



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période
se terminant
le 31 mars 1996

Présentation améliorée des rapports
au Parlement – Document pilote

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada 1996

En vente au Canada chez

votre libraire local

ou par la poste auprès du

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

N^o de catalogue BT31-4/14-1996
ISBN 0-660-60161-3



Avant-propos

Le présent document représente la phase deux du Projet d'amélioration des rapports au Parlement, qui a été créé au sein du Secrétariat du Conseil du Trésor en vue d'améliorer la qualité de l'information fournie au Parlement et de mettre à jour les processus servant à préparer cette information. Ce projet est l'un des volets de l'initiative «Repenser le rôle de l'État» qui vise à mettre davantage l'accent sur les résultats et à rendre plus transparente l'information présentée au Parlement.

Du mois d'août 1995 au mois de juin 1996, on a mené de vastes consultations auprès des députés fédéraux et d'autres intervenants clés afin d'examiner des options pouvant permettre d'améliorer l'information fournie au Parlement. Il en est ressorti clairement qu'il importait de mettre l'accent sur le rendement des ministères et les résultats réels obtenus.

En juin 1996, la Chambre des communes a approuvé le dépôt, à titre de projet pilote, de rapports sur le rendement distincts par seize ministères et organismes. Ces documents pilotes seront évalués, et si le Parlement et d'autres intervenants appuient cette approche, on demandera alors au Parlement d'approuver officiellement cette démarche visant à faire en sorte qu'à partir de l'automne 1997, tous les ministères et organismes présentent des rapports sur le rendement distincts.

On peut consulter ces documents par la voie électronique dans le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor, à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tb/fkey.html>

Pour de plus amples renseignements sur le présent document ou le Projet d'amélioration des rapports au Parlement, veuillez explorer le site Internet du SCT ou communiquer à l'adresse suivante :

Revue gouvernementale et Services de qualité
Secrétariat du Conseil du Trésor
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Canada)
K1A 0R5
Téléphone : (613) 957-7042

Un message du ministre des Transports



L'année 1995-1996 a été en quelque sorte une année charnière pour Transports Canada. Le secteur des transports de l'économie canadienne traverse une période stimulante. Pendant de nombreuses années, les gouvernements canadiens ont investi, détenu, exploité, réglementé et contrôlé le réseau de transport. Ces pratiques ont donné lieu à une infrastructure trop lourde, à l'octroi de trop nombreuses subventions et à une réglementation écrasante. En 1994, Transports Canada a annoncé un plan en vue de moderniser en profondeur le réseau de transports. En 1995-1996, ce plan nous a permis de nous rapprocher d'une infrastructure plus efficace, axée sur les principes commerciaux et les besoins régionaux, qui dépend moins des subventions publiques. Bref, il nous conduit vers un réseau de transports qui peut supporter une nouvelle économie.

Transports Canada fait des efforts concertés pour répondre à l'engagement du gouvernement fédéral de repenser le rôle de l'État. La modernisation à laquelle nous procédons dans tous les secteurs, notamment aérien, maritime et terrestre, est orientée pour répondre aux besoins réels des Canadiens. Nous voulons faire intervenir davantage les utilisateurs et les passagers, et instaurer des pratiques plus commerciales. Nous tentons aussi d'amener l'infrastructure des transports à répondre davantage aux besoins des régions du Canada et à profiter des occasions qui se présentent. En outre, dans tous ces secteurs, nous cherchons à apporter ces améliorations tout en nous concentrant sur notre priorité absolue, la sécurité.

Transports Canada a fait de grands pas dans la bonne direction. Nous avons commencé à commercialiser les aéroports fédéraux et nous commercialiserons prochainement le système de navigation aérienne civile. Nous avons vendu le Canadien National en procédant à l'émission publique initiale d'actions la plus importante et la plus réussie de l'histoire du pays. Nous avons annoncé une nouvelle politique maritime qui préconise la commercialisation des ports publics, des services de traversier, du pilotage maritime et du réseau des Grands-Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. Nous avons éliminé des subventions totalisant près de 700 millions de dollars et avons adopté des lois visant à moderniser le cadre réglementaire du secteur. Nous avons également signé un accord « Ciel ouvert » avec les États-Unis et avons annoncé une nouvelle politique du transport aérien international.

Ces initiatives ont changé à jamais le rôle essentiel du Ministère. Transports Canada ne se consacre plus essentiellement à l'exploitation d'importants segments du réseau de transport, mais a réorienté ses activités de manière à établir une nouvelle structure ministérielle qui veille à établir de solides orientations en matière de politique, de sécurité, et de service à la clientèle. En cette année où le Ministère célèbre son 60^e anniversaire, il fait face à son plus grand défi : bâtir un nouveau Transports Canada qui saura promouvoir un réseau de transport répondant aux besoins en évolution des Canadiens. Nous avons entrepris de relever ce défi, et nous continuerons de nous y employer, pour fournir aux Canadiens un réseau de transport sûr et concurrentiel.

David Anderson, C.P., député

En guise de préface

Le présent rapport sur le rendement contient les réalisations de Transports Canada en 1995-1996.

- Il explique les mesures que le Ministère a prises pour accroître la sécurité et l'efficacité du réseau de transport.
- En 1995-1996, le ministère a considérablement changé ses pratiques. Ce rapport explique comment et pourquoi nous avons dressé un plan stratégique et expose les progrès réalisés cette année comparativement à ce plan.
- Au cours des dernières années, d'importantes compressions ont été apportées au budget net de Transports Canada. Ce rapport explique où le ministère a dépensé ses ressources en 1995-1996 et comment il a pu réaliser des économies.

Nous avons utilisé les symboles suivants tout au long du document :



-  Vous trouverez de plus amples renseignements sur ce sujet à la page indiquée.
-  Vous trouverez de plus amples renseignements sur ce sujet dans une autre publication. Veuillez consulter la page 50.

Table des matières

Un message du ministre des Transports	1
1.0 Résumé	3
2.0 Contexte du programme des Transports	5
3.0 Bref historique du ministère et du secteur des transports	6
4.0 La mise en oeuvre du plan stratégique du ministère en 1995-1996	7
4.1 Le nouveau cadre de la politique des transports	7
4.2 Le rôle essentiel du Ministère	11
4.3 Production de recettes	15
4.4 Examen des activités administratives et fonctionnelles	15
4.5 Répercussions de la mise en oeuvre du plan stratégique de Transports Canada	16
5.0 Rendement financier	17
6.0 Détails par secteur d'activité	19
6.1 Politiques et Coordination	19
6.2 Marine	23
6.3 Aviation	26
6.4 Aéroports	30
6.5 Surface	32
6.6 Administration du Ministère	37
7.0 Renseignements supplémentaires	39
Annexe 1 - Organisation	39
Annexe 2 - Renseignements financiers supplémentaires	40
Annexe 3 - Lois relevant du portefeuille des transports	49
Annexe 4 - Références	50
Index	52



1.0 Résumé

Transports Canada a connu d'énormes changements en 1995-1996. De nombreux défis ont dû être relevés en modernisant le réseau des transports pour accroître la viabilité de l'industrie, susciter un réseau compétitif, et promouvoir l'efficacité. Le ministère a commencé à mettre en oeuvre des mesures de commercialisation de ses activités. Il a réduit sa dépendance à l'égard des fonds gouvernementaux en diminuant ou en éliminant des subventions et en recouvrant une plus grande partie des coûts. Il a élaboré des politiques qui accroissent l'efficacité du réseau de transport. Et il a fait tout cela tout en préservant le haut niveau de sécurité et de sûreté du réseau.

La sécurité et la sûreté du réseau de transports ont été préservées

Sécurité routière : Le nombre de décès attribuables aux accidents de la route par 100 000 conducteurs détenant un permis au Canada dans la décennie qui s'est terminée en 1994 a diminué de 40 p. 100. En 1994, le Canada s'est classé ex aequo au cinquième rang à l'échelle mondiale pour le moins grand nombre d'usagers de la route tués par nombre de véhicules immatriculés. (Voir la page 35)

Sécurité ferroviaire : De 1984 à 1992, le taux d'accident du Canada était de 20 p. 100 inférieur au taux des É.-U. pour les collisions sur les voies principales et de 28 p. 100 inférieur pour les déraillements sur les voies principales. Dans la décennie qui s'est terminée en 1995, les accidents aux passages à niveau ont chuté de 43 p. 100. (Voir la page 32)

Sécurité aérienne : Le taux d'accident du transport aérien a connu une légère baisse au cours des trois dernières années. (Voir la page 26)

Sécurité maritime : Les taux d'accident et de décès par millier d'arrivées et de départs de navires sont demeurés stables pour la dernière décennie. Notamment, les 685 accidents de navigation signalés au Bureau de la sécurité des transports pour 1995 représentent une diminution de 14 p. 100 par rapport à 1994, et sont inférieurs de 20 p. 100 par rapport à la moyenne des cinq dernières années. C'est le taux le plus bas depuis 10 ans. (Voir la page 23)

Le ministère dépend moins des fonds gouvernementaux

Réduction des subventions : Des subventions totalisant plus de 650 millions de dollars versées par l'Office national des transports (maintenant l'Office des transports du Canada) en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique* (LSTMRA), la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* (LTTMPM) et la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* ont été abolies car elles ne contribuaient pas à l'efficacité du réseau de transport. (Voir la page 14)

Production de recettes : Le ministère a mis en oeuvre des initiatives de production de recettes pour faire porter une plus grande part du fardeau des coûts du réseau de transport aux usagers directs. Ces initiatives ont produit plus de 80 millions de dollars en nouvelles recettes en 1995-1996. (Voir la page 15)

Le ministère s'est employé à commercialiser les opérations

Politique nationale des aéroports : Le ministère a atteint son objectif : 29 aéroports ont été cédés en 1995-1996. Il a aussi réalisé des économies brutes de 13 millions de dollars dans les dépenses de fonctionnement, soit une augmentation de 10 millions sur le montant prévu. Transports Canada continuera d'établir des normes de sécurité et de sûreté pour tous les aéroports. (Voir la page 11)



Système de navigation aérienne : Des ententes sur la cession des éléments d'actif et des lignes directrices en matière de sécurité de même que sur la mutation d'employés ont été signées avec NAV CANADA, une société privée sans but lucratif. En mars 1996, la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* a été déposée et a reçu la sanction royale le 20 juin. La cession devrait avoir lieu en novembre 1996. (Voir la page 13)

CN Rail : La totalité de la participation du gouvernement a été vendue lors de la plus grande émission publique de l'histoire canadienne, ce qui a donné un produit brut de plus de 2 milliards de dollars. (Voir la page 8)

Centre d'essais pour véhicules automobiles : Les soumissions des parties intéressées à exploiter le centre en tant qu'installation gouvernementale exploitée par un entrepreneur (IGEE) ont été évaluées en 1995-1996. PMG Technologies Ltd. exploitera le centre aux termes d'un contrat de cinq ans qui a débuté le 15 juin 1996. (Voir la page 21)

Inspection des navires : La délégation partielle des activités d'inspection de sécurité des navires à des sociétés de classification fait l'objet d'un examen. Le ministère doit continuer de s'occuper de l'assurance de la qualité et conserver la responsabilité finale de la sécurité des navires. (Voir la page 14)

Le ministère a élaboré des politiques qui favorisent l'efficience des transports

La Politique internationale et l'accord «Cielles ouverts» : Ces politiques ont donné lieu à l'établissement de plus d'une centaine de nouvelles routes régulières et à un accroissement de 26 p. 100 du nombre de sièges. (Voir la page 9)

La nouvelle Loi sur les transports au Canada : La loi est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1996 pour rationaliser la réglementation économique. (Voir la page 8)

La Politique maritime nationale : La politique a été annoncée en décembre 1995. Elle veillera à ce que des principes commerciaux soient appliqués au développement et à l'exploitation de l'infrastructure et des services de transports maritimes. (Voir la page 10).

- **Législation :** Des changements législatifs, notamment la *Loi maritime du Canada (LMC)*, ont été déposés en juin 1996.
- **Ports :** La cession des principaux ports à des administrations portuaires canadiennes et des autres ports à d'autres gouvernements, à des groupes communautaires ou à des intérêts privés commencera en 1996-1997.
- **Voie maritime :** Des négociations sont en cours avec un groupe d'utilisateurs en vue de sa commercialisation.
- **Pilotage maritime :** Les administrations de pilotage deviendront autosuffisantes.
- **Marine Atlantique :** Des mesures visant à réduire les coûts et à accroître l'efficience au moyen de la commercialisation, la gestion des navires et la rationalisation des services font l'objet d'un examen.
- **Autres services de traversiers :** Transports Canada a passé en revue les subventions versées aux exploitants de traversiers privés en vue de réaliser des économies.

Fusion de la Garde côtière avec Pêches et Océans : Cet exercice a été mené à bien en 1995-1996 en vue de réaliser des économies d'échelle dans le cadre du regroupement d'activités gouvernementales. Le ministère des Pêches et des Océans fera rapport sur les économies réalisées. (Voir la page 14)



2.0 Contexte du programme des transports

Organismes de transports : En plus de Transports Canada, il y a d'autres organismes de transport.

☞ Un organigramme se trouve à la page 39.

- **L'Office des transports du Canada** (anciennement l'Office national des transports) est responsable de la réglementation économique des transports. L'Office rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et produit sa propre Partie III.
- Le **Tribunal de l'aviation civile**, entité autonome, 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.
- **L'Office du transport du grain**, qui jusqu'ici rendait compte séparément de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, a été intégré à Transports Canada en 1995 et rebaptisé **l'Office du transport du grain de l'Ouest**. En 1995-1996, l'OTGO a fait partie du secteur d'activité de l'Administration du Ministère de Transports Canada.
- Le **Bureau de la sécurité des transports du Canada** est 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. Son inclusion dans le portefeuille du ministre des Transports créerait un conflit.

Notre objectif : L'objectif de Transports Canada en 1995-1996 était de :

☞ Les principales lois régissant les activités du programme des Transports sont nommées à la page 49.

Veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un réseau national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du gouvernement et exploiter des éléments précis de ce réseau.

Partenaires : Le Ministère travaille en collaboration avec d'autres organismes pour atteindre cet objectif.

- D'autres ministères fédéraux (p. ex. Pêches et Océans pour le sauvetage maritime) et d'autres paliers de gouvernement (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).
- En plus, l'industrie des transports, soit les expéditeurs, les transporteurs et les exploitants de l'infrastructure.

Clients : Les clients du ministère sont les suivants :

- L'ensemble de la population canadienne qui s'attend à ce que le réseau de transport soit sûr, accessible et abordable.
- Les transporteurs, expéditeurs, fabricants 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 d'accroître leur viabilité.



3.0 Bref historique du ministère et du secteur des transports

1936	Création du ministère par la fusion 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 nationale.
Seconde Guerre mondiale	Croissance phénoménale <ul style="list-style-type: none">• Construction de 149 nouveaux aéroports et agrandissement de 73 installations existantes.• Achat de locomotives et de wagons d'une valeur de 22 millions de dollars pour les Chemins de fer nationaux du Canada.• Augmentation du nombre d'aides radio à la navigation requises à l'appui des transports aérien et maritime.
Années 1950 et 1960	Amélioration des installations <ul style="list-style-type: none">• 1959 - Ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent.• 1962 - Ouverture officielle de la Transcanadienne.• L'avènement des avions à réaction requiert d'importants travaux de construction aux aéroports et plus de spécialistes compétents pour le contrôle de la circulation aérienne.
Années 1970 et début des années 1980	Nouveaux secteurs de préoccupation <ul style="list-style-type: none">• La pollution est devenue une grande préoccupation et le Ministère a commencé à travailler en vue de protéger la population et l'environnement de la pollution liée au transport.• Les menaces à la sûreté des transports ont augmenté avec la hausse du terrorisme international.• L'accès des personnes handicapées aux services de transport est devenu un dossier important, en partie en raison de la sensibilisation accrue aux besoins à la suite de l'Année internationale des personnes handicapées en 1981.
Années 1980	Évolution du marché <ul style="list-style-type: none">• La réduction des obstacles tarifaires en vertu du GATT et des accords de libre-échange a changé l'orientation traditionnelle est-ouest des échanges par une orientation nord-sud.• La mondialisation des marchés et l'intégration économique internationale ont accru la nécessité que le transport contribue à la compétitivité du Canada.• Un changement structurel s'est produit dans l'économie canadienne de sorte qu'il y a moins de matières premières transportées et plus de produits et services de grande valeur.• Augmentation du transport aérien de passagers et du camionnage; diminution du transport ferroviaire voyageurs et du trafic de la voie maritime donnant lieu à des problèmes d'infrastructure dans les réseaux ferroviaire et portuaire.
Années 1990	Récession et réduction de la dette du gouvernement <ul style="list-style-type: none">• La récession a réduit la demande de transport de marchandises et de passagers.• Les transporteurs aériens, les chemins de fer et la voie maritime présentent une surcapacité au niveau des immobilisations et de la main-d'oeuvre et sont aux prises avec de graves problèmes financiers.• En raison de ses priorités aux chapitres de la réduction de la dette, du rajustement économique, de la création d'emplois, des soins de santé et de la sécurité sociale, le gouvernement n'a plus les moyens de verser 2,3 milliards de dollars annuellement en subventions directes et indirectes pour le réseau de transport.



