon les termes de l'accord, l'ouverture du pont de la Confédération entre l'Î.-P.-É. et le Nouveau-Brunswick aura pour conséquence la suppression du service de traversier de Marine Atlantique entre Borden (Î.-P.-É.) et Cap-Tourmentin (N.-B.) à partir du 31 mai 1997. Les services de traversier dans la baie de Fundy entre Digby (N.-É.) et Saint John (N.-B.) et entre Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine) seront cédés au secteur privé à partir du 31 mars 1997. Cette cession entraînera la suppression des subventions fédérales après trois ans. Le Ministère a l'intention de négocier avec les autorités provinciales ou d'autres parties intéressées la cession de certaines activités des traversiers (p. ex., le transfert du service de traversier du Labrador à Terre-Neuve pourrait donner un contrôle direct accru des services à la province tout en permettant au gouvernement de rencontrer ses obligations constitutionnelles par le biais d'un paiement d'avance).

Marine Atlantique étudiera de nouvelles méthodes de gestion et d'acquisition de navires. Elle prendra des mesures pour rationaliser les services et adapter la saison d'exploitation de ses navires à la demande de trafic. En outre, le projet de loi, *Loi maritime du Canada*, permettra au Ministre de conclure des ententes avec le secteur privé ou d'autres paliers d'administration pour la prestation continue des services de traversier actuellement fournis par Marine Atlantique.

3. Vente de wagons-trémies

Dans le Budget de 1996, le gouvernement a annoncé qu'il voulait vendre ses 13 000 wagons-trémies à grains dans le cadre de la réforme du transport du grain et l'engagement du gouvernement à l'égard de la commercialisation possible de ses activités. En 1997-1998, Transports Canada devra mettre au point le processus de cession et les modalités de la vente des wagons-trémies. Le produit de la vente des wagons sera déterminé par les modalités de vente définitives.

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

4. Évaluation des politiques

La Politique nationale des aéroports et la Politique maritime nationale, en vertu desquelles les aéroports et les ports seront commercialisés, devront être évaluées afin de déterminer si elles ont mené à une participation et à un contrôle accrus des collectivités. Il faudra également déterminer si les systèmes sont mieux adaptés aux besoins des clients et s'ils répondent aux critères sur le plan des coûts et des services. En 1998–1999, le Ministère effectuera une enquête auprès des usagers des aéroports afin d'évaluer le résultat des cessions. Un plan d'évaluation semblable sera probablement élaboré pour la Politique maritime nationale et pour le système de navigation aérienne récemment créé.

3.2 Sécurité et Sûreté

Dépenses prévues par secteur de services			
(en millions de dollars)	Budget des dépenses principal 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000
Dépenses brutes	280,0	290,6	276,8
Moins recettes	58,7	60,7	62,7
Dépenses nettes	221,3	229,9	214,1
Dépenses nettes par secteur de services			
Sécurité multimodale	16,7	18,8	16,7
Sécurité aérienne	95,5	92,8	93,5
Sécurité maritime	23,3	21,8	17,1
Sécurité ferroviaire	19,7	19,7	19,9
Transport des marchandises dangereuses	10,1	10,0	9,7
Sécurité routière	16,9	20,0	17,1
Recherche et développement	7,4	7,1	7,2
Sécurité et planification d'urgence	8,7	8,5	8,4
Services des aéronefs	23,0	31,2	24,5
	221,3	229,9	214,1

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

Résultats d'intérêt majeur : Le secteur d'activité poursuit les buts suivants :

- ▀ Normes nationales et programmes d'inspection, de vérification, de mise à l'essai, d'éducation, et de surveillance qui contribuent à réduire le nombre d'accidents et de décès dans les modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier ainsi que le nombre d'accidents de transport et d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.
- ▀ Programmes nationaux contribuant à réduire la consommation de carburant et les gaz d'échappement/émissions des nouveaux véhicules automobiles de route.
- ▀ Prestation d'activités et de formation de l'aviation civile, et des services de maintien d'aéronefs, pour assurer un service rentable et fiable qui répond aux besoins des clients.
- ▀ Plus grande conformité aux règlements par l'industrie des transports.
- ▀ Plus grande connaissance des règlements par l'industrie des transports.
- ▀ Surveillance des nouveaux organismes commercialisés pour garantir la sécurité.

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Contexte : Le nouveau Secteur d'activité Sécurité et Sûreté comprend les éléments suivants de l'ancienne structure :

- ▶ La sous-activité Réglementation maritime et les Services de pilotage de l'ancienne activité Marine.
- ▶ L'ancienne activité Aviation (sans le Système de navigation aérienne).
- ▶ L'ancienne activité Surface.
- ▶ La sous-activité Recherche et développement de l'ancienne activité Politiques et coordination.
- ▶ La partie Sécurité et planification d'urgence de l'ancienne activité Administration du Ministère.

Vision de la réglementation : Transports Canada se propose de réduire et de simplifier l'activité de réglementation du Ministère tout en assurant des niveaux de sécurité appropriés. Le Ministère s'est engagé à faire tout ce qu'il peut pour réglementer de façon intelligente et trouver des solutions de rechange aux règlements.

Travaillant de concert avec les intervenants et les agences centrales, Transports Canada propose des réformes de réglementation qui résulteront en un régime réglementaire plus facile à comprendre, plus efficient et plus flexible. Le but de ces réformes est de faire payer des coûts moins élevés à l'industrie des transports en analysant de manière plus systématique l'incidence de la réglementation sur les entreprises et d'encourager la coopération et la conformité aux exigences réglementaires. Elles doivent également permettre au Ministère de répondre plus rapidement et avec une plus grande souplesse lorsqu'il traite de nouvelles questions de réglementation. En dernière analyse, ceci contribuera à la compétitivité du Canada et appuiera les efforts de Transports Canada de soutenir un réseau de transports canadien sécuritaire, sûr, et respectueux de l'environnement.

1. Sécurité multimodale

L'objectif du secteur de services Sécurité multimodale est d'accroître l'efficacité des programmes de sécurité et sûreté de Transports Canada en définissant les risques, les dangers et les questions à régler sur le plan de la sécurité. Le secteur surveillera, analysera et évaluera la sécurité dans les transports canadiens dans tous les modes — surface, air et marine. Ses rôles comprennent :

- ▶ déterminer les dangers et les questions éventuels en matière de sécurité;
- ▶ effectuer des analyses de la sécurité du système;
- ▶ recueillir et fournir des données sur les incidents, les accidents et les événements;
- ▶ examiner les réponses aux rapports du Bureau de la sécurité des transports et aux demandes d'information du Ministre et assurer leur qualité;
- ▶ assurer la liaison avec le Bureau de la sécurité des transports;

- ▮ établir la direction stratégique pour la gestion des affaires réglementaires de Transports Canada.

Le regroupement des fonctions susmentionnées en un seul secteur de services fournira une réserve centrale d'expertise et une perspective de sécurité davantage focalisée et intégrée. Le nouveau secteur de services Sécurité multimodale se concentrera au début de 1997–1998 sur la mise en oeuvre de l'organisation ainsi que sur la formation et le perfectionnement du personnel.

Établissement d'indicateurs de rendement : Le secteur se concentrera également sur un projet ayant pour objet l'examen des indicateurs de charge de travail et de taux d'accidents présentement utilisés au sein du secteur d'activité Sécurité et Sûreté et sur l'élaboration d'indicateurs de rendement efficaces et constants basés sur les résultats d'intérêt majeur fixés pour les divers programmes du secteur d'activité en question. D'après les travaux préliminaires exécutés en 1996–1997, il faut adopter une approche qui tienne compte de la nature nationale et de la diversité des programmes modaux de Sécurité et Sûreté.

Comparaison internationale : Transports Canada s'efforce de mettre au point des systèmes permettant de déterminer sa situation en terme de sécurité des transports dans le contexte international. Une méthode expérimentale a été soumise au comité d'échange de données internationales sur la sécurité aérienne (IDEAS) aux fins d'évaluation. Le comité s'est servi de la méthode comme point de départ pour élaborer des méthodes de comparaison valides. Si la méthode est acceptée, des comparaisons internationales pourraient être disponibles en 1998–1999. Le Ministère pourrait alors établir des objectifs basés sur le rang du Canada sur la scène internationale.

Plan stratégique de sécurité : En 1997–1998, ce secteur de services se concentrera sur l'élaboration d'un plan stratégique de sécurité qui reflète une approche régulière pour la gestion des programmes de sécurité et un moyen de mesurer son efficacité. Influant l'élaboration du plan est la nécessité de:

- ▮ continuer à améliorer la sécurité des transports en promouvant une «culture de sécurité» et en encourageant des pratiques d'exploitation sécuritaire;
- ▮ maintenir et améliorer sur le progrès fait pendant les dix dernières années dans le contexte de la sécurité des transports;
- ▮ bâtir ou élargir des associations avec les autres niveaux de gouvernement, les agences, les associations privées et le public, et démontrer son engagement à l'amélioration de la sécurité en répondant rapidement aux problèmes identifiés;
- ▮ encourager l'élaboration des associations stratégiques internationales qui favorisent des objectifs réciproques traitant de la sécurité des transports;
- ▮ assurer l'affectation des ressources peu abondantes aux programmes qui réussiront à faire le plus de bien.

