

Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

2005-2006

Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message du ministre	3
1.2 Déclaration de la direction	4
1.3 Renseignements sommaires	5
1.3.1 Raison d’être	5
1.3.2 Une planification qui vise des résultats	6
1.3.3 Tableaux récapitulatifs.....	7
1.4 Rendement global du Ministère	33
SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	34
2.1 Résultat stratégique : un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté.....	35
2.1.1 Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté.....	36
2.1.2 Réglementation intelligente	41
2.1.3 Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté.....	43
2.2 Résultat stratégique : un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce	45
2.2.1 Cadre de politiques axé sur le marché	46
2.2.2 Infrastructure, portes et corridors commerciaux	48
2.2.3 Innovation	54
2.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l’environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable	57
2.3.1 Changement climatique	58
2.3.2 Évaluations environnementales	63
2.3.3 Protection de l’environnement et mesures correctives	63
SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	65
3.1 Renseignements organisationnels.....	66
3.2 Tableaux financiers.....	67
Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris)	67
Tableau 2 : Ressources par activité de programme	68

Tableau 3 :	Postes votés et postes législatifs	70
Tableau 4 :	Services reçus à titre gracieux.....	71
Tableau 5 :	Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles	72
Tableau 6 :	Besoins en ressources par direction/secteur.....	75
Tableau 7-A :	Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : <i>Loi sur les frais d'utilisation</i>	76
Tableau 7-B :	Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2005-2006 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation	86
Tableau 8 :	Principales initiatives réglementaires	90
Tableau 9 :	Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT).....	102
Tableau 10 :	Diversification des modes de prestation des services	103
Tableau 11 :	Initiatives horizontales	103
Tableau 12 :	États financiers de Transports Canada (non vérifiés)	104
Tableau 13 :	Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2005-2006.....	130
Tableau 14 :	Stratégie de développement durable (SDD)	136
Tableau 15 :	Approvisionnement et marchés.....	137
Tableau 16 :	Amélioration des services	139
Tableau 17 :	Politiques concernant les voyages	143
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT		144
4.1	Nos bureaux	145
INDEX.....		146

SECTION I – SURVOL

1.1 Message du ministre

En tant que ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2006.

Le 6 février 2006, Transports Canada, Infrastructure Canada et 16 sociétés d'État ont fusionné en un seul portefeuille placé sous ma direction en tant que ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le portefeuille est un point de convergence pour un bon nombre des plus importants défis que connaît le Canada aujourd'hui : la sécurité et la sûreté des transports; la productivité; la durabilité de l'environnement; la qualité de vie des villes et collectivités canadiennes.



Les divers outils et leviers stratégiques dont dispose ce portefeuille contribuent grandement à l'élaboration de politiques ainsi qu'à l'adoption de mesures favorisant la compétitivité économique du Canada et l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens. C'est dans l'optique de ce portefeuille nouvellement intégré que je me penche avec fierté sur les réalisations de Transports Canada au cours de l'exercice 2005-2006, et que je me réjouis à la perspective de développer et d'élargir la portée de nos travaux en mobilisant tout le potentiel de ce portefeuille intégré.

À titre d'exemple, grâce au Programme stratégique d'infrastructures routières, Transports Canada a contribué à l'établissement d'un réseau de transport efficace et intégré. En 2005-2006, le Ministère a investi 138 millions de dollars dans les routes et 12 millions de dollars dans les infrastructures frontalières à l'appui de grands projets d'immobilisations pour le réseau routier national du Canada. De plus, Transports Canada a investi 1 million de dollars pour financer 14 études qui favoriseront l'intégration modale et la planification des transports dans les secteurs urbains et le long des corridors de transport. À l'avenir, nous serons nettement mieux en mesure de réaliser de tels travaux grâce à l'intégration de notre portefeuille.

Transports Canada a également adopté d'importantes mesures pour inciter l'industrie à participer à l'essor de l'innovation et de l'efficacité du secteur des transports en appuyant la démonstration de technologies nouvelles. Grâce à l'appui financier de Transports Canada, les intervenants des provinces, des municipalités et de l'industrie ont réalisé 16 projets sur les systèmes de transport intelligents (STI) en 2005-2006, notamment la démonstration d'un prototype de système de gestion des véhicules de très grandes dimensions, l'implantation de systèmes d'information météo routiers et la mise au point de systèmes intelligents de gestion des panneaux à message variable. Les technologies innovantes qui bénéficient de l'appui du plan sur les STI de Transports Canada contribuent à améliorer la sécurité, l'efficacité et la compétitivité du réseau de transport, ce qui offre des possibilités d'améliorer les résultats sociaux, économiques et environnementaux à l'avenir.

Le *Rapport ministériel sur le rendement* souligne le rôle névralgique joué par les transports dans pratiquement tous les domaines de nos rapports sociaux et économiques en tant que Canadiens. Je suis fier d'assumer une part de la responsabilité de l'optimisation de ces rapports grâce à ce portefeuille intégré des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.2 Déclaration de la direction

Je sou mets, aux fins de dépôt au Parlement, le *Rapport ministériel sur le rendement* (RMR) de 2005-2006 de Transports Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de préparation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2005-2006 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur l'architecture des activités de programme approuvée du Ministère figurant dans la Structure de gestion, des ressources et des résultats;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés du Budget des dépenses et des Comptes publics du Canada.

Nom : Louis Ranger

Titre : Sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.3 Renseignements sommaires

1.3.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et les programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

Notre vision . . .

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens – grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable – grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens – grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Notre mission . . .

Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

- élabore et met en œuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec d'autres gouvernements, l'industrie et les intervenants;
- est reconnu comme organisme progressiste, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

Mandat législatif

An Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa *vision* et sa *mission*, Transports Canada exécute ses programmes et fournit ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

On trouvera une liste exhaustive des lois administrées par Transports Canada sur son site Web : <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm>.

Certaines lois qui régissent Transports Canada :

- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur la protection des eaux navigables*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur la sûreté du transport maritime*

1.3.2 Une planification qui vise des résultats

RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada est résolu à donner des résultats aux Canadiens.

- Un réseau de transport *sûr et sécuritaire* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- Un réseau de transport *efficace* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- Un réseau de transport *respectueux de l'environnement* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

PRIORITÉS DU PROGRAMME

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable – qui intègre et équilibre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux – repose sur trois résultats stratégiques qui s'articulent autour de neuf priorités du programme qui orientent la conception, l'accomplissement et la mesure de ses activités :

Résultat stratégique – un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté :

- Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté;
- Réglementation intelligente;
- Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté.

Résultat stratégique – un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce :

- Cadre de politique axé sur le marché;
- Infrastructure, portes et corridors commerciaux;
- Innovation.

Résultat stratégique – un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable :

- Changement climatique;
- Évaluations environnementales;
- Protection de l'environnement et mesures correctives.

1.3.3 Tableaux récapitulatifs

Les tableaux suivants donnent un aperçu des ressources nécessaires en 2005-2006 pour l'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada au profit de tous les Canadiens :

Total des ressources financières (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 498 768 \$	1 658 760 \$	1 574 165 \$

Total des ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

Prévues	Réelles	Écart
4 956	4 873	83

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
1	√			Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté. Type : en cours.	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	Renforcement du régime de sûreté maritime.	Plan d'action en six points pour la sûreté maritime.	A poursuivi la coordination interministérielle afin de faire progresser les mesures de sûreté maritime en cours et d'accomplir les buts fixés par la Politique de sécurité nationale et son plan d'action en six points pour renforcer le régime de sécurité maritime. A aussi établi la stratégie internationale de sûreté maritime et le plan d'action de sûreté maritime international.	L'initiative se poursuit.	
						Renforcement de la sûreté de l'aviation, notamment du fret aérien.	Programme Protection des passagers (anciennement le programme canadien d'évaluation des passagers aériens).	A collaboré avec les intervenants du secteur de l'aéronautique, les groupes de défense des libertés civiles et les collectivités à la conception du programme, dont la mise en œuvre est prévue en 2006.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
							Fret aérien.	Un programme visant à concevoir et à expérimenter une initiative sur la sûreté du fret aérien a été annoncé dans le budget de 2006; le projet se déroulera au cours des trois prochaines années.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Renforcement de la réglementation relative à la sûreté de l'aviation.	Règlements nouveaux ou remaniés sur la sûreté de l'aviation.	Règlements nouveaux ou remaniés sur la sûreté de l'aviation, notamment obligation de contrôler 100 % des bagages enregistrés, modifications apportées à la liste des articles interdits et impératifs de poser des questions sur les contrôles de sûreté pour répondre à l'audit de sûreté de l'OACI.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
						Renforcement des capacités de préparatifs d'urgence et de lutte contre le terrorisme.	Participation aux activités de l'OTAN et à la planification, à la formation et aux exercices d'intervention d'urgence internationaux, notamment aux interventions en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN).	A échangé l'information et les pratiques optimales; a renforcé les capacités d'intervention en cas d'incident CBRN; a constitué une base de données des intervenants en cas d'urgence industrielle, de leurs capacités au sujet de produits bien précis et des secteurs géographiques d'intervention; a fourni une formation complémentaire aux intervenants du secteur industriel.	Rendement atteint.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
								Progrès significatifs relativement aux nouvelles initiatives d'harmonisation internationale, notamment participation aux discussions trilatérales Canada-Etats-Unis-Mexique sur le Programme de partenariat pour la sécurité et la prospérité.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
						Amélioration des politiques, des règlements et des activités d'application de la loi dans le secteur des transports.	Plan d'action sur la sûreté des transports (PAST, anciennement Stratégie nationale pour la sûreté des transports).	Les consultations des intervenants pour l'élaboration du PAST, qui précisera les priorités en matière de sûreté et exposera un plan d'action pour les cinq à sept prochaines années, sont presque terminées. La publication du plan est prévue pour 2006.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
							Réseau du renseignement sur les transports ferroviaires et les transports en commun.	Pour en améliorer le rayonnement, le réseau d'échange d'informations sur le transport ferroviaire a été élargi pour englober les principales commissions de transport en commun.	Rendement atteint.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Renforcement des exigences sur les contrôles des antécédents de sûreté.	Coopération avec les États-Unis.	Grâce à sa collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada et l'administration américaine, la carte canadienne EXPRES sera acceptée comme preuve que les chauffeurs autorisés à circuler au Canada respectent les nouvelles exigences américaines (en vigueur en août 2006).	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
1 et 2	√	√		Réglementation intelligente. Type : en cours.	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	Des règlements qui reflètent les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public.	Réformes de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (LMMC), de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> et de la <i>Loi sur la sécurité automobile</i> .	LMMC 2001 – À la fin de 2005, les consultations sur la phase 1 du projet de réforme de la réglementation étaient pour la plupart terminées. Il reste encore quelques projets qui font l'objet de consultations, mais la plupart sont terminés et en sont à l'étape de la rédaction juridique.	Rendement atteint.	
					et Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché.			Examen de la <i>Loi sur le TMD</i> – L'analyse des problèmes, des options et des solutions est terminée. Des modifications à la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> devraient être proposées à l'automne 2006.	Rendement atteint.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
								Préparation d'un projet de mémoire au Cabinet (MC) au sujet de la LSA et lancement de la rédaction d'un projet de loi.	Non atteint.	Le MC relatif à la LSA n'a pas été soumis par le Ministère à l'approbation du Cabinet à cause d'autres priorités législatives.
						Hausse de la latitude et des occasions d'innovation dans l'industrie.	Règlementation de l'aviation axée sur le rendement (réglementation du système de gestion de la sécurité).	Nouveaux règlements basés sur le rendement pour le contrôle de la totalité des bagages enregistrés, la conformité volontaire entrant en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006. Les règlements entreront en vigueur en 2006.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
								Constitution d'un groupe consultatif sur la sûreté aérienne qui constitue le principal instrument de consultation au sujet de la sûreté de l'aviation.	Rendement atteint.	
								Lancement des travaux préparatoires aboutissant à l'examen du cadre, des règlements et des mesures relatifs à la sûreté de l'aviation au cours des cinq prochaines années.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement.							
								La phase préliminaire des règlements basés sur le rendement sur l'aviation a pris fin par la publication de la première série de règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité qui s'appliquent à des titulaires désignés d'un certificat.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
						Les règlements reflètent les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public.	Progrès dans la conclusion de l'accord avec l'industrie automobile sur les équipements télématiques. Consultations sur les conditions de l'accord sur la télématique.	De multiples réunions ont eu lieu avec des associations industrielles pour négocier un protocole d'entente (PE) sur la télématique. Le PE a été rédigé et a subi plusieurs remaniements.	Non atteint.	Les négociations se poursuivent pour parvenir à une entente.