4.0 La mise en oeuvre du plan stratégique du ministère en 1995-1996

Les demandes venaient de toutes parts :

- Les usagers voulaient plus de services et de meilleurs services.
- Les compagnies de transport voulaient plus de liberté relativement à la réglementation de l'industrie.
- Il fallait réduire le déficit ainsi que l'ensemble des coûts du transport.

Transports Canada a décidé qu'il était temps d'agir. Il a examiné les besoins divergeants des usagers du réseau de transport et des contribuables pour déterminer le rôle qui revenait au gouvernement fédéral dans un tel réseau et a élaboré un plan pour rapprocher ces deux aspects. La mission du ministère englobera toujours l'assurance de la sécurité des transports au pays et le plan stratégique de Transports Canada suppose que les moyens d'atteindre ce but doivent changer pour répondre à l'évolution de l'environnement. Le plan de Transports Canada se fonde sur l'application de quatre stratégies qui lui permettront d'adapter sa politique et ses activités pour répondre à ces nouvelles demandes.

UN PLAN	⇒	QUATRE STRATÉGIES
Intégrer le réseau de transport du Canada au XXI ^e siècle et contribuer ainsi à la prospérité et à la compétitivité du Canada dans l'économie mondiale tout en continuant d'assurer la sécurité du réseau.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Le nouveau cadre de la politiques des transports 2. Le rôle essentiel du ministère 3. Production de recettes 4. Examen des activités administratives et fonctionnelles

4.1 Le nouveau cadre de la politique des transports

Objectifs à long terme du ministère

- 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.
- Rendre le réseau de transport plus adapté aux exigences changeantes.
- Promouvoir l'efficacité et la sécurité.
- Réduire le recours direct aux subventions pour financer le réseau.

Mesures à prendre

- Modifier ou éliminer les lois et les règlements désuets et inutiles.
- Réduire les infrastructures et services excédentaires ou inutiles.
- Réduire ou éliminer les subventions au transport.



4.1.a Politique sur le transport terrestre

Objectifs

- Élaborer un plan de renouvellement du secteur ferroviaire.
- Passer en revue le contexte économique et réglementaire du réseau ferroviaire pour déterminer les mesures que le gouvernement pourrait prendre pour garantir la viabilité et l'abordabilité du réseau ferroviaire national de transport de marchandises. L'examen devait aborder le fardeau réglementaire, les coûts, les politiques d'ordre public et la restructuration du réseau.

☞ Pour de plus amples renseignements sur la sécurité ferroviaire voir la page 32. Pour de plus amples renseignements sur les activités courantes liées au transport terrestre voir la page 19.

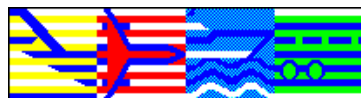
Mesures prises et évaluation

Loi sur les transports au Canada (LTC) : Le contexte économique et la réglementation des chemins de fer ont fait l'objet d'un examen, comprenant un vaste processus de consultation auprès des intervenants, qui a été mené à terme au début de 1995. Cet exercice a donné lieu au dépôt de la nouvelle *Loi sur les transports au Canada* en juin 1995 et à sa proclamation le 1^{er} juillet 1996. Cette loi se caractérise en outre du fait qu'elle modernise et rationalise la réglementation ferroviaire. Elle remplace la réglementation économique ferroviaire de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et insiste moins sur l'abandon des lignes de chemin de fer sous-utilisées que sur la création de lignes de chemins de fer secondaires rentables. Les coûts des chemins de fer des lignes principales seront ainsi réduits et les expéditeurs bénéficieront de services plus efficaces et plus économiques et pourront choisir parmi un plus grand nombre d'exploitants.

La nouvelle *Loi sur les transports au Canada* permet d'accroître l'efficacité

Avant la promulgation de la *Loi sur les transports au Canada*, les compagnies de chemin de fer devaient soumettre leurs demandes d'abandon de lignes de chemin de fer à l'Office national des transports. Les demandes d'abandon prenaient beaucoup de temps et n'étaient pas toujours approuvées. Par conséquent, des lignes sous-utilisées étaient maintenues au moyen de subventions versées par le gouvernement fédéral pour servir les intérêts d'un petit segment de la population qui les utilisait. Comme il fallait prouver qu'une ligne n'était pas rentable, les chemins de fer qui voulaient rationaliser leurs réseaux laissaient le service se détériorer. La LTC permet aux chemins de fer d'abandonner des lignes après avoir donné un avis raisonnable. Les chemins de fer fédéraux publient un plan triennal faisant état des lignes qu'ils veulent conserver et de celles qu'ils se proposent de vendre ou d'abandonner. Les parties intéressées ont ensuite assez de temps pour acheter les lignes. Si aucune partie n'est intéressée à acquérir une ligne, tous les paliers de gouvernement compris, le chemin de fer peut en abandonner l'exploitation et aliéner les éléments d'actif comme il le souhaite.

Vente du CN : Les actions du Canadien National (CN) ont été vendues sur le marché libre en novembre 1995, ce qui a amené la privatisation complète du transporteur ferroviaire. Le produit brut provenant de la vente des 80 millions d'actions de la Couronne s'est élevé à 2,16 milliards de dollars. Les actions, vendues à 27 \$ l'unité, sont payables en deux versements au cours de l'année. Cette initiative donnera au CN la liberté nécessaire pour prendre rapidement des décisions d'exploitation et d'investissement stratégiques. Elle lui permettra aussi de chercher de nouvelles sources de capitaux privés afin de financer ces décisions. Cette vente permettra au gouvernement du Canada et aux contribuables canadiens de réaliser des économies fiscales. Le produit de la vente aidera au gouvernement d'atteindre ses objectifs en matière de réduction du déficit en réduisant ses besoins en matière d'emprunt et le coût du service de la dette.



4.1.b Politique sur le transport aérien

✍ Pour de plus amples renseignements sur la sécurité aérienne, voir la page 26. Pour de plus amples renseignements sur l'exploitation des aéroports, voir la page 30. Pour de plus amples renseignements sur la cession des aéroports, voir la page 11.

Objectifs

- Libéraliser le marché Canada-États-Unis.
- Repenser les routes internationales.
- Introduire de nouvelles conditions d'entrée sur le marché pour les nouveaux exploitants.

Mesures prises et évaluation

«Cieux ouverts»: Le nouvel accord «Cieux ouverts», signé le 24 février 1995, a créé de nouveaux services aériens transfrontaliers, ou les a accrus, au profit des voyageurs, des collectivités et des expéditeurs canadiens.

- Les compagnies aériennes canadiennes et américaines ont ajouté de nouveaux services aux grandes destinations des États-Unis comme Washington, Denver, Minneapolis, St. Louis, Orlando et Atlanta à partir d'une ville ou plus du Canada.
- Depuis la signature de l'accord «Cieux ouverts», environ 100 nouvelles routes transfrontalières régulières ont été introduites. Environ le quart de ces routes ont été ajoutées par les transporteurs canadiens. Un autre tiers est des routes de service d'affrètement exploitées par des transporteurs canadiens converties à des routes de services réguliers. Le reste représente de nouvelles routes exploitées par des transporteurs américains.
- La capacité totale en sièges est de 26 p. 100 supérieure aux niveaux antérieurs à l'accord lorsqu'on compare les niveaux de service de l'été 1994 à ceux prévus pour 1996.

Politique sur le transport aérien international : En 1995-1996, la politique sur le transport aérien international annoncée en décembre 1994 a été mise en place et a donné lieu à des niveaux de service toujours croissants pour le public voyageur du Canada et à de nouvelles occasions d'affaires pour les transporteurs aériens canadiens. Huit nouveaux services ont été lancés à la suite de l'adoption de la nouvelle politique.

Accords aériens bilatéraux : En 1995-1996, le Canada a négocié de nouveaux accords aériens bilatéraux avec l'Indonésie et la Malaisie et un nouveau protocole d'entente avec l'Islande. En outre, il a mis à jour les accords avec le Brésil, la Corée et la Suisse et le protocole avec Singapour, et établi des niveaux de capacité plus élevés avec le Japon. Il en est résulté dans la plupart des cas des services aériens internationaux nouveaux ou étendus assurés par des transporteurs canadiens ou étrangers.

Exigences d'aptitude financière : Par directive ministérielle, en vertu de la *Loi sur les transports nationaux* (1988), l'Office national des transports (maintenant l'Office des transports du Canada) a reçu des instructions d'examiner l'aptitude financière des nouveaux exploitants de gros aéronefs qui demandent des licences de services internationaux à la demande ou de services réguliers à destination des États-Unis. La *Loi sur les transports au Canada* étend cette exigence d'aptitude financière pour englober tous les services, tant intérieurs qu'internationaux, relativement aux aéronefs qui transportent 40 passagers ou plus. De plus, cette nouvelle loi interdit la vente de services aériens avant la délivrance de la licence exigée.



4.1.c Politique maritime

☞ Pour de plus amples renseignements sur la sécurité maritime, voir la page 23.

Objectifs

- Élaborer une stratégie de la marine afin d'examiner la gestion globale du réseau des ports, le rôle futur de la voie maritime et les façons de réduire les coûts pour les usagers.

Mesures prises et évaluation

Politique maritime nationale : Annoncée en décembre 1995, la Politique maritime nationale tient compte des travaux du Comité permanent des transports et des consultations du ministère auprès des expéditeurs maritimes. La nouvelle politique veillera à appliquer des principes commerciaux au développement et à l'exploitation de l'infrastructure et des services de transport maritime. Cette politique aidera à garantir que les expéditeurs ont accès à des services de transport maritime efficaces, abordables et sécuritaires. Les principaux éléments de cette politique figurent ci-dessous :

- La **Loi maritime du Canada**, présentée en juin 1996, aura des répercussions sur la plupart des aspects du réseau de transport maritime.
- Les **ports publics** seront commercialisés. Le ministre des Transports a la responsabilité législative d'environ 572 ports, quais et havres. Par ailleurs, le ministère des Pêches et des Océans est responsable de plus de 2 000 ports et quais pour petites embarcations. En vertu de la nouvelle politique, les ports importants pour le commerce international formeront le Réseau portuaire national et seront cédés à des **administrations portuaires canadiennes** financièrement autonomes constituées de représentants nommés par les usagers du port et les gouvernements. Les **ports régionaux ou locaux** seront cédés au cours d'une période de six ans aux gouvernements provinciaux, aux administrations municipales, aux organismes communautaires, à des intérêts privés et à d'autres groupes. Le gouvernement fédéral aidera au processus 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. Le gouvernement du Canada veillera au maintien des **ports éloignés** (ceux des collectivités isolées qui dépendent à la fois du transport maritime et d'un quai fixe existant de Transports Canada) tout en continuant de viser des gains d'efficacité.
- Le **réseau des Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent** est trop coûteux et a besoin d'être revitalisé. La survie à long terme de la voie maritime dépend de sa capacité de soutenir des niveaux suffisants de trafic. Transports Canada examine présentement des options pour faire de la voie maritime un réseau plus efficace et plus efficace, y compris l'établissement d'une nouvelle société privée à but non lucratif pour en exploiter les écluses et les canaux.
- Le Ministère examinera les subventions qu'il verse aux **exploitants de services de traversier** privés pour repérer d'éventuelles économies tout en respectant les obligations constitutionnelles et en maintenant les services de traversier éloignés et essentiels. En 1995, Terre-Neuve a pris en charge les services de traversier sur le littoral sud de la province.
- On demandera à **Marine Atlantique** de réduire considérablement ses coûts et d'augmenter son efficacité. La société explorera 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. Les compressions visées de 12,8 millions de dollars ont été atteintes en 1995-1996.

☞ Pour de plus amples renseignements sur le rendement de Marine Atlantique et d'autres services de traversier voir la page 20. Pour de plus amples renseignements sur les administrations de pilotage voir la page 25.



Le gouvernement a entrepris l'examen des **services de pilotage maritime** le plus détaillé depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur le pilotage* de 1972. L'examen a compris : la validité des régions de pilotage obligatoire actuelle et du mécanisme de désignation; les critères requis pour obtenir un brevet de pilote ou pour détenir un certificat de pilotage et le fondement sur lequel les exemptions et les dispenses sont accordées; la nécessité d'accélérer le processus d'établissement des taux des nouveaux tarifs; et l'obligation absolue de réduire les coûts. Ce processus a entraîné de nombreux changements à la *Loi sur le pilotage* (dans le cadre de la *Loi sur les transports au Canada*).

4.2 Le rôle essentiel du Ministère

Objectifs à long terme

- Prestation plus efficace et moderne des services de transports.
- La compétitivité accrue et la capacité de mobiliser des fonds et d'introduire de nouvelles techniques et des recettes compensatoires.
- Un cadre amélioré de sécurité et de politiques en conséquence de la concentration du ministère sur ses activités essentielles.
- Moins de distorsions économiques à la suite de la participation moindre du gouvernement à l'exploitation.
- La réduction prévue des coûts pour le contribuable dans l'ensemble du réseau.
- Des services répondant mieux et plus promptement aux besoins locaux.

Mesures à prendre

- Commercialiser nos principales activités (la commercialisation désigne toute approche permettant de faire intervenir la discipline de marché et les principes commerciaux dans une activité traditionnelle du gouvernement).
- Nous départir de notre rôle d'exploitant du réseau de transport pour nous concentrer sur l'établissement de politiques et de normes nationales afin d'assurer des services sécuritaires aux Canadiens.

4.2.a Politique nationale des aéroports

☞ Pour de plus amples renseignements sur l'exploitation des aéroports, voir la page 30.

Objectifs

- Conserver la propriété de 26 aéroports du **Réseau national d'aéroports**, mais en céder l'exploitation à des administrations aéroportuaires canadiennes d'ici l'an 2000. (Le Réseau national d'aéroports traite 94 p. 100 de tous les voyageurs aériens au Canada).
- Céder la propriété des aéroports **régionaux et locaux** à des intérêts régionaux d'ici l'an 2000.
- Un **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires** sera mis en oeuvre pour fournir du financement pour les projets d'immobilisation côté piste liés à la sécurité aux aéroports cédés.
- Céder à des intérêts au sein de la collectivité les **petits** aéroports n'ayant pas de services réguliers d'ici l'an 1997-1998.
- Économiser 100 millions de dollars et 2 500 ÉTP annuellement d'ici l'an 2000-2001 (y compris une estimation des économies de frais généraux du ministère).
- Céder les aéroports de **l'Arctique** aux administrations territoriales respectives.
- **Faire passer le coût** de l'exploitation des aéroports du Canada des contribuables fédéraux à ceux qui utilisent effectivement ces installations.
- Donner aux **collectivités plus de pouvoir de décision** dans l'exploitation de leur aéroport.
- Conserver la responsabilité de l'élaboration et de la surveillance des **règlements et des normes de sécurité de l'aviation**.



Mesures prises et évaluation

En juillet 1994, le Ministre annonçait la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports. En 1995-1996, Transports Canada a atteint ses buts en ce qui concerne la mise en oeuvre de la politique, tant pour ce qui est du nombre d'aéroports cédés que des économies réalisées. Des économies dans les coûts de fonctionnement bruts de 13 millions de dollars, soit de 10 millions de dollars de plus que prévu, ont été réalisés. En outre, un nouveau Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires mis en place pour faciliter la transition a financé neuf projets d'une valeur de 1,7 million de dollars.

	1994-1995 Cédés	1995-1996 Prévus	1995-1996 Complétés	1996-1997 à 2000-2001	Total	Lettres d'intention signées **
Aéroports nationaux *	5			19	24	9
Aéroports régionaux et locaux		13	13	56	69	30
Aéroports petits et satellites	1	7	7	23	31	10
Aéroports Arctique		9	9	2	11	-
	6	29	29	100	135	49

* Comprend 5 aéroports du Système national des aéroports (Dorval, Mirabel, Edmonton, Calgary et Vancouver) qui ont été cédés avant la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports et ne comprend pas 2 aéroports de l'Arctiques faisant partie du Système national des aéroports.

** Ne comprend pas les aéroports déjà cédés.

En 1998-1999, le ministère entreprendra un sondage auprès des usagers des aéroports cédés pour déterminer si les services existants répondent aux attentes et aux opérations financières et si les redevances d'usage ont augmenté ou diminué. Un indicateur précoce du succès de la politique réside dans les réalisations des nouvelles administrations des aéroports cédés à des administrations aéroportuaires locales avant la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports. Le succès du modèle est manifeste à l'aéroport international de Vancouver, qui est exploité sous contrôle local depuis juillet 1992.

L'aéroport international de Vancouver - un modèle de succès

L'expérience de l'aéroport international de Vancouver illustre parfaitement ce que ce gouvernement espère réaliser. Le gouvernement fédéral a exploité l'aéroport international de Vancouver pendant de nombreuses années, l'a fait avec succès. Mais c'est là tout ce que le gouvernement fédéral a fait. Il n'avait pas le mandat de promouvoir activement les occasions d'affaires uniques, particulières à l'emplacement, associées à l'aéroport international de Vancouver, ni de chercher de façon spécifique des occasions d'affaires, ni de prendre des risques commerciaux.