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

À cette égard, la philosophie sous-jacente dans l'élaboration du plan sera une emphase accrue sur l'éducation et la sensibilisation du public, des associations élargies pour assurer des actions jointes dans le domaine de la sécurité et la nouvelle technologie. L'emphase sera portée plutôt sur des résultats attendus que sur la réglementation prescriptive. Le processus entraînera des consultations avec l'industrie, les gouvernements provinciaux et d'autres membres de la communauté des transports.

2. Sécurité aérienne

Réglementation du système de navigation aérienne cédé : Le 1^{er} novembre 1996, l'exploitation de ce système a été cédée à NAV CANADA, société privée sans but lucratif. Transports Canada a toujours la responsabilité d'établir des règlements de sécurité et d'en surveiller la conformité. Les activités particulières prévues pour 1997–1998 comprennent :

- ▶ **Les vérifications suivant la délivrance du certificat d'exploitation** : un échantillon représentatif (15 p. cent) des installations de service de circulation aérienne de NAV CANADA fera l'objet d'une vérification pour corriger les inexactitudes qui pourraient se trouver dans les manuels d'emplacement du service de circulation aérienne et déterminer s'il est nécessaire d'effectuer d'autres vérifications.
- ▶ **L'évaluation de services** : NAV CANADA évaluera ses services conformément à un calendrier établi dans sa politique d'évaluation (devant être présentée à Transports Canada). Des employés de l'Administration centrale et des régions participeront aux évaluations; le nombre exact d'installations où ils devront se rendre est à déterminer.
- ▶ **Des inspections spéciales d'emplacements** : des inspections seront effectuées dans le cadre des plans régionaux de surveillance. Transports Canada participera par ailleurs aux commissions d'enquête factuelle des ATS et aux enquêtes sur les irrégularités opérationnelles.

3. Sécurité maritime

Délégation de l'inspection des navires : Transports Canada prévoit de mettre en place, en 1997–1998, un système de surveillance visant à surveiller les activités d'inspection des navires menées par les organisations auxquelles ces responsabilités ont été déléguées, sous les termes de changements législatifs proposés.

Dans le rapport qu'il a soumis au Ministre en 1993, le Groupe d'examen de la réglementation maritime du secteur privé recommande que Transports Canada étudie la possibilité de céder certaines responsabilités réglementaires à des groupes d'intérêt privés appropriés (sociétés de classification). Les sociétés de classification sont des organismes privés sans but lucratif qui établissent et tiennent à jour les règles de construction et de fiabilité des navires, principalement à des fins d'assurance.

En 1993–1994, la Ministère a procédé à de vastes consultations avec les sociétés de classification, l'industrie maritime, les syndicats, les grandes administrations maritimes étrangères et le Conseil consultatif maritime canadien. À la suite de ces consultations, le Ministère considère la possibilité de déléguer certaines activités d'inspection des navires aux sociétés de classification. Le secteur de services Sécurité maritime maintiendrait alors une fonction d'assurance de la qualité de ces inspections et continuerait d'avoir la responsabilité finale en matière de sécurité des navires et de protection de l'environnement marin. Ces changements peuvent être mis en oeuvre sans nuire à la sécurité ni baisser le niveau de protection de l'environnement.

Les sociétés de classification devront répondre aux critères de sélection et être disposées à conclure des ententes officielles avec Transports Canada. Les ententes seront basées sur les lignes directrices établies par l'Organisation maritime internationale. Transports Canada met actuellement sur pied un groupe compétent d'experts maritimes qui devra vérifier et contrôler toutes les fonctions déléguées. Aucune délégation n'aura lieu tant que ce groupe ne sera pas entièrement opérationnel. Dans l'ensemble, Transports Canada n'économisera que peu de ressources par suite de l'adoption de la nouvelle politique, mais le secteur de services Sécurité maritime pourra s'orienter d'avantage sur d'autres questions prioritaires comme le contrôle, par l'État, des navires étrangers entrant dans les ports canadiens.

Administrations de pilotage : Transports Canada s'attend à ce que l'autonomie financière complète des quatre administrations de pilotage soit atteinte d'ici 1998. Il permettra l'établissement plus rapide de tarifs en réponse aux conditions du marché. Le Ministère prévoit des révisions à la *Loi sur le pilotage* après avoir procédé à l'examen du processus de délivrance de certificat de pilotage, des exigences en matière de formation et de brevets pour les pilotes, de la désignation des zones de pilotage obligatoire, des mécanismes de règlement des différends ainsi que des mesures prises à l'égard de l'autonomie financière et de la réduction des coûts.

Le projet de loi, *Loi maritime du Canada*, contient des dispositions visant à améliorer l'efficience et la stabilité financière des quatre administrations de pilotage. En particulier, les modifications proposées :

- ▶ permettront l'entrée en vigueur des tarifs trente jours après leur publication;
- ▶ stipuleront que l'Office des transports du Canada (OTC) doit examiner toute opposition aux tarifs et prendre une décision dans un délai de cent vingt jours;
- ▶ empêcheront l'affectation de crédits parlementaires pour couvrir les pertes des administrations;
- ▶ imposeront l'arbitrage pour la dernière offre en vue du règlement des différends dans les négociations sur les marchés de services de pilote;
- ▶ établiront des limites d'emprunt pour les administrations;
- ▶ chargeront le Ministre d'examiner d'ici le 31 décembre 1997 l'avancement des travaux des administrations sur toutes les principales questions et d'en rendre compte au Parlement.

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Toutes les administrations reconnaissent la nécessité de réduire les coûts autant que possible et s'efforcent d'abaisser les coûts administratifs et de réduire le personnel de soutien et le nombre de pilotes tout en contrôlant les augmentations des salaires et des tarifs.

4. Sécurité ferroviaire

De nouveaux règlements relatifs aux clôtures et aux croisements rail/route seront introduits en 1997–1998 dans le but de réduire le nombre de décès qui surviennent chaque année aux passages à niveau et dans les cas d'entrée sur propriété interdite. Les règlements proposés établiront la responsabilité quant à l'installation d'une barrière de quelque sorte (pas nécessairement une clôture) là où la situation l'exige afin d'empêcher les intrusions. Une diminution de l'accès aux enceintes de la voie ferrée devrait aider à réduire le nombre d'accidents et de décès.

Même si les accidents qui surviennent aux passages à niveau constituent une des deux principales causes de décès reliés aux voies ferrées, les autorités municipales ou provinciales et les compagnies de chemin de fer rejettent souvent sur l'autre la responsabilité de régler le problème. Les règlements établiront clairement le rôle et les responsabilités de chaque partie et fixeront les normes minimales pour la construction, l'exploitation et l'entretien sécuritaires des passages à niveau.

En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, les passages à niveau peuvent être construits ou modifiés sans l'intervention du gouvernement fédéral. Bien que de l'information sur la conception et l'entretien des passages à niveau soit disponible dans certaines régions, elle est limitée. Comme complément aux nouveaux règlements relatifs aux passages à niveau, Transports Canada publiera un manuel sur leur conception et entretien. Le guide traitera des exigences en vertu des nouveaux règlements et des pratiques recommandées en ce qui a trait aux passages à niveau.

5. Transport des marchandises dangereuses

En 1997–1998, Transports Canada complètera une version claire et simple des règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses. Cette version rendra les règlements plus facile à comprendre pour les camionneurs et autres personnes de l'industrie qui s'en servent le plus. Les versions antérieures ont été examinées et les consultations auprès des provinces, de l'industrie et de leurs associations, des groupes d'intérêts spéciaux, des organismes d'urgence et du public en général se poursuivent. Le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses et le groupe de travail fédéral/provincial/territorial sur le transport des marchandises dangereuses participent étroitement à ce projet.

6. Sécurité routière

Vision 2001 : Le Canada s'est fixé comme objectif de posséder le réseau routier le plus sûr au monde d'ici 2001. Selon une enquête menée en 1994 par l'Organisation de coopération et de

développement économiques auprès de 24 pays industrialisés, le Canada est au cinquième rang, avec le Japon et l'Australie, pour ce qui est des accidents mortels sur la route causés par des véhicules immatriculés. Ceci constitue une fiche respectable, compte tenu de notre géographie, mais elle peut être améliorée. Vision 2001 de Sécurité routière est un plan mettant en cause tous les paliers d'administration et l'industrie privée des transports. Ses objectifs comprennent la sensibilisation accrue du public à l'égard de la sécurité routière, une meilleure coordination entre organismes de sécurité routière et des données améliorées dans ce domaine.