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Resserrement des normes et des règlements internationaux régissant le transport des marchandises dangereuses, ce qui renforce la sécurité sans entraver le commerce.	Établissement des exigences et des documents sur les conteneurs semi-vmac pour les réunions du Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses (SCENUTMD).	La Direction générale du transport des marchandises dangereuses a dirigé l'examen fait par le SCENUTMD des exigences sur les essais des conteneurs semi-vmac, ce qui a abouti à certaines révisions du règlement type.	Rendement atteint.	
1 et 2	√	√		Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté. Type : en cours.	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	Flexibilité et innovation accrues pour trouver des moyens de respecter les exigences tout en renforçant la sécurité.	Plan stratégique pour l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et des systèmes de gestion de la sûreté (SGSU).	Un plan stratégique pour les SGS de l'aviation a été conçu et la phase initiale de mise en œuvre est terminée pour diverses entreprises aéronautiques.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
					et Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché.		Publication préalable du Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité pour les entreprises aéronautiques dans la <i>Gazette du Canada</i> .	Les premières ébauches du Règlement sur les SGS dans l'aviation ont été publiées dans la <i>Gazette du Canada</i> .	En cours.	
							Tribune des intervenants sur les expériences à ce jour liées à la mise en œuvre des SGS dans le transport ferroviaire.	Tribune des intervenants remise à une date ultérieure.	Non atteint	
						La réglementation reflète les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public.	Examen des règlements et des documents d'orientation sur les SGS dans le domaine du transport ferroviaire.	Renforcement de la sensibilisation et de la culture de sécurité dans l'industrie.	En cours.	
						Resserrement du régime de sûreté maritime.	Détermination des possibilités d'utiliser la philosophie du SGS dans le domaine de la sûreté maritime.	On a déterminé les fondements des SGS ainsi que les principales exigences pour une intégration complète et on les a incorporés dans les politiques et procédures existantes.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
2		√		Cadre de politique axé sur le marché. Type : en cours.	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché.	Un secteur canadien des transports concurrentiel et viable.	Modification de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> .	On a préparé un avant-projet de loi pour modifier la <i>Loi sur les transports au Canada</i> aux fins d'examen par le Parlement au cours de l'exercice 2005-2006.	Non atteint.	Le projet de loi C-11 a été déposé au Parlement peu après la fin de l'exercice 2005-2006, soit le 4 mai 2006. La deuxième lecture de ce projet de loi ainsi que son examen par le Comité permanent du Parlement sont prévus à l'exercice 2006-2007.
						Options de déplacement améliorées et plus économiques.	Négociations d'ententes ou d'accords bilatéraux de transport aérien (Chine et Inde).	Le Canada a négocié avec succès un certain nombre de nouveaux accords bilatéraux élargis de transport aérien durant cette période, notamment avec la Chine (avril 2005), l'Inde (juillet 2005), la Grèce (novembre 2005), les États-Unis (novembre 2005).	A dépassé les attentes.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement.							
						Réseau de transport du grain concurrentiel et à vocation commerciale.	Décision sur l'élimination du parc de wagons-trémies affectés au transport du grain.	En novembre 2005, le gouvernement a annoncé une entente de principe en vue de céder les wagons à la Farmer Rail Car Coalition.	Changement de politique.	On n'a pas pu parvenir à un accord de cession détaillé avant les élections. Le nouveau gouvernement a par la suite annoncé qu'il conserverait les wagons pour maximiser les retombées pour les agriculteurs et les contribuables.

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement.							
						Protection des intérêts financiers des passagers.	Nouvelle réglementation à l'intention des transporteurs maritimes pour qu'ils contractent et maintiennent une couverture d'assurance suffisante pour assumer leurs responsabilités à l'égard des passagers.	La réglementation est prête, mais elle est en veilleuse.	Non atteint.	En raison des préoccupations de l'industrie, la nouvelle réglementation restera en suspens en attendant la modification de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> .
						Augmentation des données disponibles à l'appui de saines décisions.	Collecte de données – Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA).	La phase 1 de l'initiative CESTA a été menée à bien. L'Enquête nationale au bord des routes et la CESTA entreprises cette année permettront de mieux comprendre la nature de l'industrie du camionnage et du trafic aérien au Canada.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
1, 2 et 3	√	√	√	Infrastructure, portes et corridors commerciaux. Type : en cours.	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire. et	Augmentation des investissements dans les infrastructures de transport.	Nouvelle loi sur les aéroports du Canada.	Projet de loi rédigé en 2005-2006 et déposé comme projet de loi C-20 en juin 2006.	En cours.	
					Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché.	Rentabilité et compétitivité du réseau de transport.	Nouvelle formule de calcul des loyers pour les administrations aéroportuaires.	Nouvelle formule de calcul des loyers des aéroports annoncée en mai 2005 et entrée en vigueur en janvier 2006.	En cours.	
					et Politiques et programmes en appui au développement durable.		Programme de surveillance des aéroports, notamment de leur rentabilité financière, et constitution d'une base de données.	Réalisation d'un modèle et d'études préliminaires au sujet de la rentabilité financière – le processus se poursuit. La constitution d'une base de données est en cours.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
							Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux dans les aéroports.	En mars 2006, on a adopté un ensemble de « principes directeurs » sur l'utilisation des locaux dans les aéroports canadiens, et l'Agence des services frontaliers du Canada s'est engagée à actualiser le Manuel de planification des installations.	En cours.	
							Examen du réseau routier national avec les provinces et les territoires.	D'après les critères opérationnels et techniques convenus entre le fédéral, les provinces et les territoires, 11 000 km de routes existantes ont été ajoutés au Réseau routier national.	Les travaux se poursuivent pour résoudre les problèmes en suspens.	
						Maintien de la viabilité économique du secteur maritime.	Modifications à la <i>Loi maritime du Canada</i> .	Projet de loi déposé en juin 2005.	Non atteint.	Le projet de loi est mort au Feuilleton en novembre 2005 au moment du déclenchement des élections.
							Étude approfondie sur les futurs besoins d'infrastructure de la Voie maritime du Saint-Laurent.	Publication du rapport de l'étude sur les Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent sur la mobilisation des intervenants et les réactions correspondantes.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Fin de l'aide financière accordée par le gouvernement fédéral.	Options sur l'éventuelle acquisition de Ridley Terminals Inc. (RTI) par le secteur privé.	RTI est demeurée opérationnelle et continue d'être une entreprise en exploitation.	Changement de politique.	Si les volumes de charbon prévus ne se matérialisent pas, le résultat escompté ne pourra pas être atteint. Il faudra donc obtenir des contributions supplémentaires si l'État veut que RTI demeure une entreprise en exploitation.

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Les orientations stratégiques futures du Ministère reflètent les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public.	Stratégie fédérale relative au fret.	Cette initiative a abouti à une analyse plus fouillée de certaines portes et corridors commerciaux stratégiques, en raison du changement intervenu dans les priorités du Ministère et du gouvernement. Le principal jalon a été un atelier sur le commerce et les transports organisé par Transports Canada en mars 2006.	Non atteint.	L'importance suivie attachée au commerce et aux portes et corridors de transport répondra aux besoins ministériels d'une analyse stratégique des questions liées au transport des marchandises.
						Modernisation des infrastructures routières commerciales et ferroviaires du Canada.	Contribution technique, analyse, conseils et gestion des projets en vertu du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF).	FCIS : les travaux de construction ont débuté pour la plupart des projets annoncés (2,5 milliards de dollars en crédits fédéraux).	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
								FIF : les travaux de construction ont débuté aux cinq principaux postes-frontière du Canada : Windsor, Sarnia, Niagara et Fort Erie (Ontario); Douglas (Colombie-Britannique); (505,1 millions de dollars en crédits fédéraux).	En cours.	
						Renforcement de la capacité des ponts à devenir autonomes.	Nouveaux régimes de gouvernance de tous les ponts nationaux et internationaux relevant du portefeuille de Transports Canada.	Mécanisme d'approbation des nouveaux postes-frontière internationaux et surveillance efficace des ponts et tunnels internationaux existants : projet de loi C-44, modifications à la <i>Loi sur les transports au Canada</i> , notamment aux dispositions sur les ponts internationaux.	Non atteint. Le projet de loi C-44 a franchi les étapes de la première et de la deuxième lectures avant de mourir au Feuilleton en novembre 2005.	Les dispositions sur les ponts du projet de loi C-44 ont été reprises pour former le projet de loi C-3, Loi sur les ponts et les tunnels internationaux, qui a été déposé devant le Parlement le 24 avril 2006. Le projet C-3 a été approuvé par la Chambre des communes et il est aujourd'hui devant le Sénat.

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement.							
								Au sujet de l'amélioration du régime de gouvernance et de l'autonomie financière des ponts fédéraux : les options ont été présentées mais n'ont pas été examinées.	Non atteint.	Transports Canada a sollicité des directives stratégiques sur les façons de financer tous les ponts (et les actifs connexes) placés sous le contrôle et la responsabilité du ministre des Transports. Transports Canada a été sommé de procéder à d'autres recherches et de présenter un rapport à l'issue de son analyse.