À l'été 1992, l'aéroport était cédé à une administration aéroportuaire locale. L'Administration aéroportuaire de Vancouver, un groupe localement constitué, a ce mandat. Et parce qu'il a ce mandat, il a fait de l'aéroport international de Vancouver un moteur de croissance et de création d'emplois. L'aéroport international de Vancouver embauche du personnel supplémentaire, augmente les salaires, ouvre une nouvelle aérogare et construit une piste supplémentaire.

Le volume de passagers a atteint 12 millions en 1995 - une augmentation de 11 p. 100 par rapport à l'année précédente. De plus, grâce à «Ciels ouverts», 21 nouveaux vols quotidiens atterrissent à l'aéroport international de Vancouver et en décollent.



4.2.b Commercialisation du système de navigation aérienne (SNA)

Pour de plus amples renseignements sur le Système de navigation aérienne, voir la page 26.

Objectifs

- Prendre une décision sur l'à-propos de commercialiser le système de navigation aérienne et, le cas échéant, choisir entre la formule d'une société d'État, d'une entreprise commerciale sans but lucratif ou d'une entreprise mixte.
- Se préparer en vue de la commercialisation de l'exploitation.
- Élaborer des règlements de sécurité pour surveiller l'exploitation.

Mesures prises et évaluation

Consultations : Le Budget fédéral de 1994 enjoignait Transports Canada d'étudier la commercialisation du SNA. Les groupes d'usagers, les syndicats, d'autres parties intéressées et le public canadien ont été consultés. Les associations des milieux de l'aviation, les compagnies aériennes, les exploitants d'aéronefs d'affaires et les pilotes d'avions de transport ont tous souscrit à cette initiative.

NAV CANADA : Constituée en mai 1995, NAV CANADA est une société privée sans but lucratif qui exploitera le système de navigation aérienne. Elle est dirigée par un conseil d'administration, dont cinq membres sont nommés par des utilisateurs intérieurs, deux par les syndicats et trois par le gouvernement. Quatre administrateurs indépendants et un premier dirigeant sont choisis par le conseil. Cette représentation équitable renforce le partenariat entre le gouvernement, l'industrie et la main-d'oeuvre et devrait assurer une transition harmonieuse.

Accord de principe conclu : À la suite de la décision de commercialiser le SNA, annoncée dans le Budget de 1995, Transports Canada a entrepris le processus de négociation, comprenant des discussions avec les syndicats sur les conditions de la cession. Un accord de principe a été conclu en décembre 1995 concernant la cession du système de navigation aérienne de Transports Canada à NAV CANADA pour la somme de 1,5 milliard de dollars. Des négociations concernant la cession des biens et des recettes et la mutation d'employés ont été menées afin de déterminer les conditions de la vente. La fermeture de l'accord principal avec NAV CANADA aura lieu une fois que cette dernière remplira les conditions de l'accord. La cession est prévue pour novembre 1996.

Mutation d'employés fédéraux : Environ 6 100 employés fédéraux travaillant présentement à l'appui du SNA seront mutés à NAV CANADA. Dans le cadre d'un autre accord conclu entre Transports Canada, NAV CANADA et les agents négociateurs le 8 septembre 1995, les employés mutés recevront une rémunération, des avantages, une reconnaissance du service et des conditions de travail équivalents au sein de la nouvelle société. Conformément aux conventions en vigueur, les employés recevront des indemnités de départ lorsqu'ils quitteront la fonction publique fédérale.

Règlement de sécurité en place : La sécurité demeurera la priorité première de Transports Canada et de NAV CANADA. Le règlement en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* obligera NAV CANADA à se doter d'un programme interne de gestion de la sécurité et empêchera la réduction des services là où la sécurité serait compromise. Transports Canada pourra effectuer des inspections et des vérifications de sécurité de la nouvelle société pour assurer qu'elle continue de se conformer au règlement.

Cadre d'évaluation : La commercialisation du système de navigation aérienne accroîtra sa capacité de répondre aux exigences changeantes et de s'adapter aux nouvelles techniques, de maintenir la sécurité et de réduire les coûts pour le contribuable. À la suite de la cession, Transports Canada élaborera un cadre pour déterminer si les objectifs de la cession ont été atteints.



4.2.c Garde côtière canadienne/transport maritime

Objectifs

- Examiner la faisabilité d'une fusion des flottes de divers ministères en une seule flotte côtière civile intégrée et efficiente.
- Examiner le concept de la délégation de certaines activités d'inspection de navires à des sociétés de classification.
- Examiner la possibilité d'introduire des pratiques et des principes de gestion commerciale plus saines dans les ports publics et déterminer des installations pouvant faire l'objet d'une cession.
- Mettre en oeuvre des initiatives de refonte et de restructuration et normaliser les niveaux de service.

Les initiatives concernant la commercialisation des ports sont traitées à la page 10.

Mesures prises et évaluation

Fusion de la Garde côtière canadienne (GCC) et du ministère des Pêches et des Océans (MPO) :

Le Budget de février 1995 annonçait la fusion de la Garde côtière canadienne et du ministère des Pêches et des Océans en une seule entité ministérielle en vue de réaliser des gains de rendement, notamment dans les flottes. Après la cession, le 1^{er} avril 1995, des services de déglacement, des aides à la navigation maritime, des opérations de recherche et de sauvetage et de l'intervention environnementale, Transports Canada s'est concentré sur l'élaboration et l'application de la réglementation maritime, les ports et les havres, et les administrations de pilotage. Les objectifs de compression de l'Examen des programmes liés à l'intégration, à la réingénierie, à la restructuration et aux niveaux de service de la flotte ont aussi été transcrits au MPO en vue de leur mise en oeuvre.

Délégation de l'inspection des navires à des sociétés de classification : Suite aux recommandations que le Groupe d'examen de la réglementation maritime a formulées dans le rapport présenté au Ministre, Transports Canada examine la possibilité de déléguer certaines activités d'inspection des navires à des sociétés de classification ou de mettre sur pied d'autres programmes d'inspection, par exemple un programme d'auto-inspection. Le ministère mettra en place un programme d'assurance de la qualité avant la délégation et conservera la responsabilité ultime de la sécurité des navires et de la protection de l'environnement maritime. La *Loi sur la marine marchande du Canada* doit être modifiée pour permettre la délégation de responsabilités à des sociétés de classification ou l'aménagement de régimes d'auto-inspection. Ces modifications devraient être déposées au Parlement à la fin de 1996.

4.2.d Centre d'essai de Blainville

Objectifs

- Préparer les appels d'offres et mettre au point les conditions de la cession en 1996.

Mesures prises et évaluation

Le rôle du centre d'essai est d'effectuer des essais de conformité sur les nouveaux véhicules vendus au Canada et des essais qui appuieront les normes et les procédures dont doivent être assortis les règlements. Suite à un examen de la possibilité de privatiser le Centre d'essai pour véhicules automobiles de Blainville (Québec) et après avoir évalué diverses options, en juillet 1994, le Ministre a approuvé la conversion du centre d'essai en une institution gouvernementale exploitée par un entrepreneur (IGEE). Cet arrangement permettra à l'entrepreneur de commercialiser les services du centre d'essai et de mieux répondre aux besoins de ses clients, qu'ils soient du secteur privé ou d'autres paliers de gouvernement, tout en laissant à Transports Canada le soin de se concentrer sur l'établissement et l'application des normes de sécurité. En 1995-1996, des soumissions ont été étudiées et PMG Technologies Inc. a été retenue. Cette compagnie a commencé à exploiter le centre d'essai le 15 juin 1996.



4.3 Production de recettes

Objectifs à long terme

- Faire porter une plus grande part du fardeau des coûts aux usagers qui profitent directement du réseau plutôt qu'aux contribuables en général.
- Accroître les taux excessivement faibles de recouvrement des coûts pour les services ayant une valeur commerciale pour l'industrie et le public.
- Améliorer la situation financière des aéroports, du système de navigation aérienne et des ports en vue d'accroître les possibilités de commercialisation et de cession.

Mesures prises et évaluation

- **Recettes des aéroports** (augmentation de 10 millions de dollars) : Le ministère a élargi à tous les aéroports les redevances générales d'aérogare pour l'utilisation des édifices des aéroports, a éliminé l'écart entre les droits d'atterrissage des avions à réaction et des avions à turbopropulseur, et a augmenté les redevances aéroportuaires existantes de 2 p. 100 par année.
- **Droits maritimes** (augmentation de 3 millions de dollars) : Le ministère a augmenté les droits liés aux installations publiques des ports et havres et a accru les droits associés aux fonctions de sécurité maritime.
- **Redevances d'aviation** (augmentation de 2,7 millions de dollars) : Le 1^{er} août 1995, des redevances de pilote récurrentes ont été introduites pour payer le coût des cartes de pilotage, des manuels et des services de validation des licences fournis aux pilotes. En outre, les redevances imposées pour la délivrance des licences d'aviation, des certificats, des permis, des annotations et des validations ont été augmentées.
- **Taxe sur le transport aérien (TTA)** (augmentation de 25 millions de dollars) : Le budget de février 1995 a annoncé une taxe plus élevée sur les longs voyages puisque pour ceux-ci on utilise plus d'installations et de services que pour les voyages courts.
- **Recettes de survol** (augmentation de 26 millions de dollars en 1995-1996 et de 165 millions de dollars par année complète) : L'introduction d'une redevance de survol a été annoncée dans le Budget de février 1995, et elle a été imposée le 1^{er} novembre 1995. Il s'agit d'un montant imposé pour les vols au-dessus du Canada qui font usage du système de navigation aérienne, sans atterrir ni décoller en sol canadien (p. ex. les vols entre l'Europe et les É.-U.).

4.4 Examen des activités administratives et fonctionnelles

Objectifs à long terme

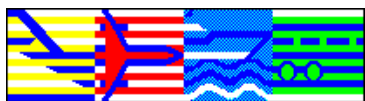
Réduire les dépenses dans les secteurs administratifs de 50 millions de dollars et de 1 000 équivalents temps plein par année d'ici 1997-1998 (à partir de 1993-1994).

Mesures à prendre

- Rationaliser des processus et systèmes et exploiter la capacité de nouveaux systèmes d'information.
- Réduire ou éliminer les chevauchements, les doubles emplois et les systèmes parallèles.

Mesures prises et évaluation

En 1995-1996, les économies découlant de cet examen se sont élevées à 29,9 millions de dollars par année (ce qui comprend la réduction accrue des frais généraux comparativement à ce qui avait été prévues).



4.5 Répercussions de la mise en oeuvre du plan stratégique de Transports Canada

Les changements entrepris par Transports Canada en vue de mettre en oeuvre son plan stratégique ont une incidence sur la quasi-totalité des activités du ministère. Le nouveau rôle du ministère, qui est plus axé sur la politique et la réglementation en matière de sécurité et qui consiste moins à verser des subventions, est clairement établi dans le plan stratégique. Les répercussions de ces changements sur la taille et la structure du ministère font présentement l'objet d'une évaluation, et de nouvelles stratégies visant à répondre à ces changements sont mises en oeuvre.

	AVANT 1995-1996	APRÈS 1995-1996
Rôles principaux	<ul style="list-style-type: none"> • Exploiter des parties du réseau de transport. • Élaborer la politique des transports. • Établir et appliquer les lois. • Verser des subventions. 	<ul style="list-style-type: none"> • Céder les opérations à d'autres entités. Maintenir certaines opérations principalement dans les régions éloignées. • Être propriétaire des aéroports, des ports et des emplacements du système de navigation aérienne appartenant à Transports Canada mais exploités par d'autres. • Continuer d'élaborer la politique des transports. • Établir et appliquer des règlements et des normes sur la sécurité des transports. • Cesser de verser la plupart des subventions relatives au réseau de transport.
Structure ministérielle	Axée sur les modes (marine, aéroports, aviation, surface) en plus des groupes chargés des politiques et de l'administration générale.	Strictes directives de l'administration centrale et prestation régionale des groupes responsables de la sécurité/sûreté, des politiques, des programmes et de l'administration générale.
Employés	18 388 en 1995-1996 selon le Budget des dépenses principal.	Environ 3 600 d'ici l'an 2000.

Une nouvelle structure ministérielle sera mise en place en 1996. La nouvelle structure donnera beaucoup de poids aux régions pour ce qui est de la mise en oeuvre des programmes. Le ministère comptera cinq régions, soit l'Atlantique, le Québec, l'Ontario, les Prairies et le Nord, et le Pacifique. Les groupes de l'administration centrale fourniront une orientation fonctionnelle à l'échelle nationale en matière de politiques, de sécurité et de sûreté, de programmes (aéroport et port) et des questions liées aux services généraux.

L'ampleur des changements qui ont été apportés à Transports Canada continue d'avoir des répercussions considérables sur les ressources humaines du ministère. Des évaluations des compétences requises dans la nouvelle organisation ont été effectuées en 1995-1996. D'autres initiatives traitant de l'analyse des besoins, du nouveau système de classification universel, des primes de départ anticipé et d'autres mesures spéciales seront mises en place durant la transition. En outre, un examen complet des ressources nécessaires pour chaque fonction à l'intérieur du ministère se tiendra en 1996-1997 pour assurer que les ressources ministérielles limitées sont adéquatement affectées .



5.0 Rendement financier

Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1995-1996 par secteur d'activité (2)									
(en milliers de dollars)	Dépenses de fonction- nement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Sociétés d'État	Dépenses votées brutes	Paiements législatifs (1)	Total Dépenses brutes	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Politiques et Coordination	36 462	626	270 301	435 709	743 098	6 664	749 762	-	749 762
	35 086	607	334 979	431 422	802 094	1 106 061	1 908 155	(35)	1 908 120
Marine	498 046	108 574	1 703	4 340	612 663		612 663	(30 369)	582 294
	65 328	12 615	10 067	5 070	93 080		93 080	(20 981)	72 099
Aviation	621 939	237 093	212	-	859 244		859 244	(707 723)	151 521
	647 926	120 768	330	-	769 024		769 024	(778 944)	(9 920)
Aéroports	246 614	131 618	48 653	-	426 885		426 885	(311 252)	115 633
	255 300	135 702	35 153	-	426 155		426 155	(367 930)	58 225
Surface	35 450	3 894	8 246	-	47 590		47 590	(310)	47 280
	36 801	3 473	8 463	-	48 737		48 737	(599)	48 138
Administration du Ministère	165 603	27 021	3 167	-	195 791		195 791	(29 157)	166 634
	176 894	23 779	1 894	-	202 567		202 567	(29 999)	172 568
Total du Budget principal	1 604 114	508 826	332 282	440 049	2 885 271	6 664	2 891 935	(1 078 811)	1 813 124
Total des dépenses réelles	1 217 335	296 944	390 886	436 492	2 341 657	1 106 061	3 447 718	(1 198 488)	2 249 230
Dépenses non budgétaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	999 785
Autres recettes et dépenses									
Recettes portées au Trésor									(28 879)
									(51 683)
Coûts des services rendus par d'autres ministères (Budget principal - dépenses réelles non disponibles)									239 661
Coût net du programme - Budget principal									2 023 906
Coût net du programme - dépenses réelles									3 436 993

(1) Les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés et le traitement et l'allocation pour automobile du Ministre des Transports sont attribuées aux dépenses de fonctionnement et non aux paiements législatifs. (2) Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles.

Les besoins budgétaires réels nets ont dépassé de 436,1 millions de dollars le montant prévu dans le Budget des dépenses principal.

- Montant additionnel de 1 101,0 millions de dollars reflète la réduction de la valeur des éléments d'actif des comptes du Canada liée à la commercialisation du CN. Cette vente a produit 2,2 milliards de dollars qui ne figurent pas dans les recettes de Transports Canada (voir la page 8).
- Réduction de 493 millions de dollars attribuable à la cession de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans (voir la page 14).
- Recettes additionnelles attribuables à la fois aux initiatives de production de recettes (dont il est question à la page 15) et à l'augmentation de la circulation aérienne.
- En outre, une dépense non budgétaire de 999,8 millions de dollars a été effectuée pour les ajustements des prêts touchant la vente du CN.