Sacs gonflables : Le rendement des systèmes de sacs gonflables est surveillé de près par le Ministère. Ces systèmes peuvent sauver des vies, et ils le font. Cependant, dans certains cas où les occupants ne sont pas assis correctement ou sont trop proches du sac gonflable, ils peuvent subir des blessures. Les sacs gonflables actuels sont conçus pour protéger les occupants portant, ou ne portant pas leur ceinture de sécurité. Ils doivent se déployer rapidement pour protéger les passagers qui ne portent pas de ceinture de sécurité. Ils sont conçus pour répondre aux besoins des Américains dont 60 p. 100 seulement portent la ceinture de sécurité. Au Canada, où 92 p. 100 des conducteurs portent cette ceinture, Transports Canada collabore avec les fabricants d'automobiles canadiens et les organismes de réglementation des États-Unis pour aider à mettre au point un sac qui se déploie moins agressivement et en optimiser la conception pour protéger les gens qui portent la ceinture. En outre, le Ministère travaille pour faire avancer l'élaboration de systèmes «intelligents» qui ajusteront le déploiement du sac selon la taille et le type d'occupant, la présence même d'un occupant et sa proximité au sac. Une grande campagne est déjà en cours pour informer les parents qu'il est d'importance vitale de bien attacher les enfants sur le siège arrière.

7. Recherche et développement

Le Ministère orientera ses activités de recherche et développement sur ses rôles en ce qui a trait à la sécurité et à l'élaboration de règlements et de politiques. Ce secteur de service entreprend des projets avec des partenaires dans le gouvernement et l'industrie pour répondre aux priorités nationales générales comme l'efficacité de l'énergie, la protection de l'environnement et l'accessibilité. Il entreprend aussi des partenariats sélectifs avec d'autres intervenants du secteur des transports.

Les initiatives de 1997–1998 comprennent :

- ▀ Recherche sur les facteurs ayant une incidence sur la **sécurité des opérations aériennes en hiver**. La recherche comprendra : l'évaluation des agents de dégivrage et d'antigivrage et leurs applications; l'élaboration des horaires de dégivrage conjointement avec la communauté d'aviation internationale; la mesure du rendement des aéronefs sur les pistes contaminées par la glace et la neige. Elle entraînera l'établissement de meilleures normes et lignes directrices sur les opérations aériennes en hiver.

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

- ▶ Meilleure **technologie d'inspection des rails** pour déceler les défauts et les avaries compromettant la sécurité. Ce travail améliorera la fiabilité de la détection des avaries, ce qui réduira la probabilité des déraillements dus à des rails brisés.
- ▶ **Recherche sur l'épuisement** des pilotes, des contrôleurs de la circulation aérienne, des chauffeurs de camion et des exploitants de services maritimes. Ces données appuieront l'examen de la réglementation sur les heures de service du personnel dont les fonctions ont une incidence sur la sécurité. Des essais sur le terrain mesureront le rendement et le niveau de fatigue de l'opérateur dans des conditions réelles.
- ▶ **Systèmes de commande de propulsion marine visant l'efficacité énergétique, le résultat d'émissions et les charges de glaces** mis au point avec nos partenaires qui exploitent des services maritimes. Les résultats de cette recherche appuieront l'établissement de normes de conception et de règlements dans le secteur maritime.
- ▶ Mise à l'essai d'un **système international de prédédouanement des véhicules utilitaires** routiers **traversant les frontières** avec nos partenaires fédéraux, provinciaux et de l'industrie. Ce système devrait supprimer les retards dans le traitement aux passages frontaliers.
- ▶ Améliorer l'**accessibilité des autocars** inter-ville en collaboration avec l'industrie et les associations de consommateurs. Ce travail améliorera la mobilité des personnes âgées et des personnes handicapées. Deux initiatives sont mises au point : la première vise le développement d'un ascenseur portatif pour chaise roulante sur les autocars inter-ville; la deuxième évaluera l'emploi des compartiments à bord des autocars pour tenir les passagers dans leur fauteuil roulant. Ces deux initiatives seront terminées d'ici la fin de 1997–1998.

8. Sécurité et planification d'urgence

Le retrait de la GRC des aéroports internationaux : Présentement, la GRC fournit des services de maintien de la sécurité et de l'ordre aux aéroports internationaux. En 1997–1998, les règlements de Transports Canada exigeront que les exploitants des aérodromes commencent à fournir ces services pour assurer la sécurité de l'aviation civile. Transports Canada travaille avec les exploitants et la police pour assurer une transition sans heurt. Transports Canada travaille aussi avec la GRC et les agences centrales pour assurer que les coûts associés à ce changements soient gardés au minimum.

Équipement de criblage : Présentement, Transports Canada est propriétaire et assure l'entretien de l'équipement de criblage de tous les aéroports dont les transporteurs aériens se servent pour examiner les passagers et leurs effets. Transports Canada a conclu une entente de principe avec les transporteurs aériens voulant qu'à compter de 1997–1998, ces derniers acquièrent et assument l'entretien de l'équipement. L'équipement présentement dans l'inventaire du fédéral sera transféré à l'industrie des transporteurs aériens. Des règlements exigeant qu'ils entretiennent

l'équipement selon les normes de Transports Canada seront mis en place. Le Ministère travaillera avec l'industrie pour assurer que les compétences du Canada en matière de détection d'explosifs correspondent au danger qu'ils constituent.

Règlements : Transports Canada établira des règlements sur la sûreté du transport maritime en 1997-1998. Ceux-ci comprendront les exigences et les interdictions se rapportant à la sûreté des opérations des paquebots de croisière au Canada et traiteront de la fouille des passagers et de leurs effets personnels, du port d'armes à bord des paquebots de croisière, du contrôle de l'accès, de l'organisation et l'administration de la sûreté et des fausses déclarations concernant des armes. Des solutions de rechange à certains règlements ont été étudiées et évaluées pour obtenir des niveaux appropriés de sûreté du transport maritime. Transports Canada a encouragé la mise en oeuvre volontaire des « Mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires » de l'Organisation maritime internationale diffusées en 1986. La surveillance des opérations des navires a révélé que la mise en oeuvre se faisait de façon insatisfaisante et peu uniforme. Les règlements sont considérés comme le meilleur moyen d'obtenir la mise en oeuvre uniforme des mesures de sûreté essentielles.

9. Services des aéronefs

Les Services des aéronefs entretient 86 aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante. De ceux-ci, 44 sont la propriété de Transports Canada pour fournir des services de vol et de formation à la composante aviation civile de Sécurité et Sûreté. Les 42 autres aéronefs sont la propriété du ministère des Pêches et Océans, du ministère de la Défense nationale et de NAV CANADA. Les Services des aéronefs ont conclu des contrats avec : le ministère des Pêches et des Océans, pour les services d'hélicoptères et le programme d'intervention environnementale et de surveillance aérienne nationale; le ministère de la Défense nationale pour le Service de vols d'affaires; NAV CANADA, pour l'entretien des aéronefs et les services de vol; et le Bureau de la sécurité des transports, pour les services de vol. L'objectif des Services des aéronefs est l'entretien efficace des aéronefs pour en assurer la disponibilité 90 p. 100 du temps permettant ainsi quelque 34 500 heures de vol par année. En outre, les Services des aéronefs dispensent la formation professionnelle aux pilotes de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports (inspecteurs d'aviation civile) pour assurer qu'ils soient compétents et assurent la sécurité dans l'exercice de leurs fonctions de vol.

Projet de rechange pour la prestation de services : Les Services des aéronefs devront, au cours des deux prochaines années ou à peu près, faire face à de nombreux nouveaux défis découlant directement de la réorganisation du Ministère et des nouveaux besoins de la clientèle. Les Services des aéronefs ont commandé une étude pour évaluer des modes différents de prestation des services en tenant compte de leur clientèle actuelle et future ainsi que des marchés accessibles.

3.3 Programmes et Cessions

Dépenses prévues par secteur de services			
(en millions de dollars)	Budget des dépenses principal 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000
Dépenses brutes	1 319,9	842,3	306,5
Moins recettes	299,8	219,8	241,5
Dépenses nettes	1 020,1	622,5	65,0
Dépenses nettes par secteur de services*			
Aéroports	(49,8)	(29,7)	(99,2)
Havres et ports	67,3	63,1	37,1
Autres	1 002,6	589,1	127,1
Total	1 020,1	622,5	65,0

* Aucun secteur de services n'a encore été approuvé pour le secteur d'activité Programmes et Cessions. Pour aider le lecteur à comprendre les répercussions financières de la Politique nationale des aéroports et de la composante cession des ports de la politique maritime nationale, ce tableau ci-dessus présente ces deux éléments.

Objectif : Réduire le fardeau fiscal imposé au contribuable fédéral pour l'exploitation des réseaux aéroportuaires et portuaires du Canada en transférant la propriété et/ou l'exploitation de ces réseaux à des organismes locaux, tout en assurant le maintien de systèmes efficaces et sans danger pour l'environnement qui répondent aux besoins fondamentaux des Canadiens.

Résultats d'intérêt majeur : Le secteur d'activité Programmes et Cessions poursuit les buts suivants :

Commercialisation efficace des aéroports et des ports par :

- ▀ l'établissement d'un Réseau portuaire national au moyen de la création d'Administrations portuaires canadiennes (APC) financièrement indépendantes;
- ▀ l'établissement d'un Réseau national d'aéroports au moyen de la création d'Administrations aéroportuaires canadiennes;
- ▀ des usagers et des collectivités dont les besoins sont mieux desservis par les aéroports et ports régionaux transférés;
- ▀ une plus grande gestion locale des aéroports et des ports, et un pouvoir de décision accru du public qui assume une plus grande part des coûts d'exploitation;
- ▀ la réduction des coûts d'exploitation des aéroports et des ports pour le gouvernement canadien;

- ▀ l'assurance du maintien de la viabilité des réseaux aéroportuaire et portuaire du Canada.

Autres :

- ▀ L'exploitation sûre et efficiente des aéroports exploités par Transports Canada (ceux qui ne sont pas cédés et les aéroports éloignés).
- ▀ La promotion de règlements et de programmes visant à réduire au minimum l'incidence des réseaux de transport sur l'environnement.
- ▀ L'administration efficace de programmes de subvention à l'apui des routes, des ponts, des ports, des aéroports et d'autres programmes connexes (par exemple, le paiement législatif intérimaire à NAVCAN).
- ▀ La gestion efficace des biens des aéroports, des ports et du système de navigation aérienne appartenant à Transports Canada.
- ▀ L'administration efficace de baux pour les aéroports et les sites du système de navigation aérienne.

Contexte : Le secteur d'activité Programmes et Cessions a été créé en amalgamant les éléments suivants : l'ancienne activité Aéroports; la sous-activité Havres et ports de l'ancienne activité Marine; les subventions aux routes et aux ponts de l'ancienne activité Politiques et Coordination; l'équipe d'environnement, la fonction de gestion des biens immobiliers et l'équipe de négociation du système de navigation aérienne de l'activité Administration du Ministère.

Plans et stratégies

1. Politique nationale des aéroports

Dans le domaine de la Politique nationale des aéroports on s'attend aux développements suivants dans les prochaines années :

- ▀ tous les aéroports du Réseau national d'aéroports seront cédés d'ici la fin de 1998–1999. Tous les autres le seront d'ici la fin de 1999–2000;
- ▀ les économies annuelles (au-dessus des niveaux de 1994–1995) d'ici 1999–2000 dépasseront 100 millions de dollars et 2 500 ETP; et
- ▀ une évaluation sera effectuée en 1998–1999 pour déterminer si la cession des aéroports a réussi à donner aux usagers une plus grande satisfaction et aux collectivités davantage leur mot à dire.

La Politique nationale des aéroports, annoncée le 13 juillet 1994, a exposé les plans du gouvernement fédéral pour ses aéroports. Transports Canada a identifié 26 aéroports comme faisant partie du **Réseau national d'aéroports**. Ce chiffre comprend les aéroports des capitales provinciales et territoriales ainsi que les aéroports qui acheminent au moins 200 000 passagers par année. Ces aéroports sont considérés comme essentiels à la prospérité du Canada et à sa

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

compétitivité sur la scène internationale. Ils acheminent 94 p. 100 des voyageurs aériens au Canada.

Transports Canada demeurera propriétaire des aéroports faisant partie du Réseau national d'aéroports, mais leur exploitation sera cédée à des administrations aéroportuaires canadiennes. Le gouvernement continue d'aider les aéroports éloignés qui fournissent toute l'année un accès exclusif et fiable à des localités isolées et qui reçoivent actuellement une aide fédérale.

D'ici la fin de 1997–1998, 24 aéroports faisant partie du Réseau national d'aéroports auront été cédés. Les deux autres aéroports du réseau sont des aéroports arctiques. Il s'agit, de l'aéroport de Yellowknife qui a été cédé à l'administration des Territoires du Nord-Ouest le 1^{er} juillet 1995 et de celui de Whitehorse qui a été cédé à l'administration du Territoire du Yukon le 1^{er} octobre 1996 dans le cadre de la cession des aéroports A de l'Arctique.

En outre, 69 aéroports régionaux et locaux qui desservent le trafic passager régulier mais qui acheminent moins de 200 000 passagers par année seront cédés d'ici 1999–2000. Transports Canada offre la propriété de ces aéroports aux administrations provinciales et locales, aux commissions aéroportuaires, aux entreprises privées ou à d'autres groupes d'intérêt. La propriété et l'exploitation par des groupes locaux permettront à ces aéroports de fournir des services adaptés aux besoins des localités.

Les 31 petits aéroports (sans service passager régulier) dont le gouvernement était propriétaire devaient être cédés avant le début de 1997–1998. Quatre de ceux-ci sont des aéroports satellites — c'est à dire qu'ils sont proches d'un aéroport principal et absorbent le surplus de leur trafic en aviation général. Le transfert de ces aéroports satellites aux groupes d'intérêts locaux devait se faire en 1996–1997 par le biais des ententes de cessions des principaux aéroports auxquels les aéroports satellites sont associés. Ces transferts sont retardés et prendront place en 1997–1998.

Cession des aéroports						
	Cédés	1996–1997	1997–1998	1998–1999	1999–2000	Total
Aéroports nationaux*	5	3	14	2	—	24
Aéroports régionaux et locaux	13	23	24	7	2	69
Petits aéroports	8	19	4	—	—	31
Aéroports arctiques**	9	2	—	—	—	11
Aéroports éloignés	—	—	1	—	1	2
Total	35	47	43	9	3	137

* Comprend les aéroports cédés aux administrations aéroportuaires locales avant la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports

** Comprend deux aéroports nationaux : Yellowknife et Whitehorse

Transports Canada continuera d'établir les normes de sécurité et sûreté pour tous les aéroports canadiens. Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a été mis en oeuvre le 1^{er} avril 1995 pour fournir des fonds aux projets d'immobilisations côté piste liés à la sécurité.

2. Paiement de transition pour le Système de navigation aérienne

Le 1^{er} novembre 1996, le système de navigation aérienne a été cédé à NAV CANADA, société privée sans but lucratif. Quand les services de navigation aérienne étaient exploités par le Ministère, ils étaient financés en grande partie par la taxe de transport aérien (TTA). Afin de donner à NAV CANADA le temps de mettre en place ses propres redevances d'usage, Transports Canada versera des paiements de 700 millions de dollars dans la première année et jusqu'à 740 millions de dollars dans la deuxième année du nouvel arrangement. Le gouvernement continuera à percevoir la TTA jusqu'à ce que NAV CANADA mette en place ses propres redevances.

3. Politique maritime nationale — Cession des ports

La nouvelle Politique maritime nationale a été annoncée en décembre 1995 à la suite du rapport du Comité permanent des transports sur la politique maritime et des consultations avec les expéditeurs et l'industrie. Dans le cadre de cette politique, le gouvernement a classé les ports en trois catégories : le Réseau portuaire national; les ports régionaux et locaux et les ports éloignés. Les buts de la politique sont les suivants :

- ▀ la cession de 225 ports régionaux/locaux dont Transports Canada est encore propriétaire d'ici la fin de 2001–2002 (549 en tout);
- ▀ un réseau portuaire répondant mieux aux besoins des collectivités;
- ▀ des économies annuelles de 40 millions de dollars (par rapport au Budget principal de 1994–1995) à compter de 2001–2002.

Le **Réseau portuaire national** comprend à peu près 15 ports essentiels au commerce intérieur et international : St. John's, Halifax, Saint John, Québec, Montréal, Vancouver, Fraser River, Prince Rupert, Sept Îles, Trois Rivières, Saguenay, Thunder Bay, Windsor, Nanaimo et Port Alberni. Comme l'indique le projet de loi, *Loi maritime du Canada*, ces ports seront gérés par des administrations portuaires canadiennes constituées de groupes d'utilisateurs et des divers paliers d'administration. La Société canadienne des ports, qui dirige à l'heure actuelle bon nombre de ces ports, sera graduellement supprimée. Le modèle d'administration portuaire injectera des principes commerciaux dans l'administration des principaux ports du Canada et ouvrira la voie aux gains d'efficacité nécessaires pour que les ports et leurs utilisateurs demeurent concurrentiels dans l'économie mondiale. D'autres ports peuvent faire application afin de devenir administration portuaire Canadiennes.