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
								Au sujet de l'amélioration du régime de gouvernance et de l'autonomie financière du pont de la Confédération : le 1 ^{er} janvier 2006, un nouveau barème de péages a été adopté par l'exploitant du pont de la Confédération, Strait Crossing Bridge Limited, lequel a été approuvé par le ministre des Transports.	Rendement atteint.	
1, 2 et 3	√	√	√	Innovation. Type : en cours.	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire et	Utilisation des résultats de R-D pour renforcer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité environnementale du réseau de transport du Canada.	Plan stratégique de recherche et développement.	Des consultations internes et extérieures ont eu lieu pour disposer de solides bases politiques pour une approche stratégique à l'égard de la R-D. Le Centre de développement des transports a entrepris de nombreux projets de recherche et études à l'appui du mandat de Transports Canada.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement.							
					Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Adoption accrue par l'industrie et le public de nouvelles technologies de transport. Augmentation des investissements dans les activités de R-D sur les transports, notamment les STI.	Démonstration des technologies de transport de conception récente.	Seize projets de STI ont été menés à terme, notamment la démonstration d'un prototype de système de gestion des véhicules de très grandes dimensions, la mise en œuvre de systèmes d'information météo routiers et la mise au point de systèmes intelligents de gestion des panneaux à message variable.	En cours.	
					et Politiques et programmes en appui au développement durable.			Le Programme de démonstration de transport durable des marchandises a financé la démonstration de plus de 30 technologies et pratiques exemplaires qui contribuent à l'efficacité depuis sa création en 2001.	En cours.	
						Des effectifs hautement qualifiés.	Conférence sur les compétences dans le domaine des transports.	Cent trente-trois participants de l'industrie, du milieu universitaire et de la fonction publique ont participé à un forum national sur le développement des compétences en transports en juin 2005.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
							Élaborer des modules de formation en raison des changements qui résulteront de l'entrée en vigueur de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (LMMC) de 2001.	Achevé l'élaboration des modules de formation nécessaires pour s'assurer que les inspecteurs maritime sont parfaitement au courant des changements qui entreront en vigueur lors de l'adoption de la LMMC 2001 au printemps 2007.	Rendement atteint.	
3			√	Changement climatique. Type : en cours.	Politiques et programmes en appui au développement durable.	Réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.	Politiques et programmes à l'appui des engagements pris par le Canada dans le domaine des changements climatiques.	Participé à l'examen du Conseil du Trésor des programmes sur les changements climatiques.	En cours.	
								Sur les dix projets dont le financement a été recommandé sous le Programme d'encouragement au transport des marchandises, six sont en cours de réalisation.	En cours.	
								Réalisé une étude de faisabilité pour déterminer les sites au Canada où pourront se dérouler les projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement.							
								Transports Canada et l'Association du transport aérien du Canada ont signé un protocole d'entente (PE) sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre par une amélioration de la consommation de carburant.	En cours.	
								Organisé une conférence de sensibilisation du secteur maritime à la technologie.	En cours.	
						Amélioration de la consommation de carburant des véhicules et des camions légers neufs.	Accord conclu avec les constructeurs automobiles sur la consommation de carburant des véhicules automobiles.	Élaboré et signé un PE avec les constructeurs automobiles.	Les objectifs de cette année ont été atteints.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement.							
						Sensibilisation accrue aux choix de transports durables.	Éducation du public grâce au Programme des véhicules à technologies de pointe (PVTP).	En date de mars 2006, le PVTP avait acheté 135 véhicules dans le monde entier comportant diverses technologies de pointe. Soixante et un de ces véhicules ont été évalués sous l'angle de leur tenue de route, et 719 essais sur piste et 280 essais en laboratoire ont eu lieu. Le nombre total d'activités promotionnelles et d'activités dans le cadre du PVTP a été de 178 et le public joint est estimé à plusieurs millions de personnes.	Les objectifs de cette année ont été atteints.	
						Réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur ferroviaire.	Accord élargi de performance environnementale (Environnement Canada, Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada).	Présenté un rapport final intitulé <i>Profil actuel et futur des activités et des émissions des chemins de fer canadiens</i> , le 28 juillet 2005. Un protocole d'entente comportant des cibles précises au sujet des gaz à effet de serre et des principaux contaminants atmosphériques est en cours de rédaction.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement.							
2 et 3		√	√	Évaluations environnementales. Type : en cours.	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché et	Les gestionnaires disposent des renseignements dont ils ont besoin pour exercer leurs fonctions dans le cadre de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Nouveau document d'orientation sur les responsabilités en matière d'évaluation environnementale relatif à la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Conçu et diffusé un document d'orientation aux promoteurs et à ses employés sur les exigences de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> . Le guide comporte une section consacrée aux demandeurs en vertu de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Le guide des promoteurs est terminé, un autre guide est en cours de rédaction.	
					Politiques et programmes en appui au développement durable.	Protection de l'environnement contre les répercussions des projets de transport.	Évaluations environnementales (terminées ou lancées).	Procédé à 423 examens préalables et à 2 études approfondies. En date du 1 ^{er} avril 2006, 647 examens préalables, 18 études approfondies, 4 examens par une commission et 6 examens conjoints par une commission étaient en cours.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécurité et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
3			√	Protection de l'environnement et mesures correctives. Type : en cours.	Politiques et programmes en appui au développement durable.	Renforcement des capacités du public à opérer des choix sur les transports durables.	Collaboration interministérielle afin d'encourager l'utilisation des transports en commun.	Le Programme de laissez-passer de transport en commun a permis à 81 ministères et organismes dans la Région de la Capitale Nationale d'acheter des laissez-passer de transport en commun au moyen de retenues à la source ou de paiements préautorisés. Actuellement, il y a plus de 12 000 abonnés, y compris les nouveaux usagers.	Atteint.	
								Distribué des guides sur les options pour les navetteurs et organisé quatre ateliers avec plus de 100 participants/ organisations.	Atteint.	
						Les sites dont on soupçonne qu'ils sont contaminés sont cernés et les sites à haut risque sont assainis et font l'objet d'une gestion des risques.	Débloqué de nouveaux crédits pour l'assainissement des sites à haut risque au moyen du Plan d'action accéléré d'assainissement des sites fédéraux contaminés.	Continué de gérer les sites. En 2005-2006, le Ministère a reçu un financement de 13,9 millions de dollars dans le cadre du Plan d'action accéléré d'assainissement des sites fédéraux contaminés afin d'entreprendre des évaluations et des travaux d'assainissement.	En cours.	

Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités de programme	Activités de programme	Résultats escomptés	Engagements du RPP 2005-2006	Résultats atteints en 2005-2006 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						La fréquence des rejets polluants illicites par les navires est réduite.	Lancer un programme dynamique pour accroître l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne.	Effectué 1 548 heures-patrouilles (augmentation de 41 % par rapport aux années précédentes). Il y a eu 9 724 survols de navires.	Les objectifs de cette année ont été atteints.	
						La qualité du milieu marin est améliorée.	Acheter deux ensembles d'équipements de surveillance de la pollution du milieu marin.	Achats effectués en 2005-2006 : On a observé 78 incidents de pollution, dont 5 cas de pollution par les navires et 73 déversements mystères; On a acheté et analysé 971 images Radarsat et on a détecté 44 cas soupçonnés de pollution.	Les objectifs de cette année ont été atteints.	

Veillez noter que la Section II inclut certains textes qui n'apparaissent pas dans le tableau « Résumé du rendement ministériel par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère » ci-dessus, car les engagements n'avaient pas été mentionnés dans le Rapport sur les plans et priorités de 2005-2006 mais sont considérés digne de mention dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2005-2006.

Note 1 : Le chiffre figurant dans la colonne « Résultats du gouvernement du Canada » renvoie aux trois résultats ci-après.

Les trois résultats stratégiques de Transports Canada et les Priorités de programme appuient les résultats suivants du gouvernement du Canada tels qu'ils seront présentés dans le prochain rapport sur le rendement du Canada :

1. des collectivités sûres et sécuritaires;
2. un marché sûr et équitable;
3. une forte croissance économique.

1.4 Rendement global du Ministère

Tel qu'il est indiqué dans le Résumé du rendement ministériel ci-dessus, des progrès ont été enregistrés au cours de l'année à l'égard de la majorité des engagements du Ministère figurant dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2005-2006. L'atteinte d'un résultat stratégique doit être considéré comme un processus à long terme et comme le résultat d'un investissement dans un ensemble de politiques et de programmes qui se penchent sur divers aspects importants de la situation à améliorer.

La création du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en février 2006 liée au changement de gouvernement préalable a engendré beaucoup de défis et d'occasions pour Transports Canada. Les répercussions de ces changements substantiels sont mentionnées dans le présent *Rapport ministériel sur le rendement*. D'une part, plusieurs projets de loi importants, dont les modifications longuement attendues à la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi maritime du Canada*, sont morts au Feuilleton à la clôture de la session parlementaire de novembre 2005. Le travail de consultation et d'élaboration des politiques mené à l'appui de ces projets servira toutefois à enrichir les futurs efforts législatifs sur le même sujet. D'autre part, Transports Canada a obtenu du succès sur plusieurs autres fronts durant l'exercice 2005-2006, ce qui représente des progrès dans l'atteinte des résultats stratégiques du Ministère.

Dans le cadre du résultat stratégique « un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce », nous avons négocié de nouveaux accords bilatéraux élargis sur le transport aérien avec d'importants partenaires commerciaux, dont la Chine, l'Inde, les États-Unis et la Grèce, dépassant ainsi les cibles que nous avons fixées dans ce secteur. Également, les nouveaux règlements fondés sur le rendement qui exigent que 100 % des bagages enregistrés soient contrôlés est l'une des activités qui a contribué à l'avancement du résultat stratégique « un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté ». Le troisième résultat stratégique de Transports Canada, soit « un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable » a également progressé grâce à l'élaboration et à la signature d'un protocole d'entente avec les constructeurs d'automobiles concernant l'efficacité énergétique des véhicules automobiles et à la tenue de plusieurs activités de sensibilisation sur les choix en matière de transport durable.

En alignant les résultats de Transports Canada avec ceux du gouvernement du Canada, nous nous assurons que les décisions en matière de transport contribuent au succès du programme global du gouvernement. Les programmes et services assurés par Transports Canada, en collaboration avec d'autres ministères, organismes et l'industrie, continuent d'appuyer les objectifs de sécurité et de sûreté, de croissance économique et de protection de l'environnement.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Résultat stratégique : un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Résultat final

Un réseau de transport sûr et sécuritaire qui assure la protection de la vie, de la santé, de l'environnement et des biens matériels.

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2005-2006 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
879 901 \$	961 559 \$	914 672 \$

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le Budget principal des dépenses, les deux activités de programme en vertu de ce résultat stratégique sont « Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire » et l'« Administration canadienne de la sûreté du transport aérien », qui est une société d'État. Le présent rapport contient des renseignements uniquement sur la première activité de programme. La société d'État a préparé son propre plan annuel.

L'activité de programme du groupe Sécurité et Sûreté couvre les politiques, les règlements, la surveillance et l'application de la loi, et la sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire. Elle englobe également l'élaboration des lois, des règlements et des normes à l'échelle nationale et l'accomplissement d'activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, d'éducation et de perfectionnement afin de promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Ces activités visent les plans de préparatifs d'urgence et les services aux aéronefs fournis aux organismes de transport, gouvernementaux et autres.