Dépenses de 1995-1996 par crédit			
Crédit	(en milliers de dollars)	Budget principal	Emploi réel
Budgétaire			
1	Dépenses de fonctionnement	397 741	(84 721)
5	Dépenses en capital	506 785	296 944
10	Subventions et contributions	329 139	390 886
15	Paiements à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain	33 822	28 540
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	111 910	99 984
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	287 977	300 977
30	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (pont Valleyfield)	2 000	-
35	Paiements à l'Administration de pilotage des Laurentides	4 340	5 070
36	Paiements à la Société canadienne des ports	-	1 921
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	49	49
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	6 664	5 044
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	124 765	100 549
(S)	Ajustements aux Comptes du Canada selon la <i>loi sur la Commercialisation du CN</i>	-	1 101 017
(S)	Remboursements de montants portés au crédit de recettes dans l'année précédente	-	353
(S)	Frais des agences d'encaissements	-	17
(S)	Dépense des produits de l'aliénation des biens de surplus de la Couronne	-	2 600
Total des dépenses budgétaires		1 805 192	2 249 230
Non budgétaire			
(S)	(L) Paiement selon un accord fait à l'appui de l'article 12 de la <i>Loi sur la commercialisation du CN</i>	-	999 786
Total du Ministère		1 805 192	3 249 016

Dépenses prévues et dépenses réelles par secteur d'activité					
(en milliers de dollars)	Réel 1992-1993	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget principal 1995-1996	Réel 1995-1996
Politiques et Coordination	823 004	819 251	787 491	749 762	1 908 120
Marine	605 369	677 235	613 607	582 294	72 099
Aviation	290 097	279 122	216 488	151 521	(9 920)
Aéroports	76 335	148 847	129 194	115 633	58 225
Surface	44 306	47 673	46 773	47 280	48 138
Administration du Ministère	166 333	199 766	193 497	166 634	172 568
Total du Ministère	2 005 444	2 171 894	1 987 050	1 813 124	2 249 230
Non budgétaire	20 000	-	-	-	999 785

Les dépenses nettes de Transports Canada sont généralement à la baisse. Quand les dépenses de 1995-1996 sont ajustées pour éliminer les répercussions de la cession de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans et du redressement des comptes pour la vente du CN, les besoins budgétaires nets du ministère diminuent à 1,6 millions de dollars - soit 24 p. 100 de moins qu'en 1993-1994.



6.0 Détails par secteur d'activité

6.1 Politiques et Coordination

OBJECTIF

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodaux et fournir les données, les prévisions, les recherches et les services de soutien requis pour permettre au ministère d'atteindre ses objectifs.

ANALYSE ÉCONOMIQUE

Résultat attendu : données, prévisions et analyses économiques qui appuient l'élaboration et l'exécution des plans ministériels, de la politique et de la législation concernant les transports.

Analyse du réseau de transport : Dans le cadre du Projet d'infrastructure spécial, des analyses économiques ont été entreprises pour documenter les liens entre le réseau routier du Canada et l'économie. Transports Canada a entrepris ce travail, avec l'aide de consultants, et avec la collaboration des gouvernements provinciaux et territoriaux qui ont fourni des données sur la circulation routière aux fins de l'établissement de modèles. Différentes approches ont été utilisées, notamment :

- La création d'un modèle économique de la circulation sur le réseau de routes interurbaines du Canada.
- L'estimation de la valeur en capital de l'infrastructure routière du Canada.
- L'examen des coûts et des avantages des projets routiers.
- L'évaluation de l'impact de l'infrastructure des routes publiques sur la productivité de la fabrication de biens canadiens.
- L'examen de l'historique du réseau routier en parallèle avec d'autres développements socioéconomiques.
- Des études de cas sur l'incidence de la congestion routière sur les coûts de logistique et de distribution des producteurs et des détaillants canadiens.
- L'examen des tendances et des liens entre l'infrastructure routière et la sécurité routière.

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Résultat attendu : l'innovation technologique à l'appui des activités de Transports Canada ainsi que de l'ensemble du secteur des transports en vue de répondre à leurs besoins.

Programme d'inspection des rails : Ce projet a pour objectif d'élaborer un système intégré d'inspection des rails susceptible d'améliorer la détection des défauts des rails. Une équipe de développement composée de représentants des chemins de fer, de consultants et d'experts des essais spécialisés non destructifs et d'interprétation des données/images a mené à bien un programme expérimental complet en 1995-1996. Les résultats expérimentaux sont encourageants et indiquent qu'il sera possible de mettre au point un système opérationnel.

Autobus à plancher surbaissé de grande capacité : Le premier autobus articulé à plancher surbaissé de transport en commun de l'Amérique du Nord a été livré en mars 1996 à Strathcona Transit en Alberta, où il sera évalué pendant un an alors qu'il sera en service. Le prototype innovateur de



18,3 mètres a été développé dans le cadre d'un projet à frais partagés avec l'Alberta Transportation & Utilities, et New Flyer Industries de Winnipeg.

Liquides antigivre pour aéronef : Des essais exhaustifs ont été effectués pour parfaire les tableaux de résistance des liquides antigivre pour aéronef dans des conditions de précipitations givrantes naturelles pour différents degrés de dilution et différentes températures. Ce projet international a été réalisé en collaboration avec un comité de la Society of Automotive Engineers sur le dégivrage des aéronefs au sol. Les tableaux des types 1 et 2 ont été améliorés, et un nouveau tableau a été conçu pour le type 4.

Amélioration du détecteur olfactif d'explosifs : Cette recherche porte sur les techniques permettant de détecter des traces d'explosifs sur les voyageurs de l'air et leurs bagages. Un prototype mis au point en 1995-1996 a été mis à l'essai à l'aéroport international Pearson. Transports Canada et la Federal Aviation Administration collaborent à ce projet.

POLITIQUES DES TRANSPORTS ET AIDE FINANCIÈRE

Résultats attendus : *élaboration d'une politique non opérationnelle et, s'il y a lieu, aide financière pour contribuer à la réalisation des objectifs ministériels dans les secteurs air, marine et surface; appui financier aux sociétés d'État, provinces et organismes de transport pour les aider à fournir aux voyageurs des services ferroviaires, routiers et de traversier; réduction des subventions suite à une hausse d'efficacité et la commercialisation des services.*

☞ En 1995-1996, ce secteur d'activité a joué un rôle important dans l'élaboration du cadre de la Politique des transports dont il est question à la page 7.

Via Rail : Conformément aux mesures gouvernementales visant à encourager l'autonomie financière des sociétés d'État, le pourcentage du budget d'exploitation de VIA provenant des recettes tirées des utilisateurs plutôt que des crédits gouvernementaux est passé de 24 p. 100 en 1990 à 44 p. 100 en 1995.

Services de traversier : Le rapport de pourcentage entre les recettes provenant des utilisateurs et les coûts de fonctionnement/frais généraux s'est amélioré. Pour Marine Atlantique, le pourcentage est passé de 37 p. 100 en 1990 à 47 p. 100 en 1995. Pour les exploitants privés, le pourcentage est passé de 47 p. 100 en 1990 à 56 p. 100 en 1995. Cette situation s'explique par divers facteurs :

- Réduction des coûts.
- Amélioration de la productivité.
- Élimination du gaspillage.
- Augmentation des recettes grâce à des stratégies de marketing et de tarification.
- Rationalisation des navires et du personnel.

📖 Pour savoir comment vous procurer un exemplaire du rapport annuel de VIA Rail et Marine Atlantique, veuillez consulter la page 50.

En 1995, le gouvernement fédéral a transféré la responsabilité de fournir des services de traversier le long de la côte sud de Terre-Neuve à la province en échange d'un paiement forfaitaire. La province a pu ainsi combiner ces services avec les siens à un coût global moindre.

Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) : Les représentants canadiens, américains et mexicains s'emploient dans le cadre de l'ALENA à harmoniser les normes de transport terrestre des trois pays et à faciliter la mise en oeuvre des dispositions de l'ALENA liées au transport.



L'harmonisation des normes est importante car elle permettra aux véhicules et aux conducteurs commerciaux d'un pays signataire de l'ALENA de faire affaire dans les deux autres, selon la portée de l'accord commercial, ce qui favorisera la croissance du commerce et de nouvelles occasions d'affaires. Les groupes de travail de l'ALENA :

- Se sont entendus sur la compatibilité des normes concernant la conformité en matière de sécurité des conducteurs et des véhicules.
- Ont déterminé que les règlements ferroviaires pertinents s'appliquant au trafic transfrontalier dans les pays concernés sont compatibles dans une grande mesure.
- Ont publié un guide en français et en anglais (la version espagnole suivra) à l'intention du personnel d'intervention du secteur des marchandises dangereuses dans chaque pays signataire de l'ALENA.

Politique routière fédérale : Transports Canada gère cinq programmes de contribution pour les routes comportant 24 ententes à frais partagés avec les provinces et les territoires sur les routes et le transport. Ces ententes sont d'une valeur d'environ 1,9 milliard de dollars et en 1995-1996 le gouvernement fédéral a versé plus de 250 millions de dollars. (Voir la page 44)

Code national de sécurité et harmonisation : Le Code national de sécurité (CNS) est un ensemble complet de normes élaborées par les gouvernements fédéral et provinciaux pour régir la sécurité des véhicules commerciaux. Les normes du CNS sont administrées et appliquées par les provinces et les territoires. Le gouvernement fédéral :

- A fourni une aide qui s'est élevée à 20 millions de dollars sur une période de 5 ans et a été offerte aux provinces et territoires à compter de 1995.
- Appuie son engagement à l'égard de la sécurité et de l'harmonisation des normes de sécurité du CNS.
- Est accordée pour l'application uniforme des normes de sécurité et est conditionnelle à la présentation, par les gouvernements provinciaux ou territoriaux, de données précises sur le rendement et le contrôle de sécurité.
- Vise des normes clés du CNS devant donner le meilleur rendement sur l'investissement grâce à l'accroissement de la sécurité, à de meilleures capacités de contrôle de la sécurité, à l'uniformisation des normes à l'échelle nationale et à la compétitivité de l'industrie sur le marché nord-américain.

Subventions administrées par l'Office national des transports (maintenant l'Office des transports du Canada) : Dans le Budget de février 1995, le gouvernement a annoncé sa décision d'éliminer la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique* (LSTMRA) et la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* (LTTMPM). Cette annonce faisait suite à une analyse de 1994 selon laquelle ces programmes de subvention ne répondaient plus à leur objectif premier, soit de permettre aux expéditeurs d'accéder à de plus gros marchés au Canada. Ces lois ont été abrogées le 1^{er} juillet 1995. Les gouvernements provinciaux recevront des fonds de transition de 326 millions de dollars sur cinq ans pour atténuer les difficultés des expéditeurs ou pour investir dans les routes ou autres segments du secteur des transports pour accroître l'efficacité du réseau. Le même Budget annonçait également l'abrogation, le 1^{er} août 1995, de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Agriculture Canada versera une subvention de transition de 300 millions de dollars sur six ans pour aider l'industrie à s'adapter. Les économies découlant de l'élimination de ces subventions se sont élevées à plus de 400 millions de dollars en 1995-1996 et dépasseront 600 millions de dollars par année d'ici 1996-1997.

DIRECTION ET COORDINATION



Résultat attendu : plus grande accessibilité au réseau des transports.

En 1995-1996, Transports Canada a abordé la dernière année de son plan d'action quinquennal de 24,6 millions de dollars visant l'intégration complète des personnes handicapées dans la société. Les autorités du ministère ont réussi à établir des partenariats avec le secteur privé et les gouvernements provinciaux et poursuivent leurs efforts en ce sens. De nombreuses initiatives ont suscité des réactions très positives. La Stratégie nationale a permis l'acquisition de l'équipement et des véhicules suivants :

- 137 véhicules dans le cadre du Programme d'acquisition des véhicules accessible pour les petites collectivités.
- 230 véhicules pour desservir les aéroports.
- 48 systèmes d'embarquement pour les aéronefs.
- 446 ensembles de commande manuelle pour les véhicules de location.
- 2 traversiers.
- 11 élévateurs mobiles, 5 chaises montantes et 2 plates-formes élévatrices aux gares, ainsi que la remise en état d'une voiture de train.
- 74 autocars.
- 172 fauteuils de transfert d'aéronef.
- 32 véhicules de location aux aéroports.

Rendement financier de 1995-1996 - comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles par sous-activités								
(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions (2)	Sociétés d'État	Paiements législatifs	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Dépenses budgétaires								
Analyse économique	3 986	-	-	-	-	3 986	-	3 986
	5 103	-	-	-	-	5 103	-	5 103
Recherche et développement	11 881	-	-	-	-	11 881	-	11 881
	11 836	-	-	-	-	11 836	-	11 836
Politiques des transports et aide financière	7 391	484	270 301	435 709	6 664	720 549	-	720 549
	8 932	450	333 205	431 422	1 106 061	1 880 070	-	1 880 070
Direction et coordination	13 204	142	-	-	-	13 346	-	13 346
	9 215	157	1 774	-	-	11 146	(35)	11 111
Total du Budget des dépenses	36 462	626	270 301	435 709	6 664	749 762	-	749 762
Total des dépenses réelles	35 086	607	334 979	431 422	1 106 061	1 908 155	(35)	1 908 120
Dépenses non budgétaire - Budget des dépenses								-
Dépenses non budgétaire - dépenses réelles								999 785

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés. (2) Comprend des paiements législatifs pour le pont Victoria.

Les dépenses budgétaires réelles en 1995-1996 ont dépassé de 1 158,4 millions de dollars le montant prévu dans le Budget des dépenses principal de 1995-1996.

- Un ajustement de 1 101 millions de dollars reflète la réduction de la valeur des éléments d'actif des comptes du Canada liée à la commercialisation du CN.
- Un paiement forfaitaire de 19 millions de dollars a été versé à la province de Terre-Neuve pour le transfert de la responsabilité des services de traversier et des services côtiers sur le littoral sud.
- Des paiements de transition de 49 millions de dollars ont été versés aux provinces au titre de l'abrogation de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique* (LSTMRA) et de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* (LTTMPM).
- En outre, une dépense non budgétaire de 999,8 millions de dollars a été effectuée pour les ajustements pour les prêts touchant la vente du CN.



6.2 Marine

OBJECTIF

Favoriser des activités maritimes sûres, efficaces et économiques, et contribuer à la protection de la qualité de l'environnement marin dans les eaux relevant de la compétence du gouvernement du Canada.

À la page 14 on discute de la cession de la Garde côtière canadienne (GCC) au ministère des Pêches et des Océans dès le 1^{er} avril 1995, annoncé dans le Budget de février 1995.

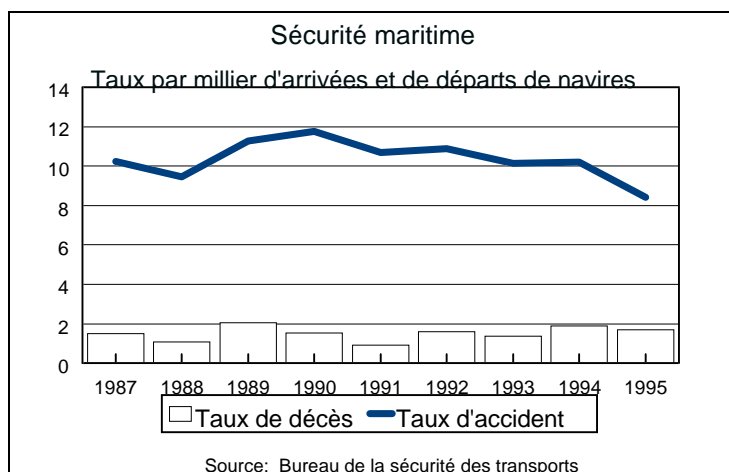
Pour plus de renseignements sur ces sous-activités, voir le Rapport de rendement du ministère des Pêches et des Océans.

La Compagnie de navigation Canarctic Limitée : La Compagnie de navigation Canarctic Limitée, est une contreentreprise dont le gouvernement possède 51 p. 100 et la North Water Navigation Ltd., 49 p. 100. Aux termes de l'entente des actionnaires et du contrat d'affrètement coque nue du N.M. ARCTIC, le gouvernement devait se porter garant de toutes les obligations que la société ne pouvait pas assumer en raison de ses ressources limitées. Des négociations avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest à l'égard d'un transfert des actifs, des droits et des responsabilités du gouvernement fédéral au gouvernement territorial ont eu lieu en 1995-1996 et se poursuivent actuellement. Si ces négociations ne devaient pas porter fruit, le fédéral entreprendrait des pourparlers avec d'autres parties intéressées.

RÉGLEMENTATION MARITIME

Résultat attendu : *mise en application de lois, règlements et normes maritimes pour assurer la sécurité des gens et des marchandises sur les eaux navigables et pour protéger l'environnement marin.*

La sécurité est la priorité absolue de Transports Canada. Cependant, le ministère n'est pas le seul qui contribue à la sécurité des usagers du réseau de transport. D'autres ministères fédéraux (par exemple, Pêches et Océans et la Défense nationale pour les opérations de recherche et de sauvetage) et d'autres paliers de gouvernement (par exemple, le service de police sur les eaux intérieures) et l'industrie des transports - les expéditeurs, les transporteurs et les exploitants de l'infrastructure - se partagent cette responsabilité.



Le nombre d'accidents maritimes et de décès par millier d'arrivées et de départs de navires n'ont pas changé considérablement depuis 1987. Les statistiques fournies par le Bureau de la sécurité des transports (BST), qui collecte des données sur les incidents, les abordages, les échouements, les submersions, les naufrages, les incendies, les explosions, les chavirements et tout autre accident où un navire est endommagé, ont été utilisées pour calculer les résultats du graphique.