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Le gouvernement ne subventionnera pas les ports du Réseau national; ceux-ci doivent être financièrement autosuffisants. Les administrations portuaires canadiennes seront liées par des principes rigoureux selon lesquels elles devront rendre compte au public. Elles jouiront de la latitude voulue pour conclure des contrats et des baux, fixer les tarifs et les droits et faire des emprunts sur les marchés commerciaux. Les administrations portuaires auront la responsabilité globale de la police et de la sûreté.

Les **ports régionaux ou locaux** — ceux ne répondant pas aux critères établis dans le projet de loi, *Loi maritime du Canada* — seront cédés au cours d'une période de six ans à d'autres groupes d'intérêt y compris aux gouvernements provinciaux, aux administrations municipales, aux organismes actifs au sein de la collectivité, aux intérêts privés et autres groupes. Les transferts se produiront au cours de six ans, avec l'aide du gouvernement fédéral, par le biais du Fonds de cession des ports qui prévoit un montant de 125 millions de dollars. Ces ports, gérés par des intérêts locaux, seront mieux adaptés aux besoins locaux, fonctionneront à moindres coûts et pourront ainsi offrir de meilleurs services.

Alors que le maintien des **ports désignés comme éloignés** sera assuré par le gouvernement du Canada, si l'occasion de céder un port éloigné à un organisme externe se présente, Transports Canada poursuivra cette option. Les ports éloignés ont été désignés selon des critères qui tiennent compte de l'isolement de la collectivité et du fait qu'elle dépend à la fois du transport maritime et de la structure existante de quais fixes de Transports Canada. Toutefois, ces ports seront gérés afin d'obtenir des gains d'efficacité opérationnels.

	Cédés ou désaffectés à ce jour	Appartenant encore à Transports Canada	Total
Havres et ports publiques*	278	271	549

* Comprend 46 ports éloignés qui pourrait demeurer la propriété de Transports Canada

4. Initiatives environnementales

En 1997–1998, pour appuyer les initiatives de cession du Ministère, le secteur d'activité Programmes et Cessions effectuera des études environnementales de base et des évaluations environnementales et prendra les mesures correctives nécessaires aux aéroports et aux ports devant être cédés sous peu.

Dans le cadre de l'accord de cession, Transports Canada mène une évaluation environnementale de toutes les installations cédées à NAV CANADA. Conformément à cet accord, toutes les mesures correctives recommandées pour des biens immobiliers cédés, notamment par vente ou affectation, y compris les améliorations aux réservoirs de stockage, l'enlèvement des BPC et l'assainissement du sol et des eaux souterraines, seront prises par NAV CANADA au cours d'une période de cinq ans débutant en 1997–1998. Les fonds pour ces travaux seront fournis par Transports Canada.

3.4 Administration du Ministère

Dépenses prévues par secteur de services			
(en millions de dollars)	Budget des dépenses principal 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000
Dépenses brutes	74,0	59,1	55,9
Moins recettes	9,3	9,3	9,3
Dépenses nettes	64,7	49,8	46,6
Dépenses nettes par secteur de services			
Services généraux	54,9	40,9	37,5
Gestion de l'ensemble du Ministère	9,8	8,9	9,1
Total	64,7	49,8	46,6

Objectif : Services de soutien efficaces et efficaces répondant aux besoins du Ministère dans les domaines suivants : finances, administration, informatique, ressources humaines, communications internes et externes, questions juridiques et services à la haute direction.

Résultats d'intérêt majeur : Services de soutien efficaces et efficaces.

Contexte : Le secteur d'activité Administration du Ministère de la nouvelle structure du Ministère consiste de l'ancienne activité Administration du Ministère moins les fonctions suivantes qui ont été transférées à d'autres secteurs d'activité :

- ▀ la fonction Sécurité et planification d'urgence qui fait maintenant partie du secteur d'activité Sécurité et Sûreté;
- ▀ l'Office du transport du grain de l'Ouest et les fonctions d'évaluation des programmes qui ont été transférés au secteur d'activité Politiques;
- ▀ les fonctions de gestion des installations et d'administration des baux qui relèvent maintenant du secteur d'activité Programmes et Cessions.

Par ailleurs, le nouveau secteur d'activité Administration du Ministère comprend les bureaux des directeurs généraux des cinq régions.

Cession : La diminution de la taille du Ministère occasionnée par le transfert de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans en avril 1995, la commercialisation du système de navigation aérienne et la poursuite du processus de cession des aéroports et des ports à des groupes locaux est le facteur qui affecte le plus le secteur d'activité Administration du Ministère. Bien qu'il verra sa charge de travail augmenter à court terme, le temps de régler les questions d'ordre financier et de planification des ressources humaines suscitées par les initiatives

3.0 DÉTAILS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

susmentionnées, les activités de ce secteur finiront par décroître dans la même proportion que celles du Ministère.

Technologie : L'essor de la nouvelle technologie a mené à l'adoption de systèmes intégrés pour la gestion des finances, du matériel et des ressources humaines. Ces systèmes s'inscrivent dans l'orientation générale du gouvernement en ce qui a trait à la technologie de pointe, aux systèmes partagés et à l'utilisation d'applications communes à tous les ministères. On a tenu compte des gains d'efficacité qu'entraîneraient ces nouveaux systèmes lors de l'Examen des activités administratives et fonctionnelles du Ministère.

Examen des activités administratives et fonctionnelles (Examen des frais généraux) : En 1997–1998, le Ministère en sera à la dernière de cinq années de mise en oeuvre des mesures établies suite à l'Examen des activités administratives et fonctionnelles. Ces mesures visaient à réduire les pratiques non efficaces et le double emploi dans les pratiques administratives et auront donné lieu à des économies d'environ 50 millions de dollars et à une réduction des effectifs de 1 000 équivalents temps plein sur une période de cinq ans.

4.0 Renseignements supplémentaires

Annexe 1 – Autorisations de dépenses du Ministère

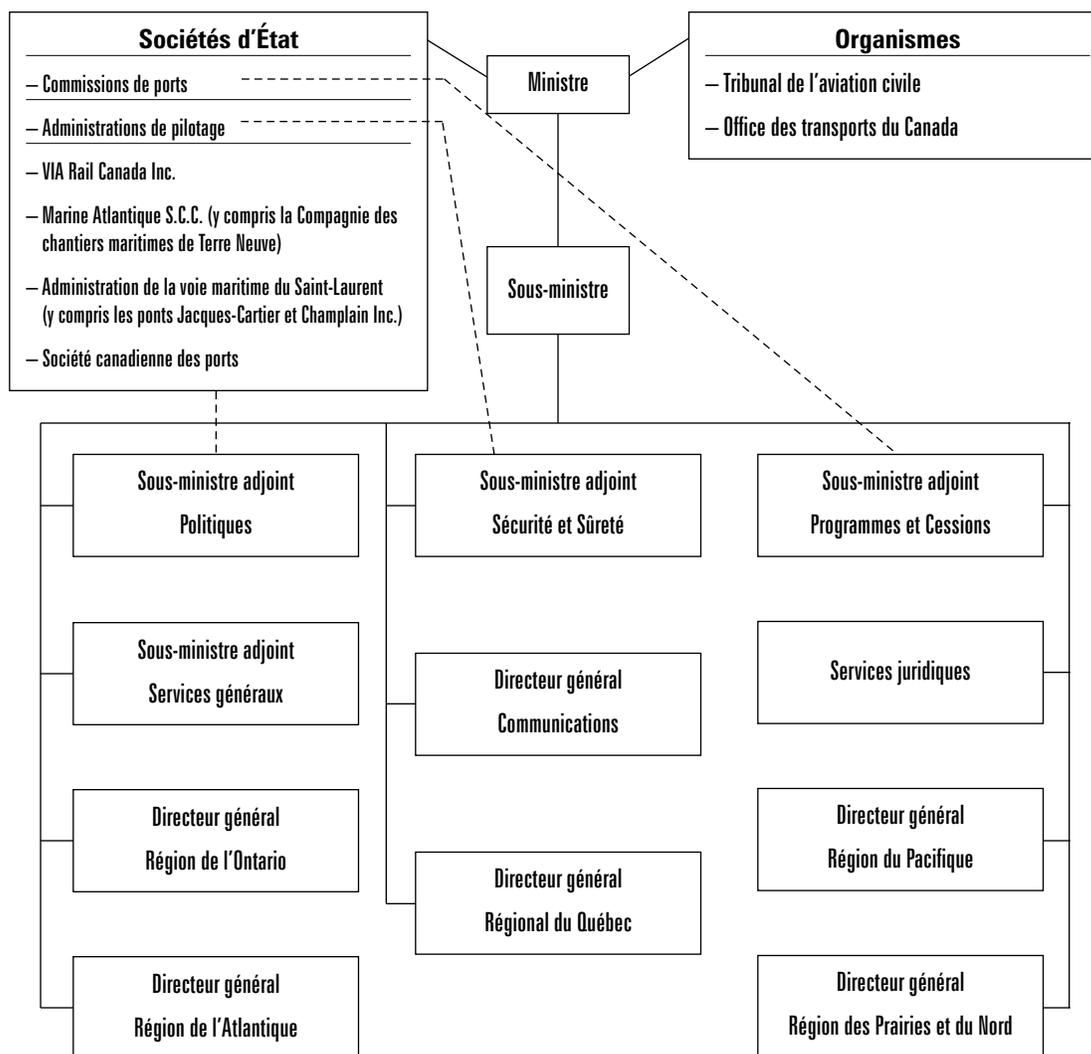
Résumé des autorisations prévues à la Partie II du Budget des dépenses principal de 1997–1998