Le *Rapport 2005-2006 sur les plans et les priorités* de Transports Canada faisait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère devait cristalliser ses efforts pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport. La section qui suit contient les points saillants des progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

- Priorités de programme :**
- 2.1.1** Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté
 - 2.1.2** Réglementation intelligente
 - 2.1.3** Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté

2.1.1 Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté

Sûreté maritime

En 2005-2006, Transports Canada a mené des initiatives clés pour accroître la sûreté maritime :

- Transports Canada a poursuivi son travail et sa collaboration avec le ministère de la Défense nationale pour la création de centres des opérations de la sécurité maritime (COSM) sur les côtes est et ouest (c.-à-d. à Halifax en Nouvelle-Écosse, et à Victoria en Colombie-Britannique). Les COSM cibleront activement les bâtiments pour s'assurer qu'ils sont conformes au Code ISPS et pour aider les autres ministères à exercer la vigilance dans le secteur maritime. Le ministère de la Défense nationale gère les COSM avec le soutien actif de Transports Canada.
- Transports Canada a poursuivi son travail avec ses partenaires internationaux pour harmoniser la sûreté maritime, en particulier avec les É.-U. et avec l'Organisation maritime internationale (OMI). Des consultations semestrielles ont été tenues auprès du Comité consultatif maritime canadien (CCMC) en 2005-2006, y compris auprès des groupes de travail sur la rédaction du projet de règlement sur les traversiers intérieurs. Transports Canada a aussi pris part à des comités clés de l'OMI pour la rédaction et l'approbation d'exigences réglementaires et l'établissement de formation et la prestation d'orientation et d'interprétation sur le Règlement sur la sûreté du transport maritime pour les intervenants internes et externes.
- Transports Canada a poursuivi son travail dans la prestation du Programme de contribution pour la sûreté maritime et l'attribution d'un financement de plus de 15 millions de dollars pour des améliorations à la sûreté au cours de 2005-2006. Le programme contribue à financer des initiatives comme l'achat d'équipement de surveillance, y compris des caméras et des systèmes de télévision en circuit fermé; des améliorations à la sûreté côté quai et au périmètre et au contrôle d'accès, comme des clôtures, des barrières, de la signalisation et de l'éclairage; la formation et autres améliorations à la sûreté des ports.
- Des progrès importants ont été réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, notamment la rédaction de l'ébauche de règlements. En prévision de cet ensemble de règlements, on a continué de suivre la méthode de consultations qui avait été adoptée par le passé et plusieurs séances ont été tenues avec l'industrie afin de présenter l'orientation proposée pour les règlements et comprendre plus à fond l'effet possible sur l'industrie.

Sûreté aérienne

En 2005-2006, le Ministère a constitué son nouveau Groupe consultatif sur la sûreté aérienne, qui est le principal mécanisme de consultation au sujet de la sûreté de l'aviation. En outre, pour resserrer les normes de sûreté rigoureuses qui existent déjà, Transports Canada a adopté ou réalisé d'importants progrès dans l'élaboration de règlements de sûreté nouveaux ou améliorés, comme :

- besoin de contrôler 100 % des bagages enregistrés (mesure qui devrait entrer en vigueur en 2006-2007, moyennant une conformité volontaire le 1^{er} janvier 2006);
- modifications de la liste des articles interdits et besoin de poser des questions au moment des contrôles de sûreté qui reflètent les changements dans les opérations et les risques;
- nouveaux règlements sur les contrôles d'identité, qui complèteront le Programme canadien de protection des passagers (qui devrait entrer en vigueur en 2006-2007);
- exigences du programme relatif à la carte d'identité pour les zones réglementées (qui devraient entrer en vigueur en 2006-2007).

Transports Canada a également procédé à certaines analyses préliminaires pour entreprendre un examen exhaustif du cadre de réglementation de la sûreté, lequel devrait se dérouler au cours des cinq prochaines années dans le cadre du programme d'une réglementation intelligente du Ministère.

Transports Canada a évalué les risques que présentent les systèmes portatifs de défense antiaérienne (SPDAA) et un éventail d'éventuelles contre-mesures. En 2005-2006, Transports Canada a poursuivi ses évaluations de la vulnérabilité aux SPDAA dans un certain nombre d'aéroports canadiens, en se servant d'une méthode conforme aux meilleures pratiques internationales.

En collaboration étroite avec ses intervenants, Transports Canada a lancé un certain nombre de campagnes de sensibilisation du grand public ou des employés qui travaillent dans d'importantes installations de transport, comme les aéroports et les installations de manutention du fret aérien ou y a participé. Le Ministère fournit également d'importantes directives et expertise à ses partenaires de l'industrie pour élaborer des documents de formation sur la sûreté de l'aviation, notamment la formation du personnel au sol aux aéroports.

Les améliorations apportées à la législation et aux règlements, les campagnes de sensibilisation et les initiatives de formation de l'industrie, les initiatives internationales et les activités de recherche et développement ont toutes abouti à un regain de confiance du public dans la sécurité et la sûreté de l'aviation. Les recherches réalisées au nom du Ministère concluent :

- que la majorité des Canadiens (64 %) estiment que le niveau de sécurité et de sûreté du transport aérien est « élevé »;

- que le pourcentage de Canadiens qui conviennent qu'il y a suffisamment de mesures de sûreté en place pour protéger les voyageurs aériens, même s'ils ne peuvent pas les voir, a augmenté de 5 points de pourcentage depuis 2002 pour atteindre 71 %, et que de récents sondages incitent à penser que ce pourcentage est passé à 76 %;
- que la majorité des Canadiens (77 %) ont une confiance de modérée à élevée dans la capacité du gouvernement fédéral à prévenir les attentats terroristes contre les aéroports du Canada.

Influence internationale sur la sûreté et les préparatifs d'urgence

Les capacités de préparatifs d'urgence et de lutte contre le terrorisme ont continué d'être au cœur des activités du Ministère en 2005-2006. Le Ministère a dirigé un certain nombre d'exercices d'entraînement notoires, ou y a collaboré, afin d'évaluer la capacité du Canada à réagir de manière rapide, décisive et efficace avec ses partenaires en cas d'attaque terroriste, de menace sur la sûreté comme une attaque radiologique, ou d'autres situations d'urgence.

Transports Canada a continué de collaborer avec d'autres ministères fédéraux, les provinces, des partenaires de l'industrie et d'autres gouvernements à l'échange d'informations et de pratiques optimales et au renforcement des capacités d'intervention en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN) dans le cadre du transport de marchandises dangereuses. Le Ministère a constitué une base de données des intervenants en cas d'urgence industrielle, de leurs capacités au sujet de produits bien précis et des secteurs géographiques d'intervention. Les éventuels intervenants du secteur industriel ont suivi une formation complémentaire pour les sensibiliser à ces problèmes et beaucoup ont manifesté de l'intérêt pour le projet. On dénombre actuellement environ 30 organismes qui participent au programme d'intervention CBRN à titre volontaire.

Transports Canada a également continué d'accroître l'influence et de rehausser la réputation du Canada sur l'échiquier international en collaborant avec des organisations comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et d'autres gouvernements (comme le U.S. Department of Homeland Security). Comme exemple des réalisations importantes de Transports Canada dans le domaine de la sûreté internationale, il faut mentionner les efforts déployés dans le cadre du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP). Le PSP a créé un engagement sans précédent entre le Canada, les États-Unis et le Mexique afin de rehausser la sécurité, le bien-être économique et la qualité de vie de tous les citoyens d'Amérique du Nord. En vertu du PSP, Transports Canada dirige ou codirige 52 initiatives relatives à la sûreté des transports, parmi lesquelles : les autorisations de sûreté dans le secteur des transports, le contrôle des bagages enregistrés, la sûreté du fret aérien, l'évaluation des passagers, les infrastructures essentielles et les interventions d'urgence. Le Ministère enregistre également d'étonnants progrès dans sa collaboration avec ses homologues mexicains et américains sur de nombreux règlements et politiques en matière de sûreté, et toutes les initiatives de sûreté sont actuellement en bonne voie grâce à cette collaboration soutenue.

Parmi les autres grandes réalisations internationales dans le domaine de la sûreté et des préparatifs d'urgence, il faut mentionner :

- la réalisation ininterrompue des éléments relatifs aux transports de la Déclaration sur une frontière intelligente et du plan d'action en 30 points qui l'accompagne, afin de rehausser la sûreté des services frontaliers partagés, d'assurer la circulation des gens et des marchandises et de protéger les infrastructures de transport essentielles;
- la contribution du programme d'aide au renforcement des capacités antiterroristes grâce auquel le Canada peut influencer et harmoniser les efforts antiterroristes d'autres pays (en parrainant des projets pour obtenir des crédits pour le Programme universel d'audits de sûreté et le Programme de formation et de sensibilisation à la sûreté de l'aviation de l'OACI);
- la participation au Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI avec la collaboration d'autres pays et d'organismes internationaux pour rehausser la sûreté de l'aviation et harmoniser les normes du Canada avec celles d'autres pays;
- la collaboration avec les États-Unis et d'autres partenaires internationaux comme le Royaume-Uni à d'importants exercices de préparatifs d'urgence et de formation à la lutte contre le terrorisme afin d'évaluer la capacité du Canada à réagir de manière rapide, décisive et efficace de concert avec ses partenaires internationaux en cas d'attaque terroriste, de menace contre la sûreté comme une contamination radiologique, ou d'autres situations d'urgence;
- l'appui du Programme de formation et de sensibilisation à la sûreté de l'aviation de l'OACI en détachant des experts en la matière pour qu'ils participent à des ateliers de formation dans les régions de l'Amérique latine et des Caraïbes et qu'ils échangent leur savoir-faire sur les activités de sûreté de l'aviation.

Sûreté des transports de surface et des transports multimodaux

Les attentats à la bombe perpétrés à Madrid, en Espagne, en 2004 et à Londres, en Grande-Bretagne, en 2005 ont amené le Canada à surveiller de plus près la sûreté des transports dans les secteurs qui assurent le transport d'un grand nombre de passagers. C'est ainsi que le secteur des services ferroviaires voyageurs et des transports en commun présente des défis de sûreté exceptionnels car il se compose de vastes réseaux ouverts qui transportent un grand nombre de passagers quotidiennement. Même si Transports Canada est le principal responsable de la sûreté nationale des transports, tous les partenaires jouent un rôle en ce qui concerne la gestion des situations d'urgence, notamment les préparatifs et les interventions.

En novembre 2005, le Ministère a annoncé un plan d'action immédiat pour respecter les priorités de sûreté établies par le gouvernement du Canada avec le concours de ses partenaires, afin de renforcer la sûreté des services ferroviaires voyageurs, des transports en commun et des traversiers par cinq initiatives complémentaires et interdépendantes :

- créer un nouveau programme de contribution à la sûreté des services ferroviaires voyageurs et des transports en commun appelé Sûreté-Transit, qui est axé principalement sur les trains de banlieue, les métros et les grands réseaux de transport en commun;
- renforcer la capacité de Transports Canada à contribuer son savoir-faire en matière de sûreté à effectuer des évaluations des technologies spécialisées et à coordonner l'élaboration et l'échange de pratiques optimales avec ses partenaires dans le domaine de la sûreté des transports ferroviaires et des transports en commun;
- faire en sorte que le renforcement de la sûreté des traversiers intérieurs soit admissible à des crédits en vertu du Programme de contributions à la sûreté maritime de Transports Canada;
- procéder à des exercices de préparatifs d'urgence dans les transports en commun sous l'autorité de Sécurité publique et Protection civile Canada, avec le concours des administrations et des intervenants concernés;
- créer un nouveau groupe de travail sur les transports en commun responsable du renseignement, des services de police et des interventions sous la direction de Sécurité publique et Protection civile Canada.

En 2005-2006, dans le cadre de son programme d'échange d'informations, Transports Canada a élargi le réseau d'échange de renseignements sur le transport ferroviaire pour y inclure les principales commissions de transport en commun. La délivrance d'autorisations de sûreté permet l'échange de renseignements classifiés au fur et à mesure des besoins ou au cours de téléconférences sur la réglementation.

Pour ce qui est des initiatives multimodales, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec les États-Unis au sujet du Programme de sûreté des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Ce projet a pour but d'évaluer les technologies qui servent à suivre le mouvement des conteneurs de marchandises qui franchissent la chaîne d'approvisionnement et à détecter les manquements à la sûreté tandis qu'ils empruntent le réseau de transport.

En outre, avec le concours de l'Agence des services frontaliers du Canada et de Ressources naturelles Canada, Transports Canada a collaboré avec l'administration américaine pour assurer l'accès ininterrompu aux marchés américains des chauffeurs qui transportent des marchandises dangereuses (notamment des explosifs), en particulier des chauffeurs titulaires d'un permis commercial du Canada. Grâce à ces travaux, la carte de chauffeur du Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) sera acceptée comme preuve que les chauffeurs autorisés à circuler au Canada respectent les nouvelles exigences américaines qui sont entrées en vigueur le 10 août 2006. À plus long terme, le gouvernement du Canada entend collaborer avec les États-Unis dans le cadre du Partenariat pour la sécurité et la prospérité aux vérifications des antécédents des travailleurs du secteur des transports qui doivent franchir la frontière canado-américaine et travailler dans nos pays respectifs. Le Ministère est résolu à trouver une solution canadienne qui répondra à la fois aux besoins du Canada et d'autres pays.

2.1.2 Réglementation intelligente

En 2006, en tant que grand ministère responsable de la réglementation, Transports Canada a joué un rôle déterminant dans l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la réglementation intelligente. Pratiquement parlant, cela signifie des règlements qui imposent des règles davantage axées sur des résultats de sécurité et de sûreté et des interventions ciblées, et conçues s'il y a lieu pour donner à l'industrie la souplesse dont elle a besoin pour innover dans l'atteinte de ces objectifs.

Bien que la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001* (LMMC 2001) ait reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001, elle ne peut entrer en vigueur tant que les règlements nécessaires n'ont pas été adoptés. Ces règlements sont établis en deux phases. Au cours de la phase 1, plus de 50 règlements existants sont modifiés et rationalisés. Au cours de la phase 2, les règlements restants sont modernisés afin d'être conformes aux exigences de la nouvelle loi. La LMMC 2001 entrera en vigueur dès lors que les règlements élaborés dans le cadre de la phase 1 seront terminés, ce qui devrait avoir lieu au début de 2007. Jusque-là, la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) existante et les règlements qui s'y rattachent demeureront en vigueur.

La LMMC est le principal texte législatif qui régit la sécurité personnelle et la protection de l'environnement dans le secteur du transport maritime canadien. Elle s'applique aux navires canadiens qui naviguent partout dans le monde et aux navires battant pavillon étranger qui naviguent dans les eaux canadiennes.

En vertu de deux décrets, l'un promulgué en décembre 2003 et l'autre en mars 2004, le gouverneur en conseil, à la recommandation du premier ministre, a transféré de Pêches et Océans Canada à Transports Canada les responsabilités législatives et réglementaires de la LMMC qui se rattachent à la sécurité des embarcations de plaisance, aux services de navigation maritime, à la prévention de la pollution et aux interventions en la matière, et aux eaux navigables.

Compte tenu de ces nouvelles responsabilités, Transports Canada a procédé à des consultations publiques dans tout le pays en 2004 et 2005 sur les règlements élaborés dans le cadre de la phase 1. Ces consultations se sont déroulées essentiellement dans le cadre des réunions régionales et nationales du printemps et de l'automne du Conseil consultatif maritime canadien. Plusieurs responsables des projets ont également organisé des séances de sensibilisation des intervenants dans divers lieux stratégiques du Canada. À la fin de 2005, les consultations sur la phase 1 du projet de réforme de la réglementation avaient pris fin pour la plupart. Il restait encore quelques projets faisant l'objet de consultations, mais la plupart sont aujourd'hui à l'étape de la rédaction juridique.

Quelques-uns des règlements rationalisés issus de la phase 1 sont reliés à des questions telles que les sanctions administratives pécuniaires, les eaux de lest, les restrictions à la conduite des bâtiments, les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement, l'abordage, la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, l'intervention environnementale, la sécurité incendie, la sécurité des bateaux de pêche, les épaves à valeur patrimoniale, les lignes de charge, le personnel maritime, la prévention de la pollution par les navires et par les produits chimiques

dangereux, les petits bâtiments, les congés pour les navires, et enfin l'immatriculation et la jauge des navires. Les règlements sur les certificats des navires, la gestion de la sécurité, le tarif des droits d'immatriculation des navires et les permis ainsi que sur l'appel d'une ordonnance de détention ont été ajoutés à la liste des règlements de la phase 1, de même que trois règlements d'importance mineure qu'il y a lieu d'abroger. Pour plus de précisions sur le projet de réforme de la réglementation de la LMMC 2001, visiter l'adresse <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm>.

Pour réglementer de manière plus intelligente, Transports Canada a également pris l'engagement d'établir des règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité pour les entreprises aéronautiques. Ces règlements comportent des buts en matière de sécurité, des cibles de rendement, des évaluations des risques, des responsabilités et des pouvoirs, des règles et des procédures ainsi que des modalités de surveillance et d'évaluation. Au lieu de dicter aux entreprises aéronautiques ce qu'elles doivent faire, cette façon plus intelligente de réglementer leur indique quels objectifs elles doivent atteindre pour être en mesure de déterminer comment atteindre les résultats en fonction des connaissances approfondies qu'elles ont de leurs propres activités.

L'industrie aérienne bénéficie également d'un regain de flexibilité pour innover dans les services fournis exclusivement aux entreprises privées. Ces services aéronautiques ont toujours enregistré un taux d'accidents extrêmement bas, et les changements apportés aux règles en 2006 ont fourni de nouvelles occasions à divers segments de l'industrie d'améliorer l'efficacité de leurs opérations en permettant aux exploitants d'assumer un rôle plus direct dans la gestion de leurs propres systèmes de sécurité sans pour autant compromettre la sécurité.

Comme le mentionnait le *Rapport ministériel sur le rendement de 2004-2005*, Transports Canada a terminé la phase préliminaire de la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) en publiant la première série de règlements qui s'appliquent à certains titulaires d'un certificat. Le processus de consultation a été terminé pour divers segments des phases ultérieures de la mise en œuvre des SGS et le Ministère est en passe de procéder à la mise en place intégrale. La mise en œuvre du programme SGS aboutira à une amélioration de la sécurité grâce à une gestion dynamique plutôt qu'à une conformité réactive aux exigences réglementaires.

En 2005-2006, une analyse des problèmes, des options et des solutions a été menée au sujet de l'examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. On s'attend à ce que des modifications à la *Loi* soient proposées à l'automne 2006. On trouvera d'autres précisions sur l'examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm>.

La volonté de Transports Canada de resserrer les normes et les règlements internationaux régissant le transport des marchandises dangereuses, en améliorant la sécurité sans entraver le commerce, demeure un objectif primordial. En 2005-2006, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada a dirigé le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses dans l'examen des essais prescrits pour les conteneurs semi-vrac (CSV), ce qui a abouti à l'adoption de plusieurs révisions au règlement type qui auront pour effet de rehausser la sécurité en resserrant ou, s'il y a lieu, en

clarifiant les prescriptions d'essais des CSV. Ces révisions seront adoptées par l'Organisation maritime internationale et peut-être même par l'Organisation de l'aviation civile internationale et d'autres organismes internationaux de réglementation et par les instances nationales, ce qui contribuera à renforcer l'harmonisation internationale et nationale des prescriptions.

2.1.3 Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté

Un système de gestion de la sécurité (SGS) ou un système de gestion de la sûreté (SGSU) est un cadre formel d'intégration de la sécurité ou de la sûreté dans les opérations quotidiennes d'une organisation de transport. Cela consiste à établir des objectifs et des cibles de rendement clairs, à procéder à des évaluations des risques, à établir des responsabilités et des pouvoirs limpides, à maintenir des règles et des procédures étayées par des documents et transmises à tous les employés, et à procéder régulièrement à des inspections et à des évaluations internes. Dans un sens plus large, cela se solde par la détermination plus détaillée et la résolution des éventuels problèmes systématiques de sécurité ou de sûreté. Transports Canada est convaincu que l'utilisation des SGS et des SGSU renforcera davantage la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

La mise en œuvre des SGS passe par une élaboration progressive, et la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada a adopté une démarche progressive. La phase initiale de mise en œuvre des SGS a débuté par voie de règlement en mai 2005 et a procuré aux compagnies d'aviation la flexibilité nécessaire pour savoir comment satisfaire les exigences en matière de sécurité. À l'issue de cette phase préliminaire, Transports Canada a accepté d'entreprendre le projet pilote de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité par un petit exploitant afin d'apaiser les préoccupations de l'industrie suscitées par l'application des SGS aux plus petits exploitants aériens et aux organismes de maintenance aéronautique. Grâce à cette initiative, Transports Canada aura la chance d'évaluer et de déterminer les ajustements qui s'imposent pour parachever une série de règlements. En outre, une campagne d'information comportant une série de séances d'information nationales et régionales a été lancée au printemps 2005 pour éduquer davantage tous les intervenants. Pour d'autres renseignements sur le SGS de l'aviation civile, visiter le site : <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/menu.htm>).

Les *systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime* existent depuis 1998 lorsqu'ils ont été mis en place à l'échelle mondiale pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers se livrant au commerce international. En 2002, ces prescriptions ont été étendues à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux et elles sont mises en œuvre par le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires*. À ce jour, près de 60 navires canadiens ont obtenu le certificat réglementaire délivré par les sociétés de classification pour le compte de Transports Canada. Grâce à un programme de surveillance solidement en place, Transports Canada a surveillé directement 8 des vérifications réalisées par ces organismes autorisés et a examiné 20 rapports de vérification supplémentaires en 2005. Le Ministère continue d'appuyer l'adoption volontaire des SGS par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes et il étudie la possibilité d'imposer un SGS aux exploitants de navires canadiens, y compris les petits navires à passagers.

Transports Canada a également réalisé des progrès dans l'élaboration d'un cadre qui souligne la démarche à l'égard des systèmes de gestion de la sûreté. Les travaux se poursuivront l'an prochain, notamment des consultations avec les intervenants. Un cadre définitivement arrêté est attendu en 2006-2007 et celui-ci orientera l'examen du cadre de réglementation de la sûreté de l'aviation au cours des prochaines années.

2.2 Résultat stratégique : un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

Résultat final

Un réseau de transport :

- efficace, rentable, viable, abordable et accessible;
- réceptif aux besoins des usagers et des collectivités;
- concurrentiel et harmonisé, à l'échelle nationale et internationale.

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2005-2006 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
544 528 \$	624 045 \$	604 348 \$

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le Budget principal des dépenses, les activités de programme qui relèvent de ce résultat stratégique sont « Politiques, programmes et infrastructures en appui au cadre de marché » et trois sociétés d'État : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc., Marine Atlantique S.C.C. et VIA Rail Canada inc. Le présent rapport ne contient des renseignements que sur la première activité de programme. Les sociétés d'État ont préparé leur propre plan annuel.

Cette activité de programme englobe l'élaboration de politiques, de lois, de programmes et de soutien des infrastructures de transport de manière à ce que les forces de la concurrence et du marché orientent la croissance et le développement du réseau national de transport. Un marché puissant et dynamique incite les concurrents existants et les nouveaux venus à faire preuve d'innovation et à offrir de nouveaux services afin de répondre aux besoins des Canadiens en matière de transport. Au nombre des activités qui relèvent de cet élément, il faut mentionner la surveillance et l'analyse du réseau de transport du Canada, les rapports annuels sur l'état de santé du réseau, les études économiques et l'élaboration de nouvelles politiques. Transports Canada administre également les programmes de subventions destinées aux aéroports, aux ports, aux routes et aux ponts, et il assume les fonctions de propriétaire et de surveillant des ports, des aéroports et des sites du système de navigation aérienne. En vertu du volet Infrastructures de cette activité de programme, Transports Canada négocie la cession des ports, des aéroports et des terrains de la Voie maritime à des intérêts locaux, et il exploite les aéroports et les ports jusqu'à leur cession, de même que les aéroports et les ports éloignés appartenant au gouvernement fédéral.

Le *Rapport 2005-2006 sur les plans et les priorités* de Transports Canada fait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère doit cristalliser ses efforts afin d'établir un réseau de transport efficace. La section qui suit décrit les points forts des progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

- Priorités de programme :**
- 2.2.1** Cadre de politique axé sur le marché
 - 2.2.2** Infrastructure, portes et corridors commerciaux
 - 2.2.3** Innovation

2.2.1 Cadre de politiques axé sur le marché

Les forces de la concurrence et du marché libre stimulent le rendement et l'augmentation de la productivité. Un marché dynamique incite les concurrents aguerris et les nouveaux venus à innover afin d'améliorer leurs services et de répondre aux besoins sans cesse changeants des Canadiens en matière de transports. Les investissements du secteur public et du secteur privé revêtent une importance capitale pour parvenir à un réseau de transport concurrentiel d'envergure mondiale, mais toute intervention de l'État devrait cibler les situations où les forces du marché ne suffisent pas à atteindre les résultats souhaités. Transports Canada a travaillé sur plusieurs fronts afin d'offrir un cadre du marché dynamique et prospère au réseau national de transport. Dans bien des cas, ces activités ont été directement touchées par les élections fédérales et le changement de gouvernement. On trouvera ci-après quelques brèves mises à jour sur certaines des activités menées par Transports Canada au cours de l'exercice 2005-2006.

Modifications de la *Loi sur les transports au Canada*

La législation proposant de modifier la *Loi sur les transports au Canada* (projet de loi C-44) est morte au Feuilleton lors de la dissolution du Parlement. L'objectif du projet de loi C-44 était de stimuler des services et une capacité de transport adaptés dans un cadre de politique stable et d'encourager un climat d'investissement afin de favoriser la croissance de l'économie et d'assurer les échanges internationaux. Le nouveau gouvernement en place est résolu à consulter les intervenants sur certains des changements proposés et d'adopter ensuite les modifications qui vont essentiellement dans le sens de l'ancien projet de loi C-44. Il se peut que les modifications soient subdivisées en un certain nombre de projets de loi plus restreints et plus gérables pour en accélérer l'adoption.

Accords internationaux de transport aérien

La négociation fructueuse d'un accord bilatéral de transport aérien « ciel ouvert » avec les États-Unis en novembre 2005 a marqué l'aboutissement de recherches, de préparatifs et de nombreuses consultations avec les intervenants. Un document intitulé *Accord de transport aérien Canada-États-Unis – Consultations avec les intervenants* a été publié en mai 2005 et a constitué la base de discussion des intervenants. D'autres négociations fructueuses ont abouti à un élargissement des droits relatifs aux services aériens, dont avec la Chine, l'Inde et la Grèce. Des négociations qui n'ont pas abouti ont eu lieu avec la France, l'Ukraine et le Panama. Toutes les négociations et les discussions ont éclairci les attentes du Canada pour l'autre pays.

Élimination du parc fédéral de wagons-trémies

Dans le budget de 1996, le gouvernement avait annoncé son intention d'éliminer le parc fédéral de wagons-trémies affectés au transport du grain. Le parc de 12 400 wagons sert au transport du

grain de l'Ouest du Canada depuis 30 ans. En novembre 2005, le gouvernement a annoncé un accord de principe en vue de céder les wagons à la Farmer Rail Car Coalition, une association d'agriculteurs de la Saskatchewan. Les négociations sur l'accord de cession détaillé n'ont pas été bouclées avant le déclenchement des élections et la cession n'a jamais eu lieu. Le nouveau gouvernement a par la suite annoncé qu'il conserverait les wagons pour en maximiser les retombées pour les agriculteurs et les contribuables.

Assurance maritime

Une nouvelle réglementation obligeant les transporteurs maritimes à contracter et à maintenir une couverture d'assurance suffisante pour faire face à leurs responsabilités à l'égard des passagers a été préparée. Cependant, elle a été mise en veilleuse en attendant d'autres consultations avec le secteur du tourisme d'aventure maritime au sujet d'une éventuelle exemption. L'industrie a fait part de ses préoccupations dans le cadre des consultations sur la modification de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRM). La réglementation restera en suspens en attendant la modification de la LRM.

Collecte des données

À l'issue d'un projet pilote d'une durée de dix mois, Transports Canada a lancé le programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) afin d'améliorer la qualité, la portée et la ponctualité des statistiques sur le transport aérien dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. En 2005-2006, la phase I du projet CESTA a été menée à terme. La phase I portait sur la collecte de données sur l'exploitation des services aériens et visait toutes les compagnies régulières qui desservent le Canada de même que les compagnies aériennes qui exploitent des services d'affrètement au moyen d'aéronefs de taille minimale. La phase II comblera les lacunes en ce qui concerne le fret aérien, elle cherchera à obtenir des données plus détaillées sur le fret aérien et à multiplier le nombre de compagnies aériennes qui doivent déposer des rapports au moyen de la CESTA.

En 2005-2006, Transports Canada a également dirigé l'élaboration d'une stratégie pour la réalisation d'une quatrième Enquête nationale au bord des routes (ENR). L'ENR est un projet fédéral-provincial-territorial de collecte et d'analyse des données, qui utilise des techniques passives de collecte des données afin de rassembler des renseignements sur les activités de camionnage. La portée de la couverture des activités de camionnage englobe le réseau routier national, les entreprises de camionnage ayant leur siège au Canada ainsi que les entreprises domiciliées aux États-Unis qui exploitent des services dans le cadre du commerce entre le Canada et les États-Unis et les camions privés exploités par des expéditeurs pour leur propre compte.

Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne

Le Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne a été introduit à titre de mesure provisoire dans le sillage des attentats du 11 septembre 2001 afin de verser une indemnité au titre de la responsabilité de tierces parties

résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne aux compagnies aériennes canadiennes qui ne pouvaient se procurer une couverture d'assurance appropriée selon des termes acceptables sur le plan commercial. Les objectifs de ce programme sont d'assurer la continuité des activités et de permettre aux intervenants canadiens du secteur de l'aviation d'être sur un pied d'égalité avec leurs homologues étrangers. Le Ministère continue de surveiller le marché de l'assurance de l'aviation et d'apporter des ajustements au programme, s'il y a lieu.

Cession des ports

Depuis dix ans, Transports Canada cède la propriété et l'exploitation de ses ports régionaux et locaux et de ses ports éloignés à d'autres ministères fédéraux, aux gouvernements provinciaux et à des intérêts locaux, parmi lesquels des municipalités. Les résultats finals du projet de cession des ports contribuent au rôle des transports comme catalyseur économique. Le programme de cession a ainsi placé l'exploitation des ports cédés entre les mains de ceux qui sont le mieux à même de réagir aux situations locales et de contribuer à un réseau de transport plus efficace et rentable.

En date du 31 mars 2006, Transports Canada s'était dessaisi de 466 (85 %) de ses 549 ports d'origine, ce qui comprend 6 cessions et la démolition d'un port au cours de l'exercice 2005-2006. Ces cessions se sont traduites par des économies nettes estimatives de 211 millions de dollars pour les contribuables canadiens, somme qui aurait été autrement consacrée à l'exploitation et à l'entretien de ces ports. En 2005-2006, le Ministère a versé 58,7 millions de dollars à des intérêts locaux à même le Fonds de cession des ports afin de faciliter la cession des ports, portant ainsi le total des dépenses à même le Fonds à 203,2 millions de dollars depuis le lancement du programme.

Le Programme de cession des ports a pris fin le 31 mars 2006, et l'on examine actuellement les options de gestion future des ports de Transports Canada.

Pour d'autres précisions sur le Programme de cession des ports, veuillez consulter le site : <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm>.

2.2.2 Infrastructure, portes et corridors commerciaux

Favoriser la libre circulation des gens et des marchandises et créer une conjoncture propice aux investissements dans les infrastructures de transport demeurent des objectifs primordiaux du Ministère. Transports Canada collabore avec d'autres ordres de gouvernement pour assurer la viabilité et la compétitivité du réseau de transport. Des infrastructures résistantes et durables sont nécessaires pour appuyer le volume sans cesse croissant du trafic commercial et touristique qui emprunte les routes, les frontières, les portes et corridors commerciaux du Canada.

Grâce à la formule des « portes », nous pouvons prendre des mesures stratégiques afin de tirer parti de la convergence des possibilités qui se rapportent au commerce international, à la géographie et aux transports. L'objectif est de maximiser l'efficacité de nos principaux corridors

et portes commerciaux et d'assurer la coordination des politiques afin d'en tirer parti au maximum.

Loi sur les aéroports au Canada

En 2005-2006, Transports Canada a tenu de nombreuses consultations avec les principaux intervenants, notamment les administrations aéroportuaires, d'autres exploitants d'aéroports, les transporteurs aériens et leurs associations respectives pour les éclairer au sujet de l'élaboration d'un projet de loi sur les aéroports au Canada. Des consultations ont également eu lieu avec des fonctionnaires provinciaux et territoriaux et d'autres ministères du gouvernement fédéral. Ces consultations se sont déroulées régulièrement et ont permis de répondre aux besoins et d'apaiser les préoccupations des intervenants au moment de l'élaboration de cette législation.

Loyers aéroportuaires

En mai 2005, le Ministère a parachevé son examen des loyers en adoptant une nouvelle formule de calcul qui vise la réalisation d'économies d'environ 8 milliards de dollars pour l'ensemble des administrations aéroportuaires au cours de la durée de leurs baux. En vertu de cette nouvelle politique, durant l'été et l'automne 2005, le Ministère a consulté le Conseil des aéroports du Canada et a préparé des modifications aux baux fonciers des administrations aéroportuaires de manière à ce que la nouvelle politique sur les loyers puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Dix-huit des 21 administrations aéroportuaires ont décidé de signer les baux ainsi modifiés.

Surveillance du Réseau national d'aéroports

Le Ministère a conçu une procédure pour faire face aux situations extrêmes dans le Réseau national d'aéroports. Celle-ci énonce les mesures à prendre pour déterminer la nature de la menace, que celle-ci plane sur un aéroport en particulier ou sur le réseau dans son ensemble, pour rechercher le responsable (à la fois au commencement et à moyen et à long termes) et établir quelles options semblent opportunes.

Les travaux se poursuivent pour concevoir un système efficace et détaillé de surveillance du Réseau national d'aéroports. Les premières étapes d'un programme visant à évaluer la viabilité financière des administrations aéroportuaires ont pris fin et ont abouti à la création d'un modèle qui permet aux fonctionnaires du Ministère d'évaluer l'état de santé financière des administrations aéroportuaires grâce à des renseignements accessibles au public et fournis par les administrations proprement dites. À ce jour, 7 des 21 administrations ont été évaluées à l'aide de ce modèle.

Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux dans les aéroports

Les ministères fédéraux sont tenus d'occuper de l'espace dans les aéroports internationaux et nationaux pour recevoir les passagers internationaux et s'acquitter de leurs rôles en matière de sûreté. À quelques exceptions près, l'espace et les installations ont toujours été fournis gratuitement aux ministères fédéraux, puisque les programmes sont essentiels aux services au public. Depuis le 11 septembre 2001, il a fallu accroître la présence fédérale dans les aéroports

afin de répondre au rôle accru du gouvernement en matière de sécurité et de sûreté. À l'issue des discussions entre les ministères et organismes concernés, on a décidé de parvenir à un certain niveau d'uniformité au sujet des pratiques en matière d'espace. En mars 2006, on a adopté un ensemble de « principes directeurs » qui tiennent lieu de terrain d'entente entre les ministères et les organismes qui ont besoin d'espace dans les aéroports canadiens. En outre, l'Agence des services frontaliers du Canada s'est engagée à actualiser le *Manuel de planification des installations*, qui est un guide des normes sur lesquelles se fonde le gouvernement du Canada pour planifier les besoins d'espace dans les aéroports. Cela répondra au besoin d'uniformité dans le traitement des besoins du gouvernement fédéral en matière d'espace dans les aéroports à l'avenir.

Réseau routier national

À la réunion de septembre 2005 du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, le Réseau routier national (RRN) a augmenté de 11 000 km de routes existantes. Le RRN actualisé comprend désormais trois catégories distinctes de routes : les routes essentielles, les routes d'apport et les routes nordiques et éloignées. Le RRN de base comprend le RRN élargi (approuvé par le Conseil des ministres en septembre 2004) ainsi que 600 km de voies de raccordement intermodales clés et environ 10 400 km de routes d'apport et de routes nordiques et éloignées. Dans l'ensemble, le RRN est passé d'un peu plus de 24 300 km en 1988 à plus de 38 000 km en 2005. Cela équivaut à une augmentation globale de 56 %.

Tous les ajouts et modifications du RRN se sont appuyés sur des critères opérationnels et techniques détaillés et approuvés. Transports Canada a fait preuve de diligence raisonnable dans tous les cas pour assurer le respect uniforme des critères dans tout le pays.

Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique

En octobre 2005, le gouvernement précédent a annoncé la Stratégie sur la porte du Pacifique, notamment la présentation de la Loi sur la porte du Pacifique (projet de loi C-68), qui proposait la création du Conseil canadien de la porte du Pacifique pour qu'il aide à façonner la conception de cette porte. Lors de la dissolution du Parlement en novembre 2005, le projet de loi C-68 est mort au Feuilleton.

Le nouveau gouvernement n'a pas renié l'engagement de promouvoir la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique, et le Cabinet a approuvé une nouvelle initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique qui reprendra les premiers résultats et adoptera une procédure plus rationnelle. Cela prévoit l'élaboration d'une procédure afin d'élaborer une stratégie à long terme, une politique et des priorités d'investissement pour cette initiative. Cela renforcera la situation concurrentielle du Canada dans le commerce international en développant et en exploitant davantage la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique.

Examen de la *Loi maritime du Canada*

En 2004-2005, on s'est servi des résultats d'études réalisées et des recommandations du Comité d'examen de la *Loi maritime du Canada* (LMC) pour orienter les efforts du Ministère dans le

cadre des modifications de la LMC. L'ex-projet de loi C-61 a été déposé devant le Parlement en juin 2005, mais il est mort au Feuilleton. De ce fait, on étudie un ensemble révisé de modifications de la LMC dans le cadre de l'examen de la LMC, de la réaction des intervenants face au projet de loi C-61 ainsi que dans le contexte des tendances nouvelles et des priorités et des orientations du gouvernement et du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Toutes les modifications appuieraient une stratégie visant à stimuler la compétitivité dans le secteur du transport maritime, à envisager le rôle à long terme des ports du Canada et de leurs collectivités et à préserver la sécurité et la sûreté des voies navigables et des ports du Canada. Transports Canada collaborera avec d'autres ordres de gouvernement et consultera les intervenants du secteur maritime avant de déposer un nouveau projet de loi devant le Parlement en 2006-2007.

Ridley Terminals

En février 2006, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé que le gouvernement du Canada avait pris la décision stratégique publique de mettre en veilleuse l'appel d'offres visant la cession de Ridley Terminals inc. (RTI) afin d'assurer que l'exploitation future à long terme de RTI appuie les objectifs industriels et commerciaux. RTI demeurera donc une société d'État. En même temps, le gouvernement a annulé la directive interdisant à RTI de conclure de nouvelles ententes à long terme, d'une durée supérieure à 18 mois, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Grâce à l'approbation de son plan d'entreprise 2006-2010 en juin 2006, la Société peut désormais conclure des contrats à long terme. Si la conjoncture favorable du marché du charbon persiste, RTI prévoit d'être financièrement rentable d'ici le début de 2007.

Transport intermodal des marchandises

Le projet de stratégie de Transports Canada sur le transport des marchandises s'est toujours inscrit dans un engagement stratégique plus vaste à l'égard des portes et des corridors commerciaux. Au cours de 2005-2006, la stratégie sur les marchandises est devenue une analyse plus ciblée de certaines portes et de certains corridors commerciaux, ce qui résulte en partie de l'Initiative de la porte Asie-Pacifique. En même temps, l'intérêt s'est partiellement déplacé vers les paramètres commerciaux des portes et des corridors commerciaux. En mars 2006, Transports Canada a organisé un atelier sur le commerce et les transports pour permettre aux représentants invités du fédéral, des provinces et des territoires de connaître le point de vue d'experts de renom dans ce domaine et de comprendre les défis et les possibilités qui s'offrent au Canada et les répercussions que cela aura sur l'élaboration des politiques. Transports Canada poursuivra le dialogue avec les divers intervenants afin d'améliorer la conception et l'efficacité du réseau intermodal de transport des marchandises.

Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent

La réalisation d'études, de projets et d'analyses techniques dans un certain nombre de secteurs s'est poursuivie en 2005-2006.

Un *Rapport sur la mobilisation des intervenants*, qui a été publié au printemps 2005, présente un résumé des principaux dossiers et thèmes soulevés au cours des réunions publiques organisées en 2004. Une analyse détaillée des principaux dossiers et des thèmes cernés s'est déroulée au printemps 2005. Par la suite, une *Réponse au rapport sur la mobilisation des intervenants* a été publiée durant l'été 2005. Les deux rapports se trouvent sur le site Web de l'étude à l'adresse <http://www.glsls-study.com/>. De plus, deux séances consultatives ont été tenues à l'automne 2005, à Québec et à Cleveland, pour éclaircir la manière d'aborder les grands dossiers et thèmes dans le contexte des études, des projets et des analyses techniques. Un rapport final est attendu au printemps 2007.

Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)

On trouvera d'autres précisions sur le PSIR à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm>.

Volet Construction routière du PSIR

En vertu du volet Construction routière du PSIR, 16 projets ont été réalisés en 2005-2006 dans divers territoires et provinces grâce à l'enveloppe de 485 millions de dollars. Ces projets auront pour effet de renforcer la sécurité et l'efficacité de la circulation des gens et des marchandises, d'appuyer le commerce et le développement économique, et de promouvoir la durabilité des transports.

Initiatives de transport à des postes frontaliers du PSIR

En vertu des initiatives de transport aux postes frontaliers du PSIR, deux projets ont été réalisés en 2005-2006 en Colombie-Britannique. Ces projets auront pour effet d'améliorer la sécurité et de renforcer la capacité ainsi que de faciliter le franchissement des postes frontaliers par les camions et les passagers à faible risque ayant fait l'objet de contrôles préalables sous les Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) et NEXUS.

La phase d'évaluation environnementale visant à répondre aux besoins de franchissement de la frontière dans la région de Windsor-Detroit au cours des 30 prochaines années s'est poursuivie en 2005-2006 sous l'égide du Partenariat de transport à la frontière Canada-Etats-Unis-Ontario-Michigan. En novembre 2005, la liste des 15 options de franchissement de la frontière a été réduite à deux options relevant d'un seul secteur d'analyse continue. Durant l'exercice 2006-2007, on ne retiendra qu'une seule option privilégiée. Ces projets auront pour effet de réduire les encombrements de la circulation et de relever la sécurité et l'efficacité du réseau routier pour tous les Canadiens. Pour d'autres précisions sur ce projet de la porte de Windsor, consulter les sites <http://www.partnershipborderstudy.com/> et <http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2005/05-gc003f.htm>.

Initiative de planification des transports et d'intégration modale du PSIR

Transports Canada a débloqué 5 millions de dollars pour des recherches universitaires et des initiatives appliquées aux transports afin de faire progresser la planification des transports et l'intégration modale dans les zones urbaines et le long des corridors de transport. Le Ministère a

financé plusieurs études de planification et d'intégration modale des transports en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Écosse consacrées aux réseaux express régionaux, aux corridors ferroviaires, à la chaîne d'approvisionnement, au transport maritime à courte distance et à la circulation des marchandises. Par ailleurs, un deuxième appel d'offres avec concours lancé en novembre 2005 a abouti à l'annonce de 13 projets gagnants en juin 2006. Ces projets auront droit à un financement du fédéral d'environ 1 million de dollars. À ce jour, la majeure partie des 5 millions de dollars débloqués ont été accordés à 45 projets à travers le pays. En encourageant l'établissement de méthodes novatrices pour étudier les problèmes de transport, ces projets augmenteront l'efficacité du réseau de transport dans son ensemble et amélioreront sa durabilité. Pour d'autres précisions sur les deux appels d'offres avec concours liés aux études de planification et d'intégration modale des transports, consulter les sites : <http://www.tc.gc.ca/media/communiqués/nat/2004/04-h061f.htm> et <http://www.tc.gc.ca/media/communiqués/nat/2006/06-h057f.htm>.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et Fonds sur l'infrastructure frontalière

Transports Canada a collaboré de près avec Infrastructure Canada à la réalisation stratégique de grands projets d'infrastructures des transports de surface. Une somme de 2,6 milliards de dollars de crédits fédéraux destinés à des projets relatifs aux transports a été annoncée en vertu du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et les négociations avec les provinces, les territoires et les municipalités se poursuivent. Les travaux ont débuté pour la plupart des projets qui ont pour objectif d'améliorer la sécurité et d'accélérer la circulation des gens et des marchandises dans les principaux corridors terrestres de transport du Canada, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de contaminants atmosphériques, d'encourager l'étalement plus judicieux des villes, d'accroître l'activité économique, notamment le tourisme, et d'encourager le recours à des technologies et des pratiques novatrices pour minimiser les émissions de gaz à effet de serre. Un projet a été mené à terme au Yukon.

Le Ministère a également collaboré avec Infrastructure Canada à la réalisation de projets visant à améliorer le franchissement efficace de la frontière et à réduire les encombrements. Une somme de 505,1 millions de dollars de crédits fédéraux destinés à des projets d'amélioration des frontières a été annoncée dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure frontalière. Des travaux de construction ont débuté à cinq grands postes frontaliers du Canada : Windsor, Sarnia, Niagara et Fort Erie, en Ontario et Douglas en Colombie-Britannique. Ces projets réduiront les encombrements aux postes frontaliers et élargiront la capacité des infrastructures existantes à l'appui d'une croissance économique soutenue. Un projet a été mené à terme au Yukon.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires aide les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations qui ont un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la réduction de leurs charges d'exploitation. Entre 2000-2001 et 2004-2005, un total de 203 projets ont ainsi été financés; plus de 99 % de ces projets avaient un rapport direct avec la sécurité côté piste. Ces projets se traduiront par des économies d'exploitation globales de plus de 28,5 millions de dollars dans les aéroports et ils ont prolongé en moyenne de 17 ans la vie utile des actifs aéroportuaires. Aucun cas de besoins de sécurité urgente n'a été laissé de côté.

Le Conseil du Trésor a reconduit le programme le pour la période de 2005-2006 à 2009-2010. En 2005-2006, 64 nouveaux projets ont été annoncés, d'une valeur totale supérieure à 52 millions de dollars.

2.2.3 Innovation

Un réseau de transport novateur et intégré est indispensable pour assurer le succès du Canada sur le marché mondial. Grâce à ses initiatives en matière d'innovation, de recherche et développement et de perfectionnement des compétences, Transports Canada collabore avec d'autres organismes du secteur public et du secteur privé au renforcement de la réceptivité, de la flexibilité et des performances du secteur canadien des transports.

Recherche et développement stratégique

Grâce aux changements organisationnels soutenus au sein du Ministère, les initiatives de Transports Canada en matière d'innovation, de recherche et développement (R-D) et de recherches stratégiques cadrent mieux avec la vision d'une économie rentable et compétitive du gouvernement du Canada. Le Ministère a même créé une unité chargée d'examiner la démarche globale du Ministère à l'égard de l'innovation et de la R-D dans une optique stratégique et de resserrer les liens avec d'autres organismes des secteurs public et privé. Au moyen d'ateliers universitaires et de consultations internes tenus en 2005, Transports Canada a jeté les bases d'une approche stratégique à l'égard de la gestion de la R-D au sein du Ministère.

Centre de développement des transports

Les activités de R-D menées par le Centre de développement des transports (CDT) favorisent le résultat stratégique du Ministère qui consiste à maintenir un réseau de transport concurrentiel et productif à la fois sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Les résultats des recherches du CDT sont publiés sur Internet à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm>. Environ 60 rapports et sommaires techniques ont été publiés en 2005-2006.

Parmi les nombreux projets de recherche en 2005-2006, il faut mentionner le Programme de recherche sur les passages à niveau rail-route. Un projet mené en vertu de cette étude a analysé les facteurs qui contribuent aux collisions aux passages de ferme et aux passages privés. On a entrepris une analyse détaillée des causes des intrusions sur les propriétés ferroviaires et des éventuelles mesures à prendre pour lutter contre ce phénomène. Parmi les autres projets réalisés par le CDT en 2005-2006, il faut mentionner la planification de la phase d'essais opérationnels de l'élaboration d'un programme détaillé et intégré de gestion de la fatigue pour l'industrie nord-américaine des transporteurs routiers commerciaux et d'un essai pilote d'un an visant à déterminer si le logiciel sur la circulation et la criminalité permet de répondre au besoin de collecte de données sur la sécurité dans les administrations canadiennes et de les intégrer avec efficacité dans les bases de données existantes du gouvernement.

Le CDT a organisé le Septième Atelier annuel sur les recherches sur les passages à niveau rail-route en novembre 2005, lequel a attiré plus de 170 participants qui ont assisté à deux

journées de réunions techniques à Montréal. Le Centre a également joué un rôle important dans l'organisation d'une importante conférence internationale sur la gestion de la fatigue dans les activités de transport à Seattle, Washington, en septembre 2005. Coparrainée par Transports Canada et la Federal Motor Carrier Safety Administration des États-Unis, la conférence a attiré près de 200 chercheurs et représentants des secteurs public et privé.

Systèmes de transport intelligents

Un système de transport intelligent (STI) désigne l'application intégrée des technologies de traitement des données, de communications et de captation aux infrastructures et aux activités de transport qui appuient l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau de transport. Dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières, 30 millions de dollars sont consacrés aux STI et, à ce jour, 17 millions de dollars ont été dépensés ou engagés. D'importants progrès ont été réalisés en vertu du Plan stratégique sur les STI l'an dernier :

- des accords de contribution ont été signés avec 14 bénéficiaires sélectionnés dans le cadre du plus récent appel d'offres avec concours visant le déploiement et l'intégration des STI. Quatre projets en vertu de cet appel d'offres, et deux autres résultant d'un appel précédent, ont été menés à terme, notamment la démonstration d'un prototype de système de gestion des véhicules de très grandes dimensions, l'élaboration d'un plan stratégique pour orienter les investissements dans les STI au Québec et la mise en œuvre et l'intégration des technologies des STI afin d'améliorer la gestion de la circulation et les renseignements à l'intention des voyageurs au franchissement d'un pont;
- sept projets de R-D ont été menés à bien, notamment la mise au point de systèmes intelligents de gestion des panneaux à message variable, la conception d'un système de gestion de la circulation dans les zones de travaux dans les rues et sur les routes ainsi que d'un moteur de communication pour l'affichage de messages dynamiques;
- Transports Canada a signé et annoncé des accords de contribution avec plusieurs provinces et territoires, notamment trois accords visant le déploiement général, quatre accords visant les systèmes d'information météo routiers et deux accords pour des projets de R-D. Trois des accords préalables visant la météo routière ont été menés à terme, ce qui s'est traduit par la mise en place de 30 postes. Plusieurs volets des accords de R-D et de déploiement conclus avec les provinces et les territoires ont également été menés à terme, notamment la mise en œuvre de nouvelles stations de météo routière et la création de centres d'excellence pour les STI ruraux et ferroviaires, et les STI et la sûreté des marchandises.

Pour d'autres précisions sur les STI, visiter le site : <http://www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm>.

Perfectionnement des compétences

Transports Canada a poursuivi son rôle de catalyseur entre différents ordres de gouvernement, le secteur privé, le milieu universitaire et d'autres intervenants à l'appui du perfectionnement des compétences dans le secteur des transports. En juin 2005, le Ministère a organisé un Forum

national sur le développement des compétences en transports qui a remporté un franc succès afin d'aider les intervenants à trouver des moyens de respecter les principales priorités en matière de perfectionnement des compétences. En septembre 2005, Transports Canada a participé à la création d'un Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le perfectionnement des compétences pour qu'il examine les questions de perfectionnement des compétences à l'échelle intraprovinciale et interprovinciale. Le Ministère copréside le Groupe de travail et siège au sein de ses sous-comités. Le Ministère a également financé l'expansion du site Web bilingue *TranspoCity* (<http://www.transpocity.ca/>) du Western Transportation Advisory Council afin de susciter l'intérêt des jeunes Canadiens et de les sensibiliser aux carrières dans le secteur des transports.

Transports Canada a par ailleurs financé le Programme national de formation qui est responsable de l'élaboration et de l'administration des programmes de formation technique pour le milieu des inspecteurs maritimes. Cela garantit que les inspecteurs se conforment aux règles et aux règlements qui évoluent et qu'ils sont parfaitement au courant des lois et des règlements qui ont une incidence sur la sécurité maritime. En 2005-2006, ce programme a dispensé 14 cours à 175 inspecteurs de la sécurité maritime au Canada. Parmi les faits nouveaux, mentionnons un cadre national de formation obligatoire des inspecteurs avant leur nomination, l'importance attachée aux inspections des petits bâtiments et la relève des inspecteurs régionaux lorsqu'ils s'occupent de dispenser les cours de formation. En outre, la conception des modules de formation nécessaires a pris fin pour s'assurer que les inspecteurs maritimes connaissent parfaitement les modifications qui résulteront de l'entrée en vigueur au printemps 2007 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

2.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Résultats finals

- Un réseau de transport respectueux de l'environnement pour tous les Canadiens;
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution par le secteur des transports;
- La prévention et l'atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport.

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2005-2006 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
74 339 \$	73 156 \$	55 144 \$

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le Budget principal des dépenses, l'activité de programme qui relève de ce résultat stratégique est « Politiques et programmes en appui au développement durable ».

Cette activité de programme englobe l'élaboration et l'exécution de programmes et de politiques visant à protéger le milieu naturel et à assurer un réseau de transport plus durable au Canada.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2005-2006 de Transports Canada faisait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère doit cristalliser ses efforts afin de protéger le milieu physique. La section qui suit fait état des principaux progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

- Priorités de programme :**
- 2.3.1** Changement climatique
 - 2.3.2** Évaluations environnementales
 - 2.3.3** Protection de l'environnement et mesures correctives

2.3.1 Changement climatique

Stratégie de développement durable 2004-2006

La troisième stratégie de développement durable de Transports Canada a été déposée devant le Parlement le 16 février 2004. Cette stratégie expose la vision du développement durable du Ministère et son plan d'action afin de stimuler un réseau de transport plus durable au Canada. Elle contient 7 défis et 32 engagements précis pour la période 2004-2006. À ce jour, plus de 90 % des 173 cibles de la stratégie sont en bonne voie, ont été atteintes ou sont en voie de l'être. En 2005-2006, le Ministère s'est également lancé dans la préparation de la Stratégie de développement durable 2007-2009, qui doit être déposée en décembre 2006. Se reporter au tableau 18 pour d'autres précisions sur la stratégie de développement durable de Transports Canada. Pour plus de renseignements, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/SDD>.

Programmes sur les changements climatiques

Quatre programmes pour lesquels Transports Canada s'est vu attribuer quelque 60 millions de dollars (l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises, le Programme de démonstration en transport urbain et le Programme de véhicules à technologies de pointe) ont fait l'objet d'un examen par le Conseil du Trésor, au même titre que des crédits d'environ 1 million de dollars que Transports Canada a reçus pour appuyer les programmes dirigés par d'autres ministères (comme le Défi d'une tonne et le Programme des impacts et de l'adaptation aux changements climatiques). Tous les programmes de Transports Canada ont reçu une évaluation favorable lors de cet examen.

Le 5 avril 2005, le gouvernement du Canada et l'industrie automobile canadienne ont signé un accord afin d'agir sur les changements climatiques. En vertu de l'accord, les constructeurs automobiles s'efforceront volontairement de réduire de 5,3 Mt les émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) des véhicules légers d'ici à 2010. L'accord offre aux consommateurs des choix en matière d'économies de carburant, il se concentre sur les mesures immédiates pour réduire les émissions de GES et offre une solution rentable au gouvernement, au secteur privé et aux consommateurs. Ressources naturelles Canada, Transports Canada, Environnement Canada et Industrie Canada ont pris une part active à ce dossier.

Un comité de surveillance conