

Renseignements sur les programmes de paiements de transfert pour Transports Canada

En 2005-2006, Transports Canada a géré les programmes de paiements de transfert de plus de 5 millions de dollars suivants :

1) Nom du programme de paiements de transfert : Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers						
2) Date de mise en œuvre : 1977			3) Date de clôture : en cours			
4) Description: La province de Colombie-Britannique assume l'entière responsabilité touchant l'exploitation des services de traversier et des services côtiers de transport de fret et de passagers.						
5) Résultats stratégiques: Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.						
6) Résultats obtenus: Le service de traversier a été maintenu, permettant le transport côtier du fret et des passagers.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004-2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisations 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écart entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions	23 975	24 343	24 952	24 952	24 890	62
14) Total des contributions						
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	23 975	24 343	24 952	24 952	24 890	62
16) Commentaires sur les écarts : Les dépenses prévues sont basées sur une évaluation de l'indice des prix à la consommation de la C.-B. Les dépenses réelles correspondent à l'indice réel des prix à la consommation.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification : Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm						
L'évaluation, terminée en 2005, a constaté que l'accord de subvention, dans sa forme actuelle, contrevient d'une certaine façon à la Politique maritime nationale. Le gouvernement fédéral n'a aucune obligation constitutionnelle de soutenir le service assuré. Il y aurait une justification s'il existait une définition claire de ce qu'est une communauté isolée et si la subvention visait spécifiquement des routes de traversier desservant ces communautés. Étant donné que les modalités de l'accord ne peuvent être modifiées, le montant de la subvention n'a pas été réduit comme le prescrit la Politique maritime nationale. De plus, BC Ferries a demandé la subvention au moment où elle était encore une société d'État. En tant qu'entreprise indépendante, réglementée et autofinancée, BC Ferries est perçue comme plus efficace et ayant une optique plus commerciale par beaucoup de ses actionnaires. Il est trop tôt pour établir si cette tendance se poursuivra sous la nouvelle structure de gestion de BC Ferries. Les données des entrevues laissent entendre que l'abolition de la subvention fédérale pourrait avoir des conséquences néfastes, particulièrement pour les collectivités nordiques de la C.-B. Enfin, en maintenant la subvention, TC obtient des						

DPR 2005-06

résultats positifs avec des frais d'administration minimales et un risque réduit de résultats négatifs car la responsabilité des traversiers de la côte Ouest incombe à d'autres.

<http://www.tc.gc.ca/evaluationdesprogrammes/rapport/BCPFS/menu.htm>

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Entente des routes de l'Outaouais						
2) Date de mise en œuvre : 7 janvier 1972			3) Date de clôture : Aucune disposition d'élimination progressive			
4) Description: Contributions à la province de Québec aux termes de l'Entente des routes de l'Outaouais visant l'amélioration des routes pour en augmenter l'efficacité globale et favoriser la sécurité tout en encourageant le développement régional et industriel ainsi que le tourisme.						
5) Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.						
6) Résultats obtenus: Le Ministère a terminé la Phase 2 du projet McConnell-Laramée à Gatineau, qui reliera la route 50 au boulevard Saint-Joseph.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004- 2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisation s 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	5 129	6 490	2 632	14 345	14 344	(11 712)
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	5 129	6 490	2 632	14 345	14 344	(11 712)
16) Commentaires sur les écarts : Le ministère a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor en août 2005 et ces fonds n'étaient pas compris dans les dépenses prévues.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification : Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm L'évaluation, terminée en 2005, a constaté que les projets de l'Entente des routes de l'Outaouais terminés jusqu'à présent ne correspondaient qu'indirectement au mandat de TC sur le réseau national des transports et que les objectifs de l'Entente s'harmonisaient plus étroitement avec le mandat de la Commission de la capitale nationale. Bien que TC possède l'expertise nécessaire pour gérer les projets de l'Entente, l'évaluation a constaté que le rôle permanent de gestionnaire de projet n'est pas le mieux indiqué, étant donné que le programme de l'Entente ne s'harmonise pas bien avec le mandat de TC. Le programme de l'Entente a cependant contribué à améliorer le réseau routier de l'Outaouais si on accepte l'hypothèse que l'achèvement de projets apporte des améliorations. Il faut souligner que les préoccupations concernant le mandat ministériel ont été résolues par la création d'un portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités réunissant au sein d'un seul ministère tous les programmes d'infrastructure et la Commission de la capitale nationale. http://www.tc.gc.ca/evaluationdesprogrammes/rapport/ORA/menu.htm						