1.1 Besoins financiers par autorisation			
Crédit	(en millions de dollars)	Budget des dépenses principal 1997–1998	1996–1997
Transports			
1	Dépenses de fonctionnement*	111,3	410,7
5	Dépenses en capital	106,2	449,3
10	Subventions et contributions	410,0	406,5
15	Paiements à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	29,9	31,9
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	91,3	87,2
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	216,2	248,5
30	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le pont de Valleyfield	2,0	2,0
(S)	Paiements à NAV CANADA durant la période de transition, conformément à la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne (S.C. 1996, ch.20)	716,0	—
(S)	Ministre des Transports — Traitement et allocation pour automobile	0,1	0,1
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	6,7	6,7
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	41,4	96,6
—	Paiements à la Société canadienne des ports	—	1,5
Total du Ministère		1 731,1	1 741,0

* Nettes des recettes à valoir sur le crédit de 367,8 millions de dollars

Annexe 2 – Organisation

2.1 Organigramme



TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

2.2 Besoins en ressources bruts par unité organisationnelle et secteur d'activité					
(en millions de dollars)	Budget principal 1997–1998				Total
	Secteurs d'activité				
	Politiques	Programmes et Cessions	Sécurité et Sûreté	Administration du Ministère	
Unités organisationnelles					
SMA Politiques	82,4				82,4
Sociétés d'État					
– Marine Atlantique S.C.C	91,3				91,3
– VIA Rail Canada Inc.	216,2				216,2
– Les ponts Jacques-Cartier et Champlain	29,9				29,9
– Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	2,0				2,0
– Société canadienne des ports	—	—			—
SMA Programmes et Cessions		1 190,0			1 190,0
SMA Sécurité et Sûreté			183,4		183,4
Société d'État					
– Administrations de pilotage			—		—
SMA Services généraux				44,4	44,4
Gestion de l'ensemble du Ministère (Communications, Services juridiques, Cabinet du Ministre et Sous-ministre)				5,8	5,8
Directeur général, Région de l'Atlantique	0,6	35,9	16,5	3,8	56,8
Directeur général, Région du Québec	0,3	21,6	19,6	4,5	46,0
Directeur général, Région de l'Ontario	0,2	27,4	20,6	4,2	52,4
Directeur général, Région des Prairies et du Nord	1,2	25,2	21,2	6,9	54,5
Directeur général, Région du Pacifique	0,9	19,8	18,7	4,4	43,8
Total	425,0	1 319,9	280,0	74,0	2 098,9

Annexe 3 – Projets d'immobilisations

3.1 Dépenses en capital par secteur d'activité			
(en millions de dollars)	Budget des dépenses 1997–1998	Dépenses prévues 1998–1999	Dépenses prévues 1999–2000
Politiques	2,6	10,9	0,6
Programmes et Cessions	80,9	111,2	73,3
Sécurité et Sûreté	16,1	32,3	15,5
Administration du Ministère	6,6	3,3	3,3
Total	106,2	157,7	92,7

TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

3.2 Liste des grands projets d'immobilisations par secteur d'activité

	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1997	Dépenses prévues 1997-1998	Besoins des exercices futurs
Secteurs d'activité				
A. Politiques				
Tous les projets d'immobilisations sont de moins de 1 million de dollars			2,6	
B. Sécurité et Sûreté				
Sécurité aérienne				
Système des licences du personnel de l'air (F-AD)	1,5	1,0	0,5	—
Système d'observation météorologique automatisé — Plan d'action (F-AD)	2,0	1,6	0,4	—
Sécurité maritime				
Système de rapport d'inspections de navires (F-AD)	1,0	0,1	0,4	0,5
Système automatisé de questions d'examen au sujet de la sécurité des navires (F-AD)	1,0		0,3	0,7
Services d'aéronefs				
Révisions des moteurs Pt-6 (F-AD)	2,9	0,9	0,9	1,1
Projets de Sécurité et Sûreté de moins de 1 million de dollars			13,6	
Total – Sécurité et Sûreté			16,1	
C. Programmes et Cessions				
Aéroports				
Administration centrale				
Acquisition/restauration de véhicules d'intervention d'urgence (F-AD)	7,9	4,0	3,1	0,8
Charlottetown, île-du-Prince-Édouard				
Réfection de la piste 03/21 (I-AD)	2,6	—	0,1	2,5

4.0 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1997	Dépenses prévues 1997–1998	Besoins des exercices futurs
Aéroport international de Halifax (Nouvelle-Écosse)				
Amélioration du système de climatisation (F-AD)	16,4	14,1	2,3	—
Système de protection contre les incendies – Aérogare (F-AD)	1,6	1,4	0,2	—
Réparation de la toiture de l'aérogare original (F-AD)	1,6	0,1	1,5	—
Démolition de l'hôtel Halifax (F-AD)	1,8	0,3	1,5	—
Moncton (Nouveau-Brunswick)				
Remplacement du réservoir et amélioration du réseau de distribution d'eau (F-AD)	2,4	2,2	0,2	—
Québec (Québec)				
Réfection de la piste 12/30 (drainage) (I-AD)	3,3	—	0,2	3,1
Lac Eon (Québec)				
Décontamination du terrain	2,4	1,2	1,2	—
Pickering (Ontario)				
Gestion des terrains (F-AD)	1,5	0,9	0,3	0,3
London (Ontario)				
Restauration de la piste 15-33 (F-AD)	3,4	0,1	3,3	—
Saskatoon (Saskatchewan)				
Réparation de la piste 09/27 (S-DA)	2,0	0,1	1,9	—
Cranbrook (Colombie-Britannique)				
Garage d'entretien (I-DA)	1,2	—	0,1	1,1
Smithers (Colombie-Britannique)				
Réfection de la piste/voie de circulation (F-AD)	2,6	0,1	2,5	—
Williams Lake (Colombie-Britannique)				
Recouvrement de la piste/voie de circulation (F-AD)	2,0	—	0,1	1,9
Havres et Ports				
Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)				
Dragage du poste d'amarrage (F-AD)	1,0	—	1,0	—
Sydney (Nouvelle-Écosse)				
Remplacement et prolongement du poste d'amarrage ouest (F-AD)	12,6	12,3	0,3	—
Projets de Programmes et Cessions de moins de 1 million de dollars			61,1	
Total — Programmes et Cessions			80,9	

TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1997	Dépenses prévues 1997–1998	Besoins des exercices futurs
D. Administration du Ministère				
Administration centrale				
Interréseau Transports Canada (F-AD)	6,1	4,9	1,2	—
Projet de migration de « Oracle Financials » (F-AD)	2,4	0,6	1,8	—
Moncton (Nouveau Brunswick)				
Refit Regional Office	1,0	0,4	0,6	—
St. John's (Terre-Neuve)				
Déménagement des employés à l'édifice Cabot Place (F-AD)	1,0	0,5	0,5	
Projets Administration du Ministère de moins de 1 million de dollars			2,5	
			6,6	
Total des dépenses en capital			106,2	

Certains projets figurant dans la Partie III de 1996–1997 comme ayant des besoins en ressources dans les exercices futurs ne sont pas inscrits dans le tableau 3.2 ci-haut, pour les raisons suivantes :

- ▶ Les projets associés au système de navigation aérienne ne sont pas inscrits parce qu'ils ont été transférés à l'organisme commercial NAV CANADA le 1^{er} novembre 1996. Le projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS), un grand projet de l'État, est compris dans ces projets.
- ▶ Les projets aux aéroports internationaux Lester-B.-Pearson et Macdonald-Cartier ne sont pas inscrits parce qu'ils ont été transférés aux Administrations aéroportuaires canadiennes qui en ont assumé la gestion en 1996–1997.
- ▶ Les projets aux aéroports de Québec, Kapuskasing, London, North Bay et Sault Ste Marie ne sont pas inscrits parce qu'on prévoit leur transfert en 1997–1998.
- ▶ Les projets visant les havres et ports d'Argentia, Sorel, Pointe-au-Pic, Goderich et Zeballos ne seront pas entrepris parce qu'on les reconsidère à la lumière de la nouvelle politique maritime nationale et les plans de cession des havres et ports publics qui en découlent.

Annexe 4 – Renseignements financiers additionnels

4.1 Dépenses ministérielles brutes et nettes par secteur d'activité			
(en millions de dollars)	Budget principal 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000
Dépenses brutes par secteur d'activité			
Politiques	425,0	336,5	330,2
Programmes et Cessions	1,319,9	842,3	306,5
Sécurité et Sûreté	280,0	290,6	276,8
Administration du Ministère	74,0	59,1	55,9
Total des dépenses brutes	2 098,9	1 528,5	969,4
Moins :			
Recettes à valoir sur le crédit et recettes portées au Trésor			
Politiques	—	—	—
	15,0	63,7	8,9
Programmes et Cessions	299,8	219,8	241,5
	781,9	419,8	—
Sécurité et Sûreté	58,7	60,7	62,7
	—	—	—
Administration du Ministère	9,3	9,3	9,3
	—	—	—
Total des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au Trésor	1 164,7	773,2	322,4

TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

(en millions de dollars)	Budget principal 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000
Total des dépenses nettes par secteur d'activité			
Politiques	410,0	272,8	321,3
Programmes et Cessions	238,2	202,7	65,0
Sécurité et Sûreté	221,3	229,9	214,1
Administration du Ministère	64,7	49,8	46,6
Total des dépenses nettes	934,2	755,1	647,0
Coût estimatif des services rendus par les autres ministères	46,9	46,9	46,9
Coût net	981,1	802,1	693,9

4.0 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

4.2 Détails des recettes par secteur d'activité				
(en millions de dollars)	Budget des dépenses 1996–1997	Budget des dépenses 1997–1998	Recettes Prévues 1998–1999	Recettes Prévues 1999–2000
Recettes à valoir sur le crédit par secteur d'activité				
Programmes et Cessions				
Redevances reliées aux havres et ports	16,1	8,8	3,8	2,0
Recettes reliées au Système de navigation aérienne	231,8	—	—	—
Aéroports — location	42,9	12,5	1,7	0,6
Aéroports — concessions	83,6	24,2	1,7	0,1
Aéroports — redevances d'atterrissage	79,3	26,7	2,7	0,4
Aéroports — redevances générales d'aérogare	44,6	20,2	1,4	0,2
Aéroports — divers	9,2	7,5	4,3	4,2
Aéroports — Paiements reliés aux baux des administrations aéroportuaires locales	40,2	82,0	86,8	104,2
Aéroports — Paiements reliés aux baux des administrations aéroportuaires canadiennes	4,4	109,7	109,8	122,1
Aéroports — recettes de biens meubles des administrations aéroportuaires canadiennes	—	7,6	7,6	7,7
Divers recouvrements auprès d'autres ministères	0,6	0,6	—	—
	552,7	299,8	219,8	241,5
Sécurité et Sûreté				
Ventes, location et licences — Aviation	12,1	15,4	15,4	15,4
Recouvrement des coûts des Pêches et Océans — Services d'hélicoptères	14,3	14,4	14,4	14,4
Recouvrement des coûts de la Défense nationale — Services d'entretien de la flotte pour les vols officiels	7,4	7,4	7,4	7,4
Recouvrement du système de navigation aérienne — Fourniture de services d'entretien et de vol d'aéronefs	6,7	—	—	—
Divers recouvrements	1,2	3,7	3,7	3,7
NAV CANADA — Services d'entretien et de vols d'aéronefs	—	8,7	8,7	8,7

TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

(en millions de dollars)	Budget des dépenses 1996–1997	Budget des dépenses 1997–1998	Recettes Prévues 1998–1999	Recettes Prévues 1999–2000
Importation des véhicules usagés	—	0,1	0,1	0,1
Centre d'essais pour véhicules automobiles	0,3	0,2	0,2	0,2
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	6,8	8,8	10,8	12,8
	48,8	58,7	60,7	62,7
Administration du Ministère				
Services de formation et d'informatique	9,4	9,3	9,3	9,3
Total des recettes à valoir sur le crédit	610,9	367,8	289,8	313,5
Recettes portées au Trésor				
Politiques				
Rentabilité des investissements	20,0	11,0	9,9	8,9
Ventes	—	—	53,8	—
Privilèges, licences et permis de location de wagons-trémies	8,0	4,0	—	—
	28,0	15,0	63,7	8,9
Programmes et Cessions				
Taxe sur le transport aérien	688,9	781,9	419,8	—
Total des recettes portées au Trésor	716,9	796,9	483,5	8,9
Total des recettes	1 327,8	1 164,7	773,3	322,4

4.0 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

4.3 Paiements de transfert par secteur d'activité				
	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000
Subventions par secteur d'activité				
Politiques	27,0	22,6	22,6	22,6
Programmes et Cessions	—	—	—	—
Sécurité et Sûreté	—	—	—	—
Administration du Ministère	—	—	—	—
Total des subventions	27,0	22,6	22,6	22,6
Contributions par secteur d'activité				
Politiques	31,4	37,3	37,2	35,8
Programmes et Cessions	339,4	1 058,2	646,7	174,0
Sécurité et Sûreté	12,2	12,1	12,1	12,0
Administration du Ministère	3,1	2,5	2,5	2,5
Total des contributions	386,1	1 110,1	698,5	224,3
Total des subventions et contributions	413,1	1 132,7	721,1	246,9

On trouvera d'autres renseignements au sujet des paiements de transferts par secteur d'activité dans la Partie II du Budget des dépenses.

TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

4.4 Présentation par article courant				
(en millions de dollars)	Budget des dépenses 1996–1997	Budget des dépenses 1997–1998	Dépenses prévues 1998–1999	Dépenses prévues 1999–2000
Personnel				
Traitements et salaires	658,0	223,5		
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	97,6	41,4		
Autres coûts relatifs au personnel	15,0	20,1		
	770,6	285,1	239,3	234,7
Biens et services				
Transport et communications	82,0	45,5		
Information	6,8	4,8		
Services professionnels et spéciaux	320,8	144,4		
Locations	8,9	4,7		
Achat de services de réparation et d'entretien	44,2	26,1		
Services publics, matériaux et fournitures	91,3	50,5		
Paiements aux sociétés d'État	371,1	339,4		
Autres subventions et paiements	1,9	—		
	927,0	615,4	460,4	425,1
Dépenses en capital				
	241,1	65,8	107,7	62,7
Paiements de transfert				
Paiements par crédit	406,5	410,0	285,8	243,6
Paiements législatifs	6,7	722,7	435,3	3,3
	413,2	1 132,7	721,1	246,9
Dépenses brutes				
	2 351,9	2 098,9	1 528,5	969,4
Moins :				
Recettes à valoir sur le crédit	(610,9)	(367,8)	(289,8)	(313,5)
Total — Dépenses budgétaires nettes	1 741,0	1 731,1	1 238,7	655,9

4.0 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

4.5 Résumé des soldes impayés des prêts par secteur d'activité				
(en millions de dollars)	Budget des dépenses 1996–1997	Budget des dépenses 1997–1998	Soldes prévues 1998–1999	Soldes prévues 1999–2000
Politiques				
Prêts à la Société canadienne des ports				
Saint John	18,1	—	—	—
Prince Rupert	14,8	—	—	—
Belledune	0,4	0,3	0,2	0,1
Montréal	2,9	2,2	1,6	0,8
Vancouver	1,7	1,4	0,9	0,5
	37,9	3,9	2,7	1,4
Fonds de prêts interportuaires*	50,0	43,7	43,7	43,7
Prêts à l'Administration du pont du port de Saint John	28,2	28,2	28,2	28,2
	116,1	75,8	74,6	73,3
Programmes et Cessions				
Prêts à la Commission portuaire de Hamilton	0,2	0,2	0,2	0,2
Total du Ministère	116,3	76,0	74,8	73,5

Les chiffres ci-dessus représentent les soldes impayés des prêts de Transports Canada à la fin de chaque exercice.
 * Par erreur, le Fonds de prêts interportuaires ne figurait pas à ce tableau dans les Partie III antérieures.

Annexe 5 – Lois administrées par Transports Canada

- ▶ *Loi sur l'aéronautique* (SRC 1985 c. A-2) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur la cession des aéroports* (1992, c.5)
- ▶ *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (SRC 1985 c. A-12) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur la marine marchande du Canada* (SRC 1985 c. S-9) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur les transports au Canada* (1996, c.C-10)
- ▶ *Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne* (SRC 1985 c. C-12) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur le transport aérien* (1985, c. C-26)
- ▶ *Loi sur le transport des marchandises par eau* (SRC 1985, c. C-27)
- ▶ *Loi sur la commercialisation du CN* (1993, C-21)
- ▶ *Loi sur le Ministère des transports* (SRC 1985 c. T-18) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton* (SC 1912 c. 98) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur les Commissions portuaires* (SRC 1985 c. H-1) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard* (SC 1907 c 22) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne* (SRC 1970 c. W-3) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur la sécurité des transports maritimes* (SC 1994 c. 40)
- ▶ *Loi sur le Code maritime* (SC 1977-1978 c. 41)
- ▶ *Loi sur le havre de Meaford* (1866 c. 78, SC 1907 - 08 c. 46)
- ▶ *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* (SRC 1985 c. M-9) telle que modifiée (non en vigueur)
- ▶ *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (SRC 1985 c. M-10)
- ▶ *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (SC 1987 c. 34) telle que modifiée

4.0 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

- ▶ *Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario* (SC 1963 c. 39)
- ▶ *Loi sur les billets de transport* (SRC 1985 c. P-3)
- ▶ *Loi sur le pilotage* (SRC 1985 c. P-14) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur les ports et installations de ports publics* (SRC 1985 c. P-29) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur les chemins de fer* (SRC 1985 c. R-3) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur la sécurité ferroviaire* (SC 1985, C. 32 (4e Suppl.))
- ▶ *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs* (SRC 1985 c. S-1)
- ▶ *Loi sur les conférences maritimes, 1987* (SC, c.17)
- ▶ *Loi sur les téléphériques* (SRC 1970 c. T-2) telle que modifiée (non en vigueur)
- ▶ *Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto* (SC 1911 c. 26) telle que modifiée
- ▶ *Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto* (SC 1986 c. 10)
- ▶ *Loi sur les transports* (SRC 1985 c. T-17) telle que modifiée
- ▶ *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (SRC 1992 c. 34) telle que modifiée
- ▶ *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis* (SRC 1985, c. U-3)
- ▶ *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* (1988, c.59)
- ▶ *Loi concernant la "Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company"* (1995, c.14)
- ▶ *Loi sur la Société canadienne des ports* (1985, c.C-9)
- ▶ *Loi sur le cabotage* (1992, c.31)
- ▶ *Loi sur l'acquisition de Marine Atlantique, S.C.C.* (1986, c.36)
- ▶ *Loi concernant l'assurance maritime* (1993, c.22)
- ▶ *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer* (1985, CR.4)
- ▶ *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* (1985, c.S-2)

Annexe 6 – Références et personnes ressources

Des renseignements additionnels sur certains sujets traités dans le présent rapport sont disponibles par le biais de rapports distincts. Voici la liste de ces rapports et les adresses où l'on peut se les procurer. Des frais s'appliquent dans certains cas.

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.0 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES LOCALES

Aéroports de Montréal
1100, boulevard René-Lévesque Ouest
Suite 2100
Montréal (Québec)
H3B 4X8
Téléphone : (514) 394-7213
Fax : (514) 394-7356

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

Administration aéroportuaire de Calgary
Aéroport international de Calgary
2000, rue Airport
Calgary (Alberta)
T2E 6W5
Téléphone : (403) 735-1200
Fax : (403) 735-1281

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

ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES CANADIENNES

“Greater Toronto Airport Authority”
Aéroport international Lester B. Pearson
C.P. 6031, Toronto
Mississauga (Ontario)
L5P 1B2
Téléphone : (905) 676-3344
Fax : (905) 676-3339

LES PUBLICATIONS D'AUTRES MINISTÈRES

Les publications suivantes sont disponibles au
Centre de publication du
Groupe Communications Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S9

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

TRANSPORTS CANADA RAPPORT SUR LES PLANS ET LES PRIORITÉS

RAPPORTS DE TRANSPORTS CANADA

Rapport mensuel des aéroports transférés
Équipe de mise en oeuvre de la Politique
nationale des aéroports
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

Havres et Ports — Rapport annuel des
résultats financiers
344, rue Slater
5^e étage (AMF)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Rapport annuel de la Direction de la Sécurité
routière et de la réglementation automobile
344, rue Slater
13^e étage (AFFCG)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Ligne de téléphone pour obtenir de
l'information au sujet de la sécurité routière
et de l'importation de véhicules :
1-800-333-0371

Défauts de véhicules :
1-800-333-0510

Un certain nombre de publications sur la
sécurité des navires traitant des produits,
des pratiques et des normes maritimes et un
CD ROM contenant une consolidation des
lois et règlements de Transports Canada y
compris une liste complète des publications
sur la sécurité maritime sont disponibles à
l'adresse suivante :
344, rue Slater
11^e étage (AMSB)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Statistiques sur les collisions de la route
au Canada (TP3322) (Colligées avec la
collaboration du Conseil canadien des
administrateurs en transport motorisé)
Direction de la Sécurité routière et de
la réglementation automobile
344, rue Slater
13^e étage (AFFCG)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

4.0 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Disponible sur l'internet à www.tc.gc.ca

Services d'aéronefs — liste des aéronefs et leur principal usage

Publications et règlements de l'aviation civile

CANUTEC — Le guide nord-américain des mesures d'urgence et statistiques

Transport des marchandises dangereuses — règlements et façon de procéder pour faire des commentaires sur les règlements en voie de réécriture

Liste des courtes publications concernant la sécurité maritime

Recherche et développement — Plan d'action de Transports Canada — Les sciences et la technologie; publications

Sécurité routière — comment obtenir des renseignements concernant les normes, l'importation, les défauts, les rappels, le guide de consommation de carburant des véhicules automobiles et les lois qui les régissent

Sécurité ferroviaire — publications

Index

Les numéros de page en caractères gras indiquent les rubriques principales; le *t* suivant un numéro de page indique qu'il s'agit de données d'un tableau.

- Administrations portuaires canadiennes —
voir Ports
- Aéroports
 - adresses, 53
 - cession des, 4, 15, 17, **29–32**
 - coûts des, 29*t*, 40*t–41t*
 - évaluations environnementales, 33
 - recettes provenant des, 45*t*
 - sécurité, 7–8, 27–28
- Bureau de la sécurité des transports du
Canada, **11**, 21, 28
- Cadre de la politique des transports, **3–4**
- Canadien National (CN), 3
- Centre d'essais pour véhicules automobiles, 6
- Comité permanent des transports, 13
- Garde côtière canadienne, 10, 34
- Gendarmerie royale du Canada, 27
- Génération de recettes, 7, 45*t–46t*
- Inspection des navires, 5, **23–24**
- Libre-échange, 13
- Loi maritime du Canada*, 4, 17, 18
 - et la cession des ports, 33
 - et le pilotage, 5, 14, 24
- Loi sur la commercialisation des services de
navigation aérienne civile*, 4
- Loi sur la marine marchande du Canada*, 6, 7
- Loi sur les transports du Canada*, 4, 16
- Marine Atlantique, 5, 15, 18
 - données financières, 16*t*, 36*t*, 38*t*
- Ministère des Pêches et des Océans, 10, 11,
14, 28, 34, 45*t*
- NAV CANADA, 3, 6, 28, 32, 45*t*
 - et l'évaluation environnementale, 33
 - et la taxe de transport aérien, 15, 32
 - évaluation, 8, 23
 - paiements, 36*t*
- Office des transports du Canada, 11
- Pilotage, 5, **24**
- Politique maritime nationale, 3, 4, 17, **32–33**
 - évaluation, 19
- Politique nationale des aéroports, 3, 4, 17,
30–32
 - évaluation, 19

4.0 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

- Ports, 4, 17, **29–30, 32–33, 49t**
 - adresses, 52
 - dépenses, 16t, 29t, 38t, 49t
- Prévisions relatives à l’emploi, 13
- Recherche et développement, 20t, **26–27**
- Réduction des subventions, 3, **6, 18**
- Résumés financiers
 - globaux, 14–15, 34, 36–38
 - secteurs d’activité, 16, 20, 29, 34
- Sécurité aérienne, 8, 14, 20t, **23, 40t**
 - évaluation de NAV CANADA, 23
- Sécurité et planification d’urgence, 20t, **27–28, 34**
- Sécurité et sûreté, 7–8, **20–26, 45t**
- Sécurité ferroviaire, 20t, **25**
- Sécurité maritime, 14, 20t, **23–25, 28, 40t**
- Sécurité routière, 7, 20t, **25–26**
- Services de traversier, **5, 15, 18**
- Services des aéronefs, 20t, **28, 40t, 45t**
- Système de navigation aérienne
 - cession à NAV CANADA, 3, 6, 22, 30
 - recettes, 45t
 - taxe de transport aérien, 15, 32
- Transports Canada
 - actions législatives, 14
 - adresse internet, 55
 - adresses et publications, 52–53
 - historique, 9
 - lois administrées par, 50–51
 - mission, 11–12
 - résumés financiers, 14–15, 36–37
 - structures organisationnelles, 10, 37
- Transport de marchandises dangereuses, 7, 20t, **25**
- Tribunal de l’aviation civile, 11
- VIA Rail, 15, 16t, 36t, 38t, 52
- Voie maritime du Saint-Laurent, 5, 13, **17–18, 52**
 - dépenses prévues, 16t, 36t, 38t
- Wagons-trémies, 6, 17, **18**