De concert avec la diminution de l'activité de navigation, le nombre d'accidents de navigation, y compris les accidents de navires commerciaux comme les pétroliers, les navires de charges et les vraquiers le nombre d'accidents de navigation a connu une baisse constante depuis 1990. Les 685 accidents de navigation signalés au Bureau de la sécurité des transports en 1995 représentent une diminution de 14 p. 100 par rapport à 1994. En outre, ce chiffre est inférieur de 20 p. 100 à la moyenne annuelle pour les cinq dernières années et est le plus bas depuis 10 ans. Plus de 40 p. 100 des accidents en 1995 concernait des navires qui se sont échoués ou qui ont frappé des navires ou des objets immobiles. Environ 16 p. 100 des accidents concernait des navires étrangers dans les eaux canadiennes. Les tendances qui se dégagent de ces indicateurs mondiaux clés sembleraient indiquer que dans une perspective de sécurité maritime, le dossier du Canada s'est stabilisé de 1987 à 1995.

Le Ministère envisage la possibilité de déléguer l'inspection des navires à des sociétés de classification. Voir la page 14.

Le contrôle par l'État du port : Le contrôle par l'État du port est un programme d'inspection dans le cadre duquel les navires étrangers qui entrent dans les eaux d'un État souverain sont arraisonnés et inspectés pour en assurer la conformité aux différentes conventions maritimes internationales. Le Canada est signataire du protocole d'entente de Paris (pour l'Europe) et du protocole d'entente de Tokyo (pour l'Asie et le Pacifique). Vingt-cinq pour cent de tous les navires qui entrent dans les ports d'un pays devraient être inspectés, selon l'objectif d'inspection visé. Le Canada va bien au-delà de cet objectif d'inspection de 25 p. 100 grâce aux ressources affectées dans le cadre du Plan vert. Pour garantir que les navires les plus susceptibles d'être inférieurs à la normale sont inspectés, un mécanisme, basé sur des données historiques, a été mis en place pour déterminer les navires qui devraient être inspectés.

	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Nombre de navires inspectés	1 406	1 783	1 563	1 348
Nombre de navires retenus	118	172	184	149

HAVRES ET PORTS PUBLICS

Résultat attendu : *réseau portuaire national à la fois efficient et rentable, qui contribue aux objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux.*

Le réseau portuaire du Canada est lourdement subventionné par les contribuables canadiens et présente une surcapacité et des procédures administratives excessives. Par le passé, environ 35 p. 100 des coûts d'exploitation bruts des havres et des ports appartenant à Transports Canada ont été recouverts au moyen de droits de quai, de frais de port et de location. En 1995-96, le niveau de recouvrement a augmenté pour passer à 48 p. 100 en raison de la mise en oeuvre de nouvelles redevances et d'augmentations aux redevances existantes.

Une nouvelle Politique maritime nationale (voir la page 10) sera mise en oeuvre sur une période de six ans à compter de 1996. En vertu de cette politique, les ports nationaux seront des administrations portuaires canadiennes autosuffisantes et les ports régionaux et locaux seront cédés à des intérêts locaux. Les ports éloignés seront toujours maintenus par la Couronne.



SERVICES DE PILOTAGE
Résultat attendu : circulation sécuritaire, efficace et rentable des navires dans les eaux difficiles.

La *Loi sur le pilotage* confère aux administrations le pouvoir de fixer les tarifs de droits de pilotage qui soient équitables, raisonnables et suffisamment élevés pour assurer leur autonomie financière, mais la baisse du trafic et la hausse continue des coûts associés aux pilotes ont empêché les trois administrations de l'est de réaliser cet objectif d'autonomie financière sans interruption. En 1995-1996, les administrations de pilotage de l'Atlantique et des Grands Lacs n'ont plus senti le besoin de faire appel aux subventions fédérales, laissant seule l'Administration de pilotage des Laurentides dans une situation déficitaire.

Opérations, subventions et opérations sans incident de pilotage (année civile)

Administrations de pilotage	Indicateurs	1991	1992	1993	1994	1995
Atlantique	Opérations par pilote	226	188	177	188	180
	Subvention (en milliers de \$)	200 \$	1 294 \$	806 \$	920 \$	46 \$
	Pourcentage d'opérations sans incident	99,9	99,9	99,8	99,8	99,8
Laurentides	Opérations par pilote	109	99	99	122	121
	Subvention (en milliers de \$)	3 631 \$	6 263 \$	6 153 \$	4 970 \$	4 510 \$
	Pourcentage d'opérations sans incident	99,8	99,9	99,9	99,9	99,9
Grands Lacs	Opérations par pilote	76	74	88	142	105
	Subvention (en milliers de \$)	1 444 \$	850 \$	1 157 \$	648 \$	0
	Pourcentage d'opérations sans incident	99,1	99,3	99,5	99,4	99,5
Pacifique	Opérations par pilote	134	121	114	128	115
	Subvention (en milliers de \$)	0	0	0	0	0
	Pourcentage d'opérations sans incident	99,8	99,8	99,8	99,9	99,9

Source: Rapports annuels des Administrations de pilotage

Le nombre de pilotes comprend les pilotes contractuels et les entrepreneurs.

✍ Pour de plus amples renseignements sur les répercussions sur les services de pilotage de la Politique maritime nationale, voir la page 10.

Rendement financier de 1995-1996 - comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles par sous-activités							
(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles)	Dépenses de fonction-nement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Sociétés d'État	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Systèmes de navigation maritime	228 276	75 424	-	-	303 700	(1 865)	301 835
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	93 748	4 389	-	-	98 137	(9 400)	88 737
Réglementation maritime	51 802	3 828	-	-	55 630	(4 901)	50 729
Recherche et sauvetage maritimes	33 140	1 313	67	-	34 520	(5 464)	29 056
Havres et ports publics	81 451	8 072	1 703	-	91 226	-	91 226
Direction et administration	32 131	15 594	-	-	47 725	(14 203)	33 522
Services de pilotage	31 932	11 302	10 000	-	53 234	(15 517)	37 717
	10 638	1 267	-	-	11 905	-	11 905
	-	-	-	-	-	-	-
	256	-	-	4 340	4 340	-	4 340
	-	-	-	5 070	5 326	-	5 326
Total du Budget principal	498 046	108 574	1 703	4 340	612 663	(30 369)	582 294
Total des dépenses réelles	65 328	12 615	10 067	5 070	93 080	(20 981)	72 099

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les besoins réels de 1995-1996 était de 510,2 millions de dollars inférieurs aux besoins prévus dans le Budget des dépenses principalement en raison de la cession de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans.



6.3 Aviation

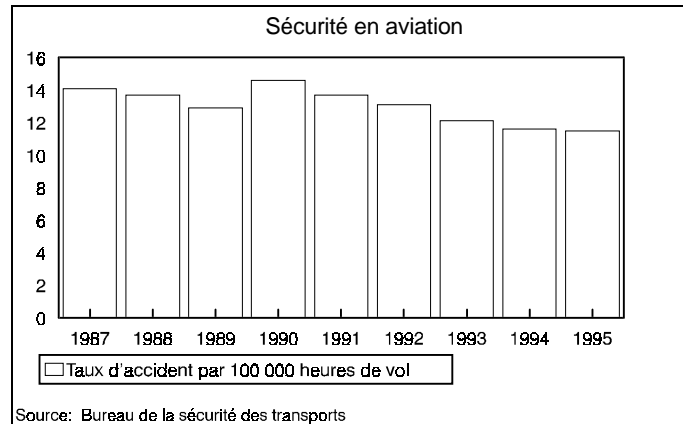
OBJECTIF

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue de favoriser la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs et concourir à la sécurité et à l'efficacité des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

La sécurité est le premier objectif de Transports Canada. Le nombre d'accidents par 100 000 heures de vol des aéronefs d'immatriculation canadienne est généralement stable et a légèrement diminué au cours des dernières années, attestant que le risque est relativement stable en aviation.

Les règlements sont élaborés sur le fondement des facteurs de risque déterminés pour la sécurité aérienne. De plus, des inspections sont effectuées pour assurer que l'industrie se conforme aux règlements, à

partir du principe qu'un taux de conformité plus élevé donnera un système plus sûr. Les inspections effectuées par Transports Canada sont orientées sur les secteurs présentant les risques les plus élevés.



Transports Canada commence tout juste à élaborer des systèmes pour tenter d'établir une meilleure corrélation entre les travaux législatifs et d'inspection du ministère et la sécurité de l'aviation. En raison des nombreux facteurs contributifs, ce n'est pas là tâche facile et il faudra plusieurs années pour en venir à bout. En outre, Transports Canada s'efforce de mettre au point des systèmes pour déterminer sa situation dans le contexte international. La sous-activité de la sécurité du système continue les travaux en vue de développer des façons solides à un point de vue statistique, de comparer les fiches de sécurité aérienne des divers pays. Une méthode expérimentale a été soumise au comité d'échange de données internationales sur la sécurité aérienne (IDEAS) pour évaluation. Le comité a utilisé cette méthode à titre de point de départ pour élaborer des méthodes de comparaison valides. Si elle est acceptée, des comparaisons internationales pourraient être disponibles en 1998-1999.

SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (SNA)

Résultat attendu : *mouvements sûrs des aéronefs dans l'espace aérien contrôlé et aides à la navigation fiables.*

Le Système de navigation aérienne sera commercialisé en novembre 1996. Voir la page 13.

Plan de modernisation du SNA : La modernisation du SNA des Services de la circulation aérienne comporte la restructuration et la modernisation de la prestation des services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol. À la suite de la première phase du plan, 11 tours de contrôle et 21 stations d'information de vol ont été fermées entre le 1^{er} octobre 1994 et le 31 août 1996, entraînant la diminution des heures de services fournies aux usagers. Les économies prévues découlant de cette initiative, en matière de coûts de fonctionnement, sont d'environ 7 millions de dollars. Les prévisions financières relatives au SNA ne refléteront pas des économies de fonctionnement de cette ampleur parce qu'elles sont compensées par des augmentations résultant du recyclage et de la réinstallation des contrôleurs, et des besoins de nouvelles lignes terrestres de



télécommunication résultant des fermetures et de l'augmentation de la circulation dans les centres de contrôle régionaux.

Charge de travail du système de navigation aérienne

	Réel 1992-1993	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget principal 1995-1996	Réel 1995-1996
Services de contrôle de la circulation aérienne					
- Nombre de mouvements des aéronefs (aéroports avec des tours de contrôle)	5 265 551	4 952 657	4 917 805	n/a	4 729 817
- Nombre d'emplacements	71	70	62	60	53
- Nombre de plans de vol IFR (année civile)	2 826 296	2 862 948	2 996 833	n/a	3 176 561
- Nombre d'heures directes de prestation de services aux usagers	2 731 545	2 719 865	2 203 000	2 705 175	2 188 271
Services d'information et consultatifs de vol					
- Nombres d'emplacements	105	105	99	98	90
- Nombre d'heures directes de prestation de services aux usagers	1 276 000	1 276 000	1 233 000	1 304 100	1 227 632
Services techniques					
- Disponibilité de l'équipement	99,72 %	99,72 %	99,76 %	n/a	99,83%

Plans de vol selon les règles de vol aux instruments (IFR) et mouvements d'aéronefs : Le nombre de plans de vol IFR enregistrés par les centres de contrôle régional s'est accru au cours des années parce qu'il y a plus d'aéronefs évoluant dans l'espace aérien du Canada depuis l'accord «Ciel ouvert». La diminution du nombre de mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés de tours de contrôle découlait de la réduction globale des mouvements locaux combinée à la fermeture de plusieurs tours de contrôle, et par conséquent de la diminution du nombre d'emplacements signalant la circulation.

Disponibilité de l'équipement : L'équipement (tel que radar, aides à la navigation, équipement de communication, d'information, météorologique, de sûreté et des administrations aéroportuaires locales) était disponible plus de 99 p. 100 du temps. Les calculs sont basés sur le nombre d'heures totales de fonctionnement selon une disponibilité de 100 p. 100 ajustée pour l'entretien préventif et correctif. L'amélioration enregistrée entre 1994-1995 et 1995-1996 reflète la modernisation de l'équipement et des systèmes par un équipement électronique plus perfectionné, ce qui a nécessité moins d'entretien préventif et correctif. Depuis 1989, la charge de travail de maintenance préventive a diminué d'environ 38 p. 100 en raison de la réduction de la fréquence des entretiens préventifs.

RÉGLEMENTATION AÉRIENNE

Résultat attendu : *plus grande sécurité aérienne grâce à l'établissement et à l'application de normes et règlements pour le personnel aérien, les aéronefs et autres produits aéronautiques, la navigabilité aérienne, l'exploitation de services aériens commerciaux et d'autres activités d'aviation commerciale.*

Statistiques sur le rendement de la réglementation aérienne : La base client de l'aviation et le nombre total d'inspections effectuées sont généralement stables. Les opérations de délivrance de licences et de certificats ont diminué en 1995-1996 parce que Transports Canada ne traite plus les examens médicaux de routine.

Principales variables de la charge de travail de sécurité du système aérien

	Réel 1991-	Réel 1992-1993	Réel 1993-1994	Réel 1994-	Budget principal	Réel 1995-1996



	1992			1995	1995-1996	
Base de client						
- Nombre de licences et de permis en vigueur	72 421	71 249	70 921	69 414	71 490	68 207
- Nombre de transporteurs aériens (du réseau intérieur et de l'étranger)	2 162	2 309	2 386	2 264	2 477	2 224
- Nombre d'aéronefs immatriculés	27 997	27 993	27 865	27 797	28 088	27 915
Autorisations réglementaires traitées						
- Transactions relatives à une licence	167 998	134 381	127 429	125 185	138 532	105 256
- Homologations de produits aéronautiques	1 560	1 220	1 568	1 244	1 403	1 308
- Approbations d'organisation	8 605	7 855	7 774	8 021	7 444	7 844
Inspections effectuées						
- Personnel	16 651	16 722	16 775	16 837	18 449	15 436
- Aéronefs/produits aéronautiques	2 169	1 748	2 582	3 051	2 565	3 528
- Organisations	3 568	3 761	3 948	3 816	5 394	3 582

Règlement de l'aviation canadien (RAC) : Transports Canada met à jour et simplifie sa réglementation de la sécurité aérienne pour assurer qu'elle favorise la sécurité et la compétitivité de l'industrie canadienne de l'aviation. Le RAC regroupe toutes les exigences réglementaires qui étaient autrefois contenues dans le Règlement de l'Air, les Ordonnances sur la navigation aérienne et les Séries du Règlement de l'Air. Les règlements périmés ou excessivement complexes ont été supprimés. Le RAC a été rédigé et élaboré par l'intermédiaire du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), qui compte des représentants de Transports Canada et des milieux de l'aviation, y compris des organismes patronaux et syndicaux représentant les exploitants, les constructeurs et les associations professionnelles.

SÉCURITÉ DU SYSTÈME AÉRIEN

Résultat attendu : *distribution rapide de renseignements exacts sur l'exploitation et la sécurité; le repérage et le suivi des cas de danger ou de défaillance; la communication rapide de renseignements sur les cas de danger, et l'élaboration de programmes d'enseignement des mesures de sécurité.*

Principales variables de la charge de travail de sécurité du système aérien

	Réel 1991-1992	Réel 1992-1993	Réel 1993- 1994	Réel 1994-1995	Budget principal 1995-1996	Réel 1995-1996
Nombre d'exposés et de séances d'information sur la sécurité	517	608	615	640	700	640
Nombre de personnes visées	12 394	13 750	14 000	14 750	16 000	14 000
Pourcentage de séances d'information données par rapport à celles qui étaient demandées	62 %	70 %	73 %	75 %	80 %	72 %
Examen de sécurité	2	4	12	25	37	44

Au cours de la dernière année, la sécurité du système a continué d'accroître le temps passé à chercher les dangers et les manquements du système, sans diminuer le temps consacré à assurer la formation de sensibilisation à la sécurité des pilotes, des préposés à la maintenance, des contrôleurs et autres usagers du système d'aviation. Le pourcentage des exposés donnés et le nombre de participants ont décliné légèrement parce que la sécurité du système a accru le temps consacré à évaluer le système, à cerner les dangers et les manquements avant que ceux-ci n'entraînent un accident ou un incident.



SERVICES DES AÉRONEFS

Résultat attendu : *entretien efficace des aéronefs et perfectionnement des pilotes pour assurer des services de vols rentables qui répondent aux objectifs d'aviation du gouvernement.*

Principales variables de la charge de travail des services des aéronefs

	Réel 1991- 1992	Réel 1992- 1993	Réel 1993- 1994	Réel 1994- 1995	Budget principal 1995- 1996	Réel 1995- 1996
Total des aéronefs entretenus	88	90	81	84	80	82
Heures de vol assurées	34 751	37 086	37 812	36 009	39 079	34 300

Les changements apportés à la flotte d'aéronefs depuis 1992-1993 sont attribuables à la mise en oeuvre des deux premières phases du Plan de la flotte opérationnelle et à la rationalisation des activités de la Garde côtière canadienne. En 1995-1996, un aéronef DASH 8 a été converti d'un rôle d'inspection en vol à un rôle dans le cadre du Plan vert/surveillance de la pollution, en remplacement des deux DC-3 qui ont été retirés du service et vendus.

Rendement financier de 1995-1996 - comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles par sous-activités						
(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonction- nement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Système de navigation aérienne	473 670	232 401	-	706 071	(676 561)	29 510
	498 648	85 883	-	584 531	(753 501)	(168 970)
Réglementation aérienne	78 722	1 962	78	80 762	(8 413)	72 349
	79 175	1 326	243	80 744	(5 212)	75 532
Sécurité du système aérien	5 929	200	-	6 129	-	6 129
	5 860	204	-	6 064	-	6 064
Services des aéronefs	48 109	1 599	-	49 708	(22 749)	26 959
	49 920	4 475	-	54 395	(20 231)	34 164
Direction et administration	15 509	931	134	16 574	-	16 574
	14 323	28 880	87	43 290	-	43 290
Total du Budget principal	621 939	237 093	212	859 244	(707 723)	151 521
Total des dépenses réelles	647 926	120 768	330	769 024	(778 944)	(9 920)

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les besoins réels pour 1995-1996 ont été de 161,4 millions de dollars inférieurs à ceux prévus dans le Budget principal.

- Les recettes tirées de la taxe de transport aérien ont augmentées à la suite de la mise en oeuvre d'une hausse à partir du 1^{er} mai 1995 et des niveaux de trafic plus élevés. En outre, une redevance de survol a été introduite le 1^{er} novembre 1995.
- Les besoins en capital ont diminués, en particulier pour les délais liés à l'Automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS).
- Les couts extraordinaires reliés aux salaires ont augmentés.



6.4 Aéroports

✍ Pour des renseignements sur la Politique nationale des aéroports, voir la page 11.

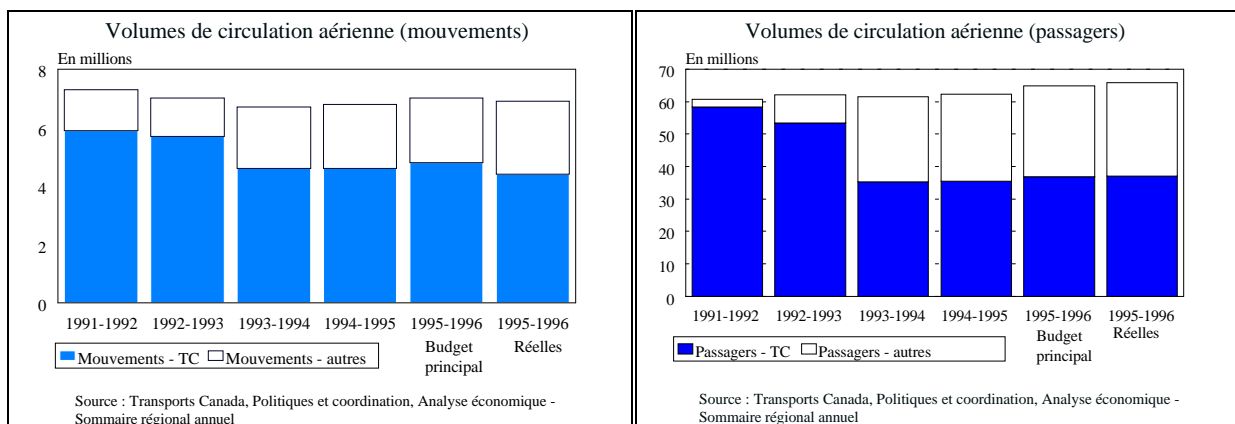
OBJECTIF

Assurer l'accessibilité à un réseau national d'aéroports civils fiables, sûrs et efficaces.

AÉROPORTS

Résultats attendus : *services et installations aéroportuaires fiables, sûrs et respectueux de l'environnement, fournis selon la formule de recouvrement des coûts; réduire l'incidence défavorable des transports sur l'environnement; réduction des affectations de Transports Canada réservées à l'exploitation aéroportuaire, et meilleur recouvrement des coûts.*

Statistiques sur le trafic : Le mesurement du volume de trafic aérien se fait par le biais du nombre de passagers et de mouvements d'aéronefs. Le trafic aux aéroports où Transports Canada joue un rôle diminue alors que le trafic aux aéroports où il n'en joue pas, y compris ceux qui ont été cédés à des Administrations aéroportuaires locales, augmente. La tendance indiquée dans les graphiques devrait se poursuivre à mesure que les aéroports sont commercialisés dans le cadre de la Politique nationale des aéroports. À cause de la récession et des changements intervenus dans l'industrie aérienne, les niveaux de trafic d'avant la récession n'ont pu être atteints malgré une hausse de trafic en 1994-1995.



Environnement

BPC : En 1995-1996, 159,91 tonnes de BPC entreposés ont été envoyés pour destruction à l'installation Swan Hill en Alberta. Les BPC en usage seront envoyés pour destruction au fur et à mesure qu'ils seront retirés du service.

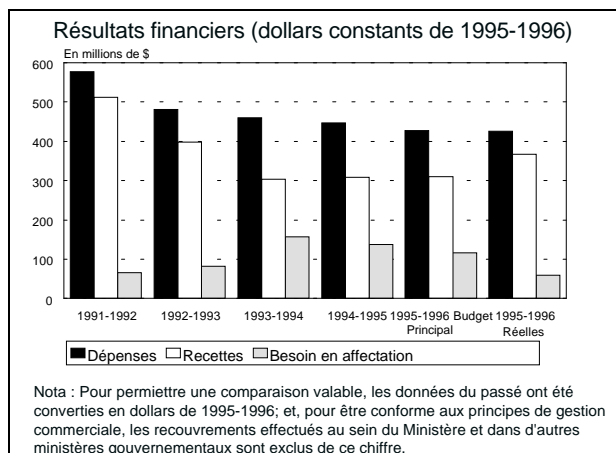
Réservoirs d'entreposage souterrains : En 1995-1996, Transports Canada a continué de mettre à exécution un plan de gestion de l'inventaire entrepris en 1993 en vue de remplacer les réservoirs d'entreposage aux installations des Aéroports et de l'Aviation conformément aux lignes directrices nationales.

Contamination par le glycol : En 1995-1996, Transports Canada a mis en oeuvre ses plans de gestion du glycol à toutes ses installations. Il a continué de surveiller les activités utilisant du glycol et les rejets de glycol dans les eaux de ruissellement à ses installations. De nouvelles aires de dégivrage centralisées ont été construites aux aéroports d'Halifax et d'Ottawa au coût de 2 millions de dollars. Les coûts de surveillance se sont élevés à environ 400 000 \$.



Substances destructrices de la couche d'ozone : Des programmes visant à éliminer et à remplacer les halons utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie sont actuellement en cours. En 1995, l'activité Aéroports a enlevé tous les halons des véhicules de service d'intervention d'urgence.

Coûts de fonctionnement : Une réduction des dépenses de 21 p. 100 depuis 1991-1992 et une baisse de 35 p. 100 dans les recettes non fiscales c'est produit. Les dépenses de fonctionnement ont diminué surtout à cause de la cession d'aéroports à des administrations aéroportuaires locales en 1992-1993. Par contre, les dépenses en capital sont demeurées relativement stables puisqu'il a fallu entreprendre d'importants projets de restauration pour réparer l'infrastructure vieillissante aux autres aéroports. Les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital diminueront considérablement au cours des prochaines années, vu que les cessions d'aéroports se poursuivront dans le cadre de la Politique nationale des aéroports.



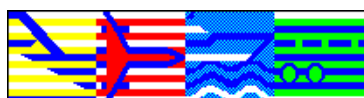
L'importante baisse des recettes s'explique par la réduction des niveaux de trafic pendant les cinq années suivant 1990-1991 et la cession d'aéroports à des administrations aéroportuaires locales en 1992-1993. La cession des aéroports a entraîné pour le Groupe des aéroports une perte de recettes d'exploitation directes. De plus, les paiements de location ont été réduits conformément aux clauses permettant le report du loyer. Les paiements de location devraient cependant augmenter au cours des prochaines années lorsque les dispositions de report du loyer prendront fin. Comme des aéroports seront cédés à des administrations aéroportuaires canadiennes et à des organismes locaux au cours des années à venir, les besoins globaux des aéroports continueront de diminuer.

Rendement financier de 1995-1996 - comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles						
(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Total du Budget principal	246 614	131 618	48 653	426 885	(311 252)	115 633
Total des dépenses réelles	255 300	135 702	35 153	426 155	(367 930)	58 225

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les dépenses nettes pour 1995-1996 ont été de 57,4 millions de dollars inférieures à celles prévues dans le Budget des dépenses.

- Les recettes ont augmenté à la suite d'une croissance du trafic qui augmentait les recettes commerciales et les redevances nationales, en plus de paiements de loyers plus élevés que prévu des administrations aéroportuaires locales en raison de l'augmentation du trafic et du paiement des loyers différés.
- Une diminution au poste des subventions et des contributions est attribuable principalement au nombre réduit de projets financés par rapport à celui prévu dans le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.



6.5 Surface

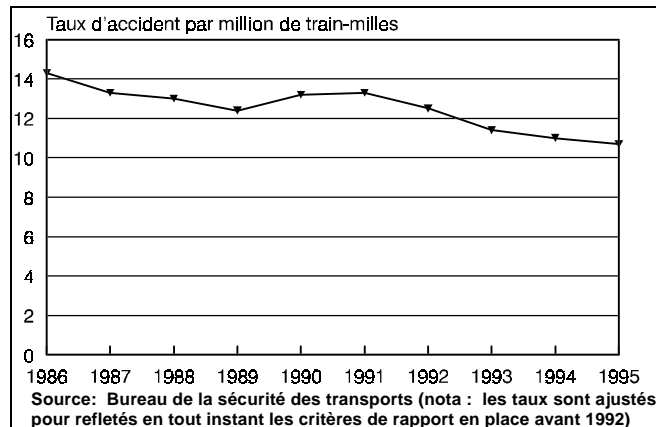
OBJECTIF

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont exposés aux risques qu'elle présente.

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Résultats attendus : *plus grande sécurité ferroviaire par la réduction du nombre de défauts dans l'équipement et l'infrastructure ferroviaires et par l'exploitation plus sûre du réseau; réduction des risques d'accidents et de décès attribuables au transport ferroviaire, particulièrement aux passages à niveau.*

Sécurité : La sécurité est la priorité absolue de Transports Canada. Grâce à ses activités, Transports Canada a contribué au maintien d'une certaine stabilité dans le nombre d'accidents sur les chemins de fer canadiens ces dix dernières années. De plus, ces dernières années, le Canada a maintenu un meilleur dossier que les États-Unis en ce qui a trait aux accidents : selon une étude comparative du Bureau de la sécurité des transports pour la période de 1984 à 1992, le taux d'accidents du Canada est 20 p. 100 inférieur au taux américain pour les collisions sur les voies principales, et 28 p. 100 inférieur dans le cas des déraillements sur les voies principales.



Réglementation : points abordés en 1995-1996 :

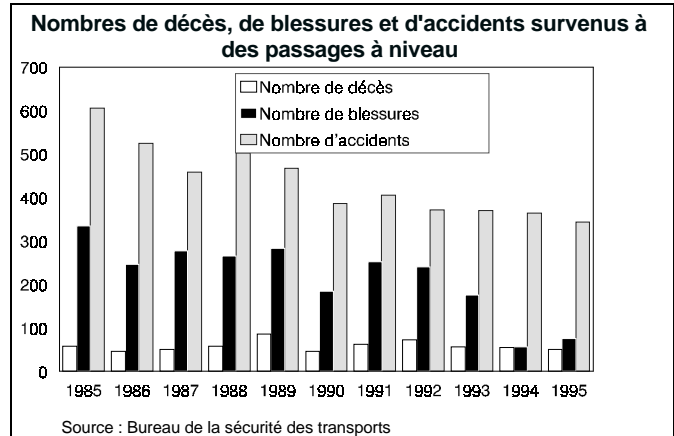
- Une étude a démontré que l'élimination des coups de sifflet à l'approche de passages à niveau n'entraînerait pas un plus grand risque d'accidents si les lignes directrices émises par Transports Canada étaient observées.
- Comme le Ministère délaisse les inspections pour se concentrer sur des programmes de surveillance, le programme d'inspection des voies a été modifié en 1995-1996 de manière à accorder plus d'importance à l'examen des dossiers internes des compagnies de chemin de fer et à l'examen des résultats finals (inspections des sites) pour aider à déterminer le degré de conformité global d'une compagnie.

Collaboration entre le Canada et les États-Unis concernant la sécurité ferroviaire

Comme le trafic ferroviaire nord américain se déplace de plus en plus en direction nord-sud, les agents de la sécurité ferroviaire de Transports Canada et leurs homologues américains collaborent en matière de sécurité ferroviaire. En juin 1995, les deux pays ont participé à une inspection conjointe suite aux allégations que l'équipement des wagons qui entraient aux États-Unis en provenance du Canada était en moins bon état depuis la mise en oeuvre du nouveau règlement sur la sécurité des wagons et du nouveau règlement sur les freins des trains. En fait, l'état de l'équipement ferroviaire était légèrement supérieur dans le cas du trafic du Canada à destination des États-Unis que l'inverse. Les participants des États-Unis et du Canada ont convenu que cette étude a été productive et instructive et constitue une base solide en vue d'éventuelles mesures conjointes.



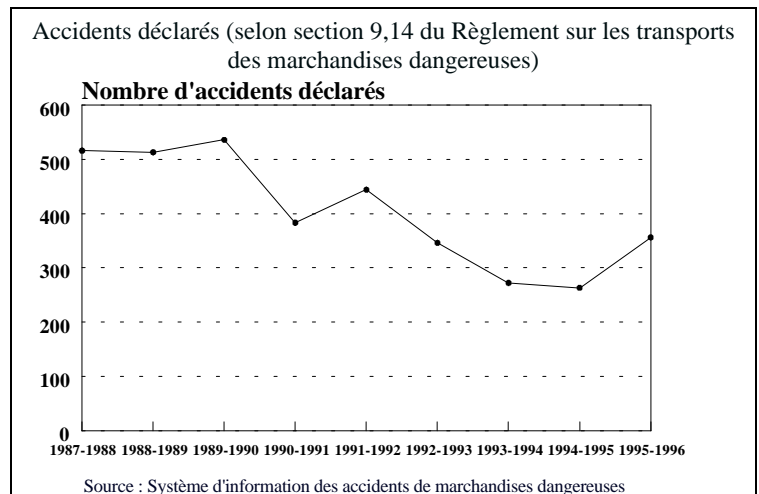
Passages à niveau : Le Ministère s'est employé à diminuer le nombre de décès, de personnes blessées et d'accidents aux passages à niveau. En 1995-1996, 8,2 millions de dollars ont été dépensés dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau pour l'installation de dispositifs de sécurité, notamment de dispositifs d'avertissement automatique, aux croisements rail/route. Les risques sont également réduits grâce aux efforts permanents de réglementation déployés dans le cadre des programmes d'inspection et de surveillance du Ministère et à l'importance accordée aux programmes d'éducation et de sensibilisation. En 1994, la classification des accidents a été changée en vue d'en accroître la gravité, ce qui explique, en partie, la diminution des accidents en 1994 et 1995.



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (TMD)

Résultat attendu : *la prévention des déversements accidentels au cours du transport de marchandises dangereuses causés par les marchandises dangereuses elles-mêmes ou la défaillance de leur contenant dans des conditions de service normales, et la garantie que des mesures d'intervention appropriées sont prises durant le transport en cas de déversements accidentels.*

Sécurité : Le nombre d'accidents devant être déclarés est en baisse, en partie grâce à la réglementation régissant le transport des marchandises dangereuses, aux inspections et aux services d'information. Les accidents devant être déclarés sont ceux qui comportent soit un déversement accidentel de marchandises dangereuses qui dépasse la limite réglementaire, soit un décès ou un accident, soit un contenant considérablement endommagé. En 1995-1996, il y a eu environ 27 millions expéditions de marchandises dangereuses. De ce nombre, seulement 356 ont donné lieu à un accident devant être déclaré (300 ont comporté un déversement de marchandises dangereuses et ont nécessité l'intervention de CANUTEC).



CANUTEC : CANUTEC (le Centre canadien d'urgence transport) offre un service d'information et de communication bilingue 24 heures par jour sur les substances chimiques et leur réglementation. Les conseillers sont des chimistes professionnels qui savent interpréter les données scientifiques et techniques et prodiguer des conseils en cas d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses en cours de transport. En 1995-1996, des 29 264 appels reçus :

- environ 1 000 portaient sur des urgences impliquant des marchandises dangereuses.
- 13 000 étaient des demandes de renseignements.
- 12 500 étaient de nature technique.

Un guide d'intervention d'urgence nord-américain a été élaboré conjointement avec les États-Unis et le Mexique pour venir en aide à ceux qui interviennent lors d'accidents de transport mettant en cause les marchandises dangereuses. Ce guide a été publié en 1995 par le centre CANUTEC dans le cadre d'une initiative ALENA.

Réglementation et permis : La sous-activité a délivré 363 permis de sécurité équivalente. Il s'agit d'un document réglementaire qui permet au détenteur de se livrer à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses d'une façon non conforme au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* mais qui présente des garanties de sécurité au moins équivalentes à celles du Règlement. TMD a procédé à environ 250 certifications, vérifications et inspections de fabricants de bouteilles, de wagons-citernes, d'installations de citernes routières et de citernes amovibles.

Plans d'intervention d'urgence : TMD a passé en revue 75 plans d'intervention d'urgence (PIU) touchant 325 compagnies. Le PIU décrit les mesures à prendre en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses durant le transport. Ces plans traitent des interventions requises pour prévenir un déversement imminent, arrêter un déversement en cours ou atténuer les répercussions d'un déversement de marchandises dangereuses.

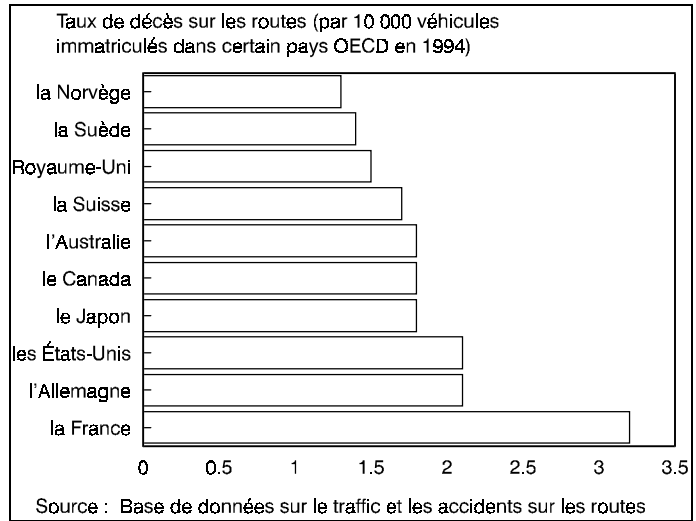
Inspections : Environ 4 700 inspections de conformité ont été menées par les inspecteurs fédéraux chargés de surveiller le transport des marchandises dangereuses. Sur ce nombre, 3 800 portaient sur la conformité des installations et 700 étaient des inspections ferroviaires. Les autres incluaient des inspections de marchandises expédiées, des inspections de véhicules transportant des explosifs, des inspections d'installations d'essais hydrostatiques et des inspections de sites nécessitant un permis spécial.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET RÉGLEMENTATION AUTOMOBILE

Premier résultat attendu : réduction du nombre de décès, de blessures et de dommages matériels causés par des véhicules routiers; la diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz d'échappement et d'évaporation pour les véhicules automobiles neufs.

Sécurité : Le réseau routier est responsable d'environ 95 p. 100 de tous les accidents de transport. Les programmes fédéraux (règlement, recherche, conformité et enquête sur les accidents) ont contribué à réduire de 40 p. 100 le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route par 100 000 conducteurs détenant un permis dans la décennie qui s'est terminée en 1994. En outre, en 1994, le Canada s'est classé ex aequo au cinquième rang à l'échelle mondiale pour le moins grand nombre d'utilisateurs de la route tués par véhicule enregistré.



Les inspections de Transports Canada visent les secteurs de risques élevés. À cet égard, le groupe d'application de la réglementation a concentré les inspections dans l'industrie secondaire (les compagnies qui achètent le châssis de base du manufacturier et complètent le véhicule) où les capacités d'ingénierie limitées sont le reflet d'un risque accru étant donné le niveau anormalement élevé d'échec dans les essais. L'industrie a été encouragée à former des associations qui pourront fournir l'aide technique nécessaire pour accroître son niveau de conformité.

L'an passé, le résultat de quatre années d'enquête de Transports Canada sur les incendies survenus dans certains modèles Ford de certaines années de fabrication ont entraîné le plus important rappel par un seul fabricant dans l'histoire de l'automobile. En effet, les constatations de Transports Canada ont influé sur le rappel de 8,7 millions de véhicules nord-américains en vue du remplacement des interrupteurs d'allumage défectueux. Au Canada, 859 000 véhicules sont touchés par ce rappel.

Comment un rapport d'accident peut devenir la source d'une nouvelle norme de sécurité

Lors d'une collision vécue, un tracteur semi-remorque chargé de gros rouleaux d'aluminium était engagé dans une courbe lorsque son chargement s'est déplacé. Des chaînes et des ancrages retenant les rouleaux en place ont cédé et se sont détachés de la semi-remorque. Un des rouleaux a traversé la chaussée et frappé une voiture qui circulait au sens inverse. Quatre occupants de la voiture ont perdu la vie et le cinquième occupant a survécu à de graves blessures. Transports Canada a alors proposé une nouvelle Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada qui réglementera le nombre et la force des points d'ancrage des camions lourds.



Centre d'information : La sous-activité de la sécurité routière et de la réglementation automobile offre un service d'information sans frais d'interurbain pour aider dans les efforts visant à améliorer la sécurité routière. Des renseignements généraux sur les normes de sécurité des véhicules, les ensembles de retenue d'enfant, l'importation des véhicules, les ceintures de sécurité, les coussins gonflables, les publications sur la sécurité routière, les statistiques nationales sur les collisions, les rapports techniques et des questions connexes sont donnés au : 1-800-333-0371. Une hausse marquée des appels s'est produite en décembre quand le centre d'information a assumé la responsabilité de répondre aux appels concernant l'importation de véhicules d'occasion au Canada.

Émissions : Les émissions des nouveaux véhicules automobiles ont été réduites jusqu'à 98 p. 100 depuis l'adoption des normes au début des années 70. Dans l'élaboration des règlements des véhicules automobiles, Transports Canada a établi des normes toujours plus rigoureuses au sujet d'émissions de gaz d'échappement et des résidus d'évaporation des nouveaux véhicules automobiles. Les nouveaux véhicules commercialisés et vendus au Canada de nos jours émettent approximativement 97 p. 100 moins d'hydrocarbures (HC), 96 p. 100 moins de monoxyde de carbone (CO) et 89 p. 100 moins d'oxydes nitreux (NOx) que les véhicules vendus avant 1971 lorsque les contrôles sur les émissions ont été mis en oeuvre.

Consommation de carburant : Les objectifs visés en matière de réduction de la consommation de carburant en vertu du programme facultatif d'économie de carburant gouvernement-industrie ont permis de réduire la consommation de carburant des nouveaux véhicules de 50 p. 100 en moyenne depuis 1973. À partir de 1980, de nouveaux objectifs de consommation de carburant ont été établis pour les nouveaux véhicules. La consommation de carburant de l'ensemble des voitures au Canada a toujours été inférieure aux objectifs visés depuis que de tels objectifs existent.

Rendement financier de 1995-1996 - comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles par sous-activités						
(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonction- nement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Planification d'urgence et opérations -	364	27	-	391	-	391
Surface	376	-	-	376	-	376
Sécurité ferroviaire	10 028	63	8 200	18 291	-	18 291
	10 123	36	8 417	18 576	-	18 576
Transport des marchandises dangereuses	9 248	109	-	9 357	-	9 357
	9 654	75	-	9 729	-	9 729
Sécurité routière et réglementation automobile	14 473	3 532	46	18 051	(310)	17 741
	15 056	3 252	46	18 354	(599)	17 755
Direction et administration	1 337	163	-	1 500	-	1 500
	1 592	110	-	1 702	-	1 702
Total du Budget principal	35 450	3 894	8 246	47 590	(310)	47 280
Total des dépenses réelles	36 801	3 473	8 463	48 737	(599)	48 138

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les dépenses nettes en 1995-1996 n'étaient pas tellement différentes des montants prévus dans le Budget des dépenses principal.



6.6 Administration du Ministère

OBJECTIF

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

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonction-nement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Gestion de l'ensemble du Ministère	26 742	492	24	27 258	-	27 258
	28 098	467	24	28 589	-	28 589
Finances et Administration	73 109	21 041	-	94 150	(8 250)	85 900
	82 730	16 868	-	99 598	(8 582)	91 016
Personnel	63 004	3 447	-	66 451	(20 907)	45 544
	64 178	4 042	-	68 220	(21 417)	46 803
Office du transport du grain	2 748	2 041	3 143	7 932	-	7 932
	1 888	2 402	1 870	6 160	-	6 160
Total du Budget principal	165 603	27 021	3 167	195 791	(29 157)	166 634
Total des dépenses réelles	176 894	23 779	1 894	202 567	(29 999)	172 568

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantage sociaux des employés et le traitement et allocation pour automobile du ministre des Transports.

Les besoins réels pour 1995-1996 étaient de 5,9 millions de dollars supérieurs aux montants prévus dans le Budget des dépenses principal.

- Les besoins accrus sont attribuables à des coûts extraordinaires pour les salaires, aux applications Internet et au Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM), à la formation relative à la transition et aux coûts associés à la commercialisation du Système de navigation aérienne.
- Ces augmentations sont compensées par une réduction pour le transfert du Collège de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans le 1^{er} janvier et des paiements réduits dans le cadre des contributions au Fonds de réserve d'amélioration du réseau en raison des prévisions inférieures pour les livraisons de grain.

Les dépenses réelles diminuent grâce aux mesures d'efficience prises à la suite de l'examen des activités administratives et fonctionnelles (voir la page 15) et de la mise en oeuvre de systèmes, comme le Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM) et le Système intégré du personnel des Transports (SIPT). En 1995-1996, les dépenses ont encore connu une diminution en raison du transfert au ministère des Pêches et des Océans du Collège de la Garde côtière canadienne et des employés fournissant des services à la Garde côtière canadienne.



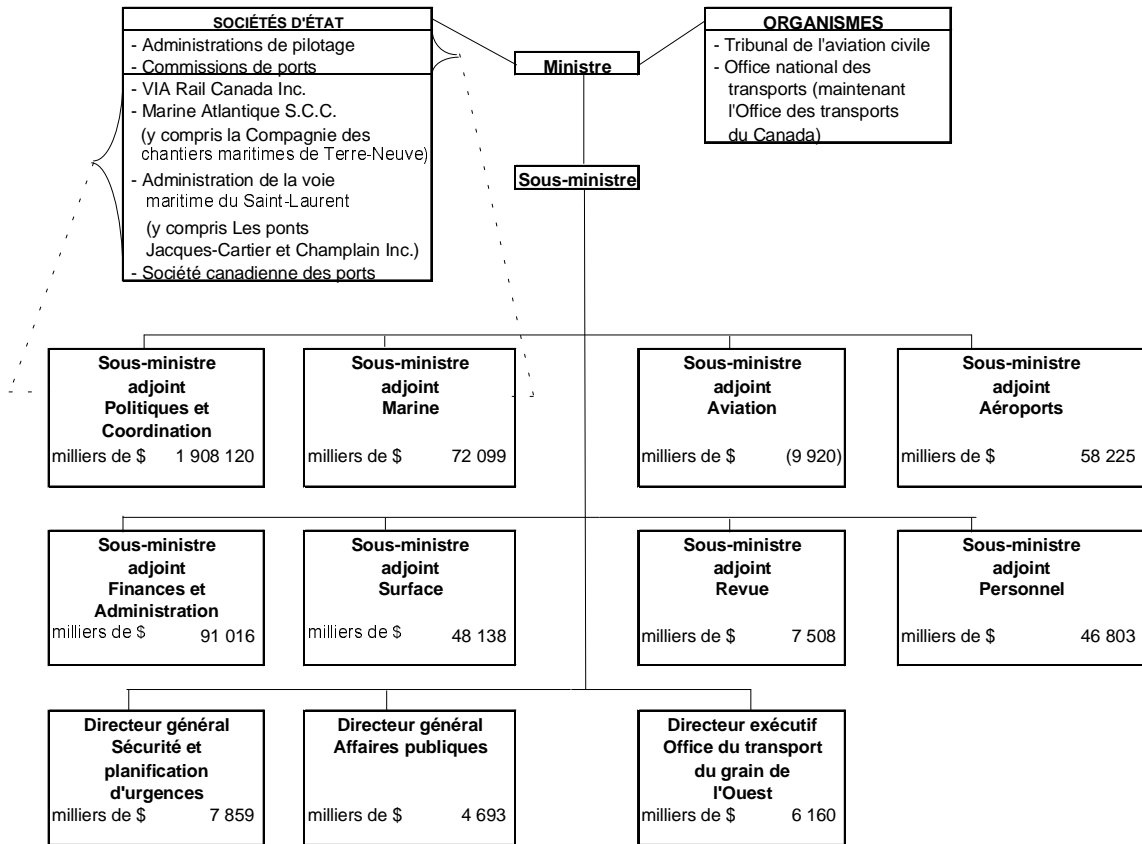
Attribution des wagons : À la demande des cadres de direction de l'industrie céréalière, l'Office du transport du grain de l'Ouest (OTGO) a adopté le système d'attribution des wagons basé sur les ventes pour la campagne agricole 1995-1996. Dans le budget de mars 1996, le gouvernement a annoncé son intention de confier la responsabilité de l'attribution des wagons au Groupe de politique sur l'affectation des wagons (GPAW) tel qu'il avait été proposé par les cadres de direction. Le GPAW qui a été formé consiste d'un comité exécutif de quatre membres représentant respectivement la Commission canadienne du blé, la Western Grain Elevator Association, les principales compagnies de chemin de fer (CN et CP Rail) et les producteurs. Les politiques et procédures d'attribution des wagons établies par le GPAW pour la campagne agricole 1996-1997 sont semblables aux procédures suivies par l'OTGO mais elles seront désormais totalement administrées par l'industrie.



7.0 Renseignements supplémentaires

Annexe 1 - Organisation

1.1 Organigramme



Notes :

- Les dépenses budgétaires réelles de 1995-1996 sont présentées pour chaque organisation.
- Les sociétés d'État rendent compte au Parlement par l'intermédiaire du Ministre; toutefois, aux fins de financement budgétaire, elles rendent compte par l'intermédiaire du sous-ministre adjoint Politiques et Coordination et du sous-ministre adjoint Marine.



Annexe 2 - Renseignements financiers supplémentaires

2.1 Recettes portées au Trésor

(en milliers de dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Activité ou secteur d'activité				
<i>Politiques et Coordination</i>				
Rentabilité des investissements	27 147	24 312	25 000	23 072
Ajustements	1 367	2 148	-	2 109
Ventes	-	-	-	10
	<u>28 514</u>	<u>26 460</u>	<u>25 000</u>	<u>25 191</u>
<i>Marine</i>				
Rentabilité des investissements	15	13	679	11
Ventes	4 285	4	-	6 882
Ajustements	6 825	11 438	-	-
	<u>11 125</u>	<u>11 455</u>	<u>679</u>	<u>6 893</u>
<i>Aviation</i>				
Ajustements	2 079	1 423	-	2 156
<i>Aéroports</i>				
Ajustements	1 047	1 937	-	905
<i>Surface</i>				
Ajustements	270	105	-	70
<i>Administration du Ministère</i>				
Privilèges, licences et permis de location de wagons-trémies (1)	4 904	7 024	3 200	8 867
Ajustements	7 437	14 500	-	4 985
Ventes	-	-	-	2 616
	<u>12 341</u>	<u>21 524</u>	<u>3 200</u>	<u>16 468</u>
Total des recettes portées au Trésor	<u>55 376</u>	<u>62 904</u>	<u>28 879</u>	<u>51 683</u>

(1) Pour faciliter une comparaison, les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les recettes de l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transport du grain de l'Ouest.



2.2 Recettes à valoir sur le crédit

(en milliers de dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Activité ou secteur d'activité				
<i>Politiques et Coordination</i>				
Divers	65	33	-	35
<i>Marine</i>				
Réapprovisionnement de l'Arctique (1)	9 589	6 575	9 000	-
Droits de quai et de port et autres redevances relies aux havres et ports	7 650	8 977	14 203	15 501
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	2 891	3 709	4 901	5 480
Recettes du trafic radiomaritime (1)	2 778	809	1 277	-
Déductions des employés pour la location de logement (1)	443	423	470	-
Activités des ateliers de Prescott (1)	72	75	90	-
Sommes recouvrées auprès du ministère de l'Environnement (1)	50	65	26	-
Sommes recouvrées auprès du ministère des Pêches et des Océans (1)	557	96	-	-
Paiements par les commissions portuaires	-	-	-	-
Divers	5 724	3 191	402	-
	29 754	23 920	30 369	20 981
<i>Aviation</i>				
Ventes, location et licences	2 170	2 853	9 846	5 448
Autres droits de services	4 469	956	1 199	1 683
Services à l'extérieur du Canada (approbations réglementaires)	331	445	549	645
Recouvrement des coûts de la Garde côtière canadienne - Services d'hélicoptères et de télécommunications	13 901	14 145	14 634	13 063
Recouvrement des coûts de la Défense nationale - Services d'entretien de la flotte pour les vols officiels	-	2 508	7 365	6 070
Divers recouvrements	-	1 174	1 144	1 315
Taxe sur le transport aérien	530 023	588 807	620 400	682 723
Droit en route (international)	39 481	36 242	52 558	67 936
Recouvrement des coûts des Services de l'environnement - Entretien électronique/observations météorologiques	212	145	28	61
Divers	-	386	-	-
	590 587	647 661	707 723	778 944

(1) Les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les recettes et les recouvrements reliés à la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1^{er} avril 1995.



2.2 Recettes à valoir sur le crédit (suite)

(en milliers de dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Aéroports				
Location	58 717	52 949	46 439	44 658
Concessions	76 308	90 018	88 239	98 679
Redevances d'atterrissage	76 365	85 092	88 408	91 901
Redevances générales d'aérogare	40 362	44 777	49 672	54 833
Divers	10 288	10 894	9 550	11 491
Paiements reliés aux baux	19 622	17 100	28 099	65 634
Recettes de biens meubles	8 508	1 708	-	-
Recouvrement des services d'installation et d'entretien reliés au système de navigation aérienne	46	44	-	122
Recouvrement pour le programme des services de l'environnement - services de météorologie	179	231	300	108
Recouvrement de la GRC	676	464	-	504
Divers recouvrements d'autres ministères	209	-	545	-
	291 280	303 277	311 252	367 930
Surface				
Centre d'essais pour véhicules automobiles	280	878	310	599
Administration du Ministère				
Services de formation et d'informatique	17 114	26 516	29 157	29 999
Total des recettes à valoir sur le crédit	929 080	1 002 285	1 078 811	1 198 488



2.2a Recettes à valoir sur le crédit - détails par source

(en milliers de dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Recettes : Sources extérieures au gouvernement fédéral				
Politiques et Coordination	65	33	-	35
Marine (1)	27 426	23 261	28 981	20 981
Aviation	46 451	40 496	64 152	75 648
Aéroports	290 170	302 538	310 407	367 196
Surface	280	878	310	599
Administration du Ministère	453	3 583	1 108	1 901
	364 845	370 789	404 958	466 360
Taxe sur le transport aérien				
Aviation	530 023	588 807	620 400	682 723
Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada				
Marine (1)	2 328	659	1 388	-
Aviation	212	4 214	8 537	6 253
Aéroports	676	695	845	612
Administration du Ministère	2 815	3 872	1 880	28 098
	6 031	9 440	12 650	34 963
Recouvrements : au sein du Ministère				
Aviation	13 901	14 145	14 634	14 320
Aéroports	434	44	-	122
Administration du Ministère	13 846	19 061	26 169	-
	28 181	33 250	40 803	14 442
Total des recettes à valoir sur le crédit et des recouvrements	929 080	1 002 286	1 078 811	1 198 488

(1) Les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les recettes et les recouvrements reliés à la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1^{er} avril 1995.



2.3 Paiements de transfert

(en dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Subventions par activité ou secteur d'activité				
<i>Politiques et Coordination</i>				
Services de traversier et services côtiers pour passagers et fret - Province de la Colombie-Britannique	18 401 000	22 750 792	21 363 800	21 322 197
Subvention à la province de Terre-Neuve et du Labrador pour les services de traversier le long de la côte sud de Terre-Neuve et de la péninsule Great Northern	-	31 000 000	-	19 000 000
	18 401 000	53 750 792	21 363 800	40 322 197
<i>Marine</i>				
Subvention à la Writers' Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	-	-	-
Subventions aux organismes d'aides aux marins :				
Welland Canal Mission for Sailors	300	-	-	-
Missions to Seamen, Toronto (Ont.)	300	-	-	-
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	200	-	-	-
British Sailor's Society (Canada)	10 000	-	-	-
Mariners' House of Montréal, Montréal (Qué.)	600	-	-	-
Missions to Seamen, section de Lakehead	300	-	-	-
Subvention au Conseil canadien de sécurité pour la promotion de la sécurité nautique	1 500	-	-	-
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	3 500	1 400	-	-
Contribution à l'Organisation maritime internationale	-	-	-	67 493
	-	-	-	10 000 000
	16 850	1 400	-	10 067 493
<i>Aviation</i>				
Aéro Club du Canada (anciennement Association royale canadienne des aéroclubs)	22 500	13 047	13 050	13 050
<i>Aéroports</i>				
Subvention pour la ville de Markham concernant l'aéroport de Buttonville	1 000 000	-	-	-
<i>Administration du Ministère</i>				
Comité de la semaine nationale des transports	27 000	16 500	15 700	15 700
Total des subventions	19 467 350	53 781 739	21 392 550	50 418 440

Contributions par activité ou secteur d'activité

Politiques et Coordination

Études de recherche et développement sur les transports - Entente de développement économique régional	192 500	114 935	-	-
Association du transport du Canada	399 396	460 013	415 000	441 013
Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées	4 180 113	3 264 879	5 772 000	3 960 967
Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement/EDER : Québec	3 417 177	5 746 541	2 610 000	-



2.3 Paiements de transfert (suite)

(en dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Politiques et Coordination (suite)				
Entente d'amélioration routière associée au lien routier permanent				
- Nouveau Brunswick	-	-	14 050 000	2 000 000
- Île-du-Prince-Édouard	-	6 500 000	7 340 000	6 494 011
Accord de développement coopératif de l'Île-du-Prince-Édouard	3 067 566	856 123	-	-
Routes régionales de Terre-Neuve	22 580 859	25 126 816	21 000 000	20 999 999
Programme d'amélioration des routes - Nouvelle Écosse	7 702 153	581 809	3 520 000	15 000
Programme d'amélioration des routes - Nouveau-Brunswick	7 474 210	10 900 000	14 250 000	32 700 000
Initiatives stratégiques d'investissement en capital - programme routier	115 746 873	126 964 511	110 715 000	115 466 217
Initiatives stratégiques d'investissement en capital - programme ferroviaire	-	1 389 844	10 000 000	-
Initiatives stratégiques d'investissement en capital - programme de havres et quais	731 676	356 000	800 000	645 660
Accord sur la route transcanadienne - Terre-Neuve	36 578 724	33 932 416	30 000 000	29 999 999
Services de traversier et de cabotage pour marchandises et voyageurs	11 038 780	10 324 189	11 822 000	9 547 820
Paiement à la Commission canadienne du blé pour l'acquisition et la location de wagons-trémies afin de transporter du grain dans l'Ouest canadien	17 759 300	19 114 699	14 725 200	18 207 173
Allocations aux anciens employés des services des chemins de fer, des navires à vapeur et des télécommunications de Terre-Neuve mutés aux chemins de fer nationaux du Canada	1 467 067	-	1 500 400	1 333 266
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard	279 887	-	-	-
Coalition nationale des voituriers-remorqueurs	300 000	-	-	-
Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour leur cinquantième anniversaire	700 000	300 000	-	-
L'Institut canadien de recherche sur le camionnage	850 000	650 000	400 000	400 000
Coopérative des propriétaires de camions-remorques indépendants	420 000	-	-	-
Contribution au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin de maintenir et améliorer le système interprovincial d'échange de registre	125 000	22 331	18 000	17 777
Aide de transition suite à l'élimination des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	-	-	-	48 691 200
Code canadien de sécurité	-	-	-	3 716 480
Contribution à La Fondation Paul Gérin-Lajoie pour promouvoir le monde des transports par une dictée dans les écoles primaires francophones et les classes d'immersion française du Canada	-	-	-	20 000
Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal	4 315 649	2 652 792	6 664 000	5 044 228
	239 326 930	249 257 898	255 601 600	299 700 810
Marine				
Contribution à la Croix-Rouge canadienne pour son programme de sécurité nautique (1)	215 000	213 700	203 050	-
Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire bénévole de recherche et de sauvetage et pour promouvoir la sécurité nautique par des programmes d'éducation et de prévention des accidents (1)	1 286 254	1 319 073	1 500 000	-
Centre canadien de la sécurité globale	20 000	-	-	-
Ministère des Pêches et de l'Aquaculture du Nouveau-Brunswick	-	246 635	-	-
L'Institut maritime du Québec	-	9 000	-	-
Organisation maritime internationale - Conférence régionale de l'océan Atlantique	-	27 400	-	-
	1 521 254	1 815 808	1 703 050	-

(1) Les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les recettes et les recouvrements reliés à la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1^{er} avril 1995.



2.3 Paiements de transfert (suite)

(en dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Aviation				
Ligue des cadets de l'air du Canada - Bourse de formation en pilotage	22 500	13 062	13 050	13 062
Contribution aux aéroclubs, aux écoles et aux instructeurs de pilotage (anciennement Association royale canadienne des aéroclubs)	102 894	-	64 800	-
Contribution à l'Organisation de l'Aviation civile internationale pour appuyer le programme de surveillance de la sécurité de la Direction de la navigation aérienne	-	-	-	230 000
Versements aux autres gouvernements ou organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien des aéroports, des installations de navigation aérienne et des voies aériennes	143 045	161 932	121 100	74 132
	<u>268 439</u>	<u>174 994</u>	<u>198 950</u>	<u>317 194</u>
Aéroports				
Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres				
- Programme initial	14 151 615	12 024 612	12 176 800	7 496 600
- Aéroports qui ne font pas partie du réseau national d'aéroports aux termes de la Politique nationale des aéroports	-	-	-	11 535 966
Contribution d'aide à l'établissement ou à l'amélioration des aéroports municipaux, locaux, locaux-commerciaux ou d'autres aéroports et installations connexes :				
- Québec - Nouveau-Québec : aéroports inuit	13 276 932	-	-	-
- Terre-Neuve - Construction de pistes et d'installations connexes au Labrador	-	474 300	450 100	430 851
Autres contributions d'aide à l'établissement ou à l'amélioration des aéroports municipaux, locaux, locaux-commerciaux ou d'autres aéroports et installations connexes	14 638 277	8 016 900	11 000 000	9 564 535
Contribution pour les études de faisabilité de cessions des aéroports	47 350	-	-	-
Initiatives stratégiques d'investissement en capital - Aéroports	-	4 453 612	6 026 000	4 431 879
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	-	-	19 000 000	1 692 748
	<u>42 114 174</u>	<u>24 969 424</u>	<u>48 652 900</u>	<u>35 152 579</u>
Surface				
Paiement à l'appui des améliorations apportées aux croisements, approuvées aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire	9 599 992	8 048 167	8 050 500	8 216 835
Contribution à des organismes de recherche choisis pour les aider à entreprendre des travaux de recherche et des études dans le cadre du Programme d'élaboration de mesures préventives contre les accidents routiers	42 327	43 913	45 850	46 462
Contribution à l'Association des chemins de fer du Canada dans le cadre du programme Opération Gareautrain	150 000	150 000	150 000	200 000
	<u>9 792 319</u>	<u>8 242 080</u>	<u>8 246 350</u>	<u>8 463 297</u>
Administration du Ministère				
Contribution à l'Institut international de formation en gestion aéronautique (IIFGA)	281 445	-	-	-
Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	63 000	-	-	-
Contribution à la Décennie internationale de la prévention des catastrophes naturelles	13 500	7 850	7 850	7 850
Contributions tirées du Fonds de réserve d'amélioration du réseau (2)	2 010 363	2 251 042	3 143 000	1 869 861
	<u>2 368 308</u>	<u>2 258 892</u>	<u>3 150 850</u>	<u>1 877 711</u>
Total des contributions	<u>295 391 424</u>	<u>286 719 096</u>	<u>317 553 700</u>	<u>345 511 591</u>
Total des subventions et contributions	<u>314 858 774</u>	<u>340 500 835</u>	<u>338 946 250</u>	<u>395 930 031</u>

(2) Pour faciliter une comparaison, les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les recettes de l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transport du grain de l'Ouest.



2.4 Paiements législatifs

(en milliers de dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Politiques et Coordination				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 422	2 546	1 932	2 001
Le pont Victoria	4 316	2 653	6 664	5 044
Commercialisation de la CN	-	-	-	1 101 017
	<u>6 738</u>	<u>5 199</u>	<u>8 596</u>	1 108 062
Marine				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	35 979	37 035	33 269	5 386
Aviation				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	58 485	58 830	57 759	60 207
Aéroports				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	16 157	16 083	15 771	16 771
Surface				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 789	2 846	2 794	2 954
Administration du Ministère				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	14 359	14 210	13 433	13 231
Frais des agences d'encaissements	11	10	-	17
Remboursements de montants portés au crédit des recettes dans l'année précédente	156	230	-	352
Dépense des produits de l'aliénation des biens de surplus de la Couronne	5 096	8 150	-	2 600
Frais adjugés par un tribunal	413	-	-	-
Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	51	51	49	49
	<u>20 086</u>	<u>22 651</u>	<u>13 482</u>	16 249
Total des dépenses législatives	140 234	142 644	131 671	1 209 629



2.5 Dépenses en capital

(en milliers de dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Politiques et Coordination	12 504	1 013	626	607
Marine (1)	167 831	108 096	108 574	13
Aviation	235 022	217 464	237 093	120 768
Aéroports	135 814	146 029	131 618	135 702
Surface	2 450	3 059	3 894	3 473
Administration du Ministère (2)	38 783	37 916	27 021	23 779
Total	592 404	513 577	508 826	284 342

(1) Les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les dépenses reliés à la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1^{er} avril 1995.

(2) Pour faciliter une comparaison, les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les dépenses de l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transport du grain de l'Ouest.

2.6 Prêts et investissements

(en milliers de dollars)	Montant réel 1993-1994	Montant réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	Montant réel 1995-1996
Politiques et Coordination				
Prêts à la Société canadienne des ports				
Saint John	18 052	18 052	18 052	18 052
Prince Rupert	16 182	15 779	15 335	15 335
Belledune	581	513	440	440
Montréal	4 662	4 111	3 525	3 525
Vancouver	2 704	2 396	2 065	2 065
	42 181	40 851	39 417	39 417
Fonds de prêts interportuaire	50 000	50 000	50 000	50 000
Prêts à la société du pont du port de Saint John	29 431	29 038	28 861	28 633
Prêts à la Compagnie des chemins de fer du Canada	99 626	80 680	60 040	-
	221 238	200 569	178 318	118 050
Marine				
Prêts à la Commission portuaire de Hamilton	325	275	225	225
Total du Ministère	221 563	200 844	178 543	118 275

Les chiffres ci-dessus représentent les soldes dus à Transports Canada sur des prêts. Dans le contexte de la privatisation du CN, ce dernier a entièrement remboursé son emprunt à Transport Canada le 31 décembre 1995.



Annexe 3 - Lois relevant du portefeuille des transports

- *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 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 le Ministère des transports* (SRC 1985 c. T-18) telle que modifiée
- *Loi sur les chemins de fer du gouvernement* (SRC 1985 c. G-7) 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 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 le transport routier* 1987 (SC, c.29)
- *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (SRC 1985 c. M-10)
- *Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* (SRC 1985 c. M-11)
- *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (SC 1987 c. 34) telle que modifiée
- *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 (4^e 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)



Annexe 4 - Références

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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
Rapport annuel de la Direction Sécurité

Administration aéroportuaire régionale



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

routière et réglementation automobile
Ligne INFO : 1-800-333-0371
Rapport annuel de la Direction Sécurité
routière et réglementation automobile
344, rue Slater
13^e étage (AFFCG)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

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

Un certain nombre de publications sur la
sécurité des navires traitant des produits, des
pratiques et des normes maritimes sont
disponibles à l'adresse suivante :
344, rue Slater
11^e étage (AMSB)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

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

LES PUBLICATIONS D'AUTRES MINISTÈRES

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

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

- 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 et rapport sur le rendement
- Politique nationale des aéroports
(TP 12163 F)



Index

Accord de libre échange entre le Canada et les États-Unis	21
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	1,6,10,39,50
Cadre de Politique des transports	7,20
Centre d'essais pour véhicules automobiles	4,14,42
Ciel Ouvert	1,4,9,12,27
CN	4,17,18,22,38,47,48
Examen des activités administratives et fonctionnelles	7,15,37
Garde côtière canadienne	14,17,18,23,25,29,37,41,43,45,48
Inspection des navires	4,14,24
<i>Loi maritime du Canada</i>	4,10
<i>Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique</i>	3,21,22
<i>Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes</i>	3,21,22
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	4,8,9
<i>Loi sur le transport du grain de l'Ouest</i>	3,21
Marine Atlantique	4,10,20,39,50
Ministère des Pêches et des Océans	4,5,10,14,17,18,23,25,37,41,43,45,48,51
NAV CANADA	4,13
Office du transport du grain	5,40,46,48
Pilotage maritime	1,4,10,14,25,49,50
Politique maritime nationale	4,10,24,25
Politique nationale des aéroports	3,31,,12,30,31,51
Politique sur le transport aérien international	1,9
Production de recettes	3,7,15,17
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	11,12,31
Recette de survol	15,29
Règlement de l'aviation canadien	28
Sécurité aérienne	3,9,11,26,27,28,49
Sécurité ferroviaire	3,8,32,33,49
Sécurité maritime	3,5,10,15,23,24
Sécurité routière	3,19,34,39,49
Services de traversiers	1,4,10,20
Système de navigation aérienne	1,4,13,15,16,26,27,37
Transport des marchandises dangereuses	33,34,49
VIA Rail	20,37,50