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage						
2) Date de mise en œuvre : 1941		3) Date de clôture : en cours				
4) Description: Financement d'exploitation de deux services de traversier de passagers et de véhicules, CTMA Traversier Ltée et Northumberland Ferry Ltd.						
5) Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.						
6) Résultats obtenus: Les services ont répondu à la demande et ont assuré le transport des marchandises et des passagers des îles au continent.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004-2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisations 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	8 036	9 244	8 036	9 356	9 355	(1 319)
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	8 036	9 244	8 036	9 356	9 355	(1 319)
16) Commentaires sur les écarts : Principalement en raison d'une diminution du trafic et d'une augmentation des dépenses d'exploitation et d'immobilisation, compte tenu d'exigences rehaussées en matière de sécurité et de réglementation ainsi que de l'augmentation du prix de l'essence.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification : Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm . L'évaluation, terminée en 2004, a constaté que, bien que le service de CTMA de Cap-aux-Meules (Îles-de-la-Madeleine, Québec) à Souris (Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.)) reste pertinent car il appuie le mandat de TC et dessert une communauté isolée, le service de Northumberland Ferries entre Wood Islands (Î.-P.-É.) et Caribou (Nouvelle-Écosse) n'appuie pas directement le mandat et les objectifs stratégiques de TC et qu'il n'existe aucune obligation constitutionnelle de maintenir ce service de traversier. On a constaté que les deux services de traversier offraient des services de qualité, efficaces et abordables répondant aux besoins des utilisateurs et qu'ils contribuaient tous deux à l'industrie touristique de leur région. http://www.tc.gc.ca/evaluationdesprogrammes/rapport/SFSAC/menu.htm						

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Programme stratégique d'infrastructures routières – Volet Routes Programme stratégique d'infrastructures routières – Initiative de transport aux postes frontaliers Programme stratégique d'infrastructures routières – Planification des transports et intégration modale (PTIM) Programme stratégique d'infrastructures routières – Initiative des Systèmes de transport intelligents (STI)	
2) Date de mise en œuvre : 29 mars 2001	3) Date de clôture : Volet <i>Routes</i> du PSIR a été prolongé jusqu'au 31 mars 2009. Le ministère des Transports a approuvé des prolongations de l'accord de contribution dans le cas de certaines provinces afin de terminer les projets. Initiative <i>Transport aux postes frontaliers</i> du PSIR a été prolongée jusqu'au 31 mars 2009. Initiative <i>Planification des transports et intégration modale</i> du PSIR a été prolongée jusqu'au 31 mars 2009. Initiative <i>Systèmes de transport intelligents</i> du PSIR a été prolongée jusqu'au 31 mars 2009.
4) Description: Volet Routes du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux et territoriaux visant des projets d'amélioration des routes répondant aux besoins du réseau routier national du Canada. Initiative de transport aux postes frontaliers et Initiative PTIM du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et d'autres partenaires afin d'améliorer l'accès aux postes frontaliers terrestres, la mobilité, l'intégration modale et l'efficacité du transport. Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et d'autres partenaires afin de permettre d'entreprendre le déploiement de systèmes de transport intelligents.	
5) Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.	
6) Résultats obtenus: <i>Routes</i> : Quinze projets ont été achevés en 2005-2006. Ces projets amélioreront la sécurité et la fluidité de la circulation le long de routes faisant partie du Réseau routier national. <i>Initiatives de transport à des postes frontaliers</i> : Deux projets ont été achevés en Colombie-Britannique en 2005-2006; les projets restants sont en cours de construction. Ces projets augmenteront la sécurité et la capacité et amélioreront l'accès à la frontière des camions et véhicules présélectionnés. <i>Initiative de planification des transports et intégration modale (PTIM)</i> : Trois études de PTIM ont été réalisées en 2005-2006; 38 propositions ont été évaluées dans le cadre d'un deuxième appel d'offres relatif à la PTIM qui a pris fin en février 2006. Les soumissionnaires retenus ont été annoncés en 2006-2007. <i>Composante Systèmes de transport intelligents</i> : L'objectif est d'améliorer la fiabilité et le rendement global	

DPR 2005-06

d'exploitation du réseau de transport. Pour appuyer cet objectif, 14 autres ententes ont été conclues pour des projets de déploiement et d'intégration. Les projets sont terminés pour six des ententes, y compris l'élaboration d'un plan stratégique pour guider les investissements au Québec et la mise au point de la technologie visant à faciliter le débit de circulation et les renseignements offerts aux voyageurs à une traversée de pont en Alberta. De plus, plusieurs ententes relatives à des systèmes d'information météorologiques ont été conclues, permettant aux provinces de mieux surveiller les conditions routières durant l'hiver et d'effectuer adéquatement l'entretien des routes. Cinq ententes supplémentaires ont été signées avec les provinces et les territoires pour effectuer des activités de recherche et développement, de déploiement et d'intégration ainsi que pour appuyer ce réseau transcanadien de systèmes d'information météorologiques. Plusieurs composantes de ces ententes sont maintenant terminées.

(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004- 2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisation s 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	66 610	198 914	191 020	162 937	155 834	35 186
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	66 610	198 914	191 020	162 937	155 834	35 186

16) Commentaires sur les écarts : En raison de plusieurs facteurs, tel que des retards dans le processus d'appel d'offres, la durée de la saison de construction et des conditions météorologiques défavorables, les dépenses soumises par les bénéficiaires de fonds ont été d'environ 10 % en deçà de leurs prévisions. On peut s'attendre à des écarts mineurs de ce genre en raison de la nature de la livraison de grands projets d'immobilisations.

17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification :
 Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm>

Une évaluation de toutes les composantes du PSIR est présentement en cours et on prévoit la terminer à la fin de 2006.

DPR 2005-06

1) Titre du programme de paiements de transfert : Entente de contribution avec la Commission canadienne du blé au titre de la location de wagons-trémies						
2) Date de mise en œuvre : Mars 1981			3) Date de clôture : Juillet 2006			
4) Description: Remboursement à la Commission canadienne du blé pour la location de wagons-trémies pour le transport du grain canadien aux points d'exportation.						
5) Résultat(s) stratégique(s) : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.						
6) Résultats obtenus : Les wagons-trémies loués par la Commission canadienne du blé ont été utilisés continuellement pour le transport du grain des Prairies aux points d'exportation et aux clients de la Commission au Canada.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004- 2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisation s 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	12 913	12 309	16 967	12 411	12 007	4 960
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	12 913	12 309	16 967	12 411	12 007	4 960
16) Commentaires sur les écarts : Les dépenses réelles sont moindres que les dépenses prévues en raison de recettes provenant d'une autre utilisation des wagons, d'un taux de change favorable pour les paiements de location versés en dollars U.S. et de la fin progressive de l'un des baux.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification : Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm L'évaluation de 2005 a constaté que le programme correspondait aux priorités fédérales en matière de disparité régionale, d'accroissement du commerce et de promotion du développement social et économique. Avec l'abolition du tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau, le rôle du gouvernement fédéral n'a plus de raison d'être. L'intervention fédérale a été nécessaire à l'époque où la capacité de transport du grain des chemins de fer était insuffisante et où l'on prévoyait sa croissance, ni les provinces ni les chemins de fer ne pouvant satisfaire à la demande d'investissement dans le réseau du transport du grain. On a constaté que les wagons permettaient aux chemins de fer de satisfaire leurs engagements en matière de transport de grain et aux expéditeurs de grain de répondre à la demande de pointe des ventes. Les wagons ont accru l'efficacité de l'expédition du grain et vraisemblablement contribué à l'augmentation des ventes dans les marchés d'outre-mer. L'évaluation a aussi constaté que la location des 2 000 wagons-trémies n'était pas l'option la plus rentable pour le ministère et que le gouvernement du Canada avait choisi cette option malgré des avis divergents. http://www.tc.gc.ca/Evaluationdesprogrammes/rapport/2005_2006.htm						

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Fonds de cession des ports						
2) Date de mise en œuvre : 1 ^{er} avril 1996			3) Date de clôture : 31 mars 2006			
4) Description: Faciliter le processus de cession en procurant aux nouveaux propriétaires les ressources pour prendre possession des ports.						
5) Résultat(s) stratégique(s) : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.						
6) Résultats obtenus : Au 31 mars 2006, Transports Canada avait cédé 466 de ses 549 ports initiaux (85 %) et avait fait économiser aux contribuables 470 millions de dollars qui auraient autrement été dépensés dans les ports.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004-2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisations 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	1 697	17 840	31 225	66 225	58 665	(27 440)
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	1 697	17 840	31 225	66 225	58 665	(27 440)
16) Commentaires sur les écarts : Alors que le programme de cession devait se terminer le 31 mars 2006, un intérêt renouvelé s'est manifesté pour l'acquisition de ports et TC a obtenu à l'automne de 2006, TC des fonds supplémentaires au montant de 35 millions de dollars de la réserve de gestion du Conseil du Trésor afin de permettre la conclusion des négociations en cours. La réussite de celles-ci a mené au transfert de sept ports en 2005-2006, accompagné de contributions de 58,7 millions de dollars au total. Le solde de 7,5 millions de dollars du programme est devenu périmé à la fin de 2005-2006.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification : Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm						
Une évaluation du Programme de cession des ports est présentement en cours. L'évaluation, menée en 2003-2004, a constaté que le programme s'harmonisait avec les politiques et priorités gouvernementales et ministérielles fédérales. Elle a aussi constaté que, bien que les taux des cessions soient en deçà des cibles en raisons de problèmes imprévus, le programme a réalisé d'importants progrès dans la cession des ports régionaux/locaux. L'évaluation a aussi constaté que le programme avait réussi à tenir compte des intérêts économiques et sociaux des collectivités locales. http://www.tc.gc.ca/Evaluationdesprogrammes/rapport/Programme%20de%20cession%20des%20ports/toc_fr.html						

DPR 2005-06

1) Titre du programme de paiements de transfert : Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires						
2 Date de mise en œuvre : 1 ^{er} avril 1995			3) Date de clôture : 31 mars 2010			
4) Description : Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) aide les demandeurs admissibles à financer des projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation.						
5) Résultat(s) stratégique(s) : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.						
6) Résultats obtenus : Le PAIA a aidé en 2005-2006 quarante-huit aéroports en finançant soixante-quatre projets, dont la totalité concernait directement la sécurité côté piste. Les annonces faites dans le cadre du programme se sont élevées à plus de 53 millions de dollars au total.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004-2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisations 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	32 210	24 386	38 000	38 000	35 400	2 600
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	32 210	24 386	38 000	38 000	35 400	2 600
16) Commentaires sur les écarts : Une saison de construction écourtée en raison des conditions météorologiques, des retards dans l'obtention du décret pour les projets du Québec et des soumissions plus élevées que prévu ayant rendu nécessaire un nouvel appel d'offres ont retardé plusieurs projets.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification :						
<p>Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm</p> <p>L'évaluation de 2004 a constaté que le PAIA correspond aux présents objectifs de TC et du gouvernement du Canada, que la plupart des aéroports ne peuvent pas autofinancer les projets financés par le PAIA et qu'aucune autre source de financement n'est disponible pour ces projets. Le PAIA a aussi atteint ses objectifs en contribuant à la sécurité, à la protection des actifs et à la diminution des coûts d'exploitation des aéroports financés. Le PAIA contribue aussi à la maintenance d'un réseau d'aéroports d'appoint. Les critères relatifs à l'admissibilité des demandeurs et des projets étaient adéquats. Certaines améliorations au processus de prise de décision sont nécessaires, particulièrement en ce qui a trait à la rapidité.</p> <p>http://www.tc.gc.ca/Evaluationdesprogrammes/rapport/2004%20ACAP/toc.htm</p>						

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Programme de contributions aux fonds d'exploitation, d'immobilisations et de lancement nécessaires pour les services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées.						
2) Date de mise en œuvre : 1 juin 2004			3) Date de clôture : 31 mars 2010			
4) Description : Fournir un financement à l'exploitation des services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées non assurés par VIA Rail Canada, aux immobilisations et aux coûts de démarrage de services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées et pour répondre aux coûts éventuel du transfert de services régionaux.						
5) Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.						
6) Résultats obtenus : La continuité de services sûrs, fiables et durables. Deux chemins de fer des Premières nations ont été créés et ont pris en charge les services dans leur région.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004-2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisations 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	-	15 138	5 700	25 500	25 292	(19 592)
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	-	15 138	5 700	25 500	25 292	(19 592)
16) Commentaires sur les écarts : L'écart est le résultat d'une différence d'échelonnement entre l'approbation du projet et l'inclusion du financement dans la mise à jour annuelle du niveau de référence et le Budget supplémentaire des dépenses.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification :						
<p>Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm</p> <p>L'évaluation, terminée en 2004, a constaté que les services fournis par la Compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador Inc. et la Algoma Central Railway et financés par ce programme satisfont au critère d'accès aux communautés isolées en tant que justification des contributions financières du gouvernement fédéral. En revanche, ceux de la Commission de transport Ontario Northland n'y satisfont pas. L'évaluation a aussi constaté que les trois services affichaient une bonne feuille de route en matière de sécurité et que les passagers étaient généralement satisfaits des services assurés.</p>						

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)						
2) Date de mise en œuvre : 1 ^{er} avril 1997			3) Date de clôture : 1 ^{er} avril 2032			
4) Description: Une aide financière est versée à l'exploitant du pont afin de respecter l'engagement constitutionnel d'assurer un lien de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.						
5) Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.						
6) Résultats obtenus : L'aide financière a été versée à l'exploitant du pont et un service efficace de transport a été offert toute l'année.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004- 2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisation s 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions						
14) Total des autres paiements de transfert	51 147	51 779	53 050	52 790	52 790	260
15) Total des activités de programme	51 147	51 779	53 050	52 790	52 790	260
16) Commentaires sur les écarts : Nil						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification : Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm Aucune évaluation n'est nécessaire.						

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Programme de contributions au titre de l'aménagement des passages à niveau (approuvé aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire)						
2) Date de mise en œuvre : 1989			3) Date de clôture : en cours			
4) Description: Paiements versés aux compagnies de chemin de fer et aux municipalités pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.						
5) Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté.						
6) Résultats obtenus : Au cours des 15 dernières années, Transports Canada a dépensé plus de 100 millions de dollars pour financer l'aménagement des passages à niveau (environ 80 sites par année). On estime de manière conservatrice que le programme est responsable d'une diminution de 53 % du nombre de collisions aux passages à niveau.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004-2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisations 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire					
14) Total des subventions	60	100	300	200	200	100
14) Total des contributions	7 440	7 340	7 195	11 045	11 045	(3 850)
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	7 500	7 440	7 495	11 245	11 245	(3 750)
16) Commentaires sur les écarts : Il a été possible de faire progresser des projets prévus en 2006-2007 durant l'année 2005-2006.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification : Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm L'évaluation de 2005 a constaté que le programme correspondait aux priorités du gouvernement fédéral et contribuait au résultat stratégique de TC, un système de transport sûr et sécuritaire. Il existe un besoin permanent pour le programme et il est peu probable que les provinces joueront un rôle plus important dans le Programme de contributions au titre de l'aménagement des passages à niveau. Elle a aussi constaté que le programme a réussi à diminuer les risques d'accident aux passages à niveau. Pendant la période d'évaluation, le programme a contribué de façon significative à la réduction des collisions aux passages à niveau. On estime de manière conservatrice que le programme était responsable d'une diminution de 53 % du nombre de collisions aux passages à niveau. http://www.tc.gc.ca/evaluationdesprogrammes/rapport/GCIP/menu.htm						

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Programme de contribution à la sûreté maritime						
2) Date de mise en œuvre : 1 ^{er} décembre 2004			3) Date de clôture : 30 novembre 2007			
4) Description : Amélioration de la sûreté maritime.						
5) Résultat(s) stratégique(s) : Un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté.						
6) Résultats obtenus : Transports Canada a fourni des contributions financières pour la mise en œuvre de plusieurs améliorations à la sûreté. Les inspecteurs régionaux de Transports Canada ont effectué des inspections de suivi afin de vérifier que les projets financés ont été réalisés conformément aux soumissions.						
(en milliers de dollars)	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004- 2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisation s 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
13) Activité de programme	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	-	8 250	48 000	32 200	17 403	30 597
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	-	8 250	48 000	32 200	17 403	30 597
16) Commentaires sur les écarts : Cet écart s'explique en grande partie par le fait que les calendriers des projets tombent dans le prochain exercice et que certains candidats ont retiré leur projet.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou vérification :						
<p>Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm</p> <p>L'évaluation de ce programme est prévue en 2006-2007.</p>						

DPR 2005-06

1) Nom du programme de paiements de transfert : Plan d'action 2000 sur les changements climatiques– Programme de démonstration en transport urbain						
2) Date de mise en œuvre : 21 juin 2001			3) Date de clôture : 31 mars 2009			
4) Description: Tester, tout en mesurant les incidences, les stratégies visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur des transports, de façon à jeter les bases nécessaires à l'adoption, d'ici 2010, de stratégies efficaces et intégrées de réduction des GES dans les régions urbaines du Canada.						
5) Résultat(s) stratégique(s): Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.						
6) Résultats obtenus :						
<ul style="list-style-type: none"> - Des projets de démonstration sont en cours dans cinq villes-région (Halifax, Waterloo, Grand Toronto et Hamilton, Vancouver et Whitehorse). - Le Réseau d'info du programme a tenu deux séries nationales d'ateliers et diverses autres activités d'apprentissage (plus d'un millier de membres du groupe cible du programme ont assisté à ces séances et ateliers). - Appui à deux prix : le Prix de réalisation en transports urbains durables de l'Association des transports du Canada et le Prix des collectivités viables de la Fédération canadienne des municipalités. Les récipiendaires en ont été respectivement <i>Promoting Sustainable Transportation Through Site Design: A Proposed Recommended Practice</i> du CITE et la ville de Vancouver pour le projet Southeast False Creek Sustainable Transportation Strategies. - Conception et distribution l'automne dernier de cartes postales sur le Programme de démonstration en transport urbain, le Réseau d'info et les projets de démonstration en cours à plus d'un millier de contacts à l'échelle nationale afin de mettre en lumière les progrès et affichage sur le site Web des leçons apprises dans le cadre des cinq projets de démonstration ainsi que d'autres documents d'étude de cas. - Appui à la mise au point d'une pratique exemplaire en matière de mesures de priorité du transport en commun. Distribution de plus d'un millier d'exemplaires de cette publication. <p>Pour des renseignements supplémentaires sur les projets de démonstration du programme et le Réseau d'info, veuillez visiter le site www.tc.gc.ca/utsp</p>						
	7) Dépenses réelles 2003-2004	8) Dépenses réelles 2004-2005	9) Dépenses prévues 2005-2006	10) Total des autorisations 2005-2006	11) Dépenses réelles 2005-2006	12) Écarts entre 9 et 11
(en milliers de dollars)						
13) Activité de programme	Politiques et programmes en appui au développement durable					
14) Total des subventions						
14) Total des contributions	385	3 320	19 902	10 322	6 986	12 916
14) Total des autres paiements de transfert						
15) Total des activités de programme	385	3 320	19 902	10 322	6 986	12 916
16) Commentaires sur les écarts : En raison de divers retards dans les projets et la construction, le total des dépenses prévues projeté pour 2005-2006 n'a pas été atteint.						
17) Résultats de vérifications et d'évaluations importants et adresse électronique de la dernière évaluation ou						

DPR 2005-06

vérification :

Transports Canada (TC) n'a pas effectué de vérification interne de ce programme de contribution en 2005-2006. TC établira s'il faut effectuer une vérification interne selon son processus de planification de vérification en fonction du risque. On peut consulter les rapports de vérification approuvés par le Comité de vérification et d'examen du ministère à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm>

L'évaluation de ce programme est prévue en 2008-2009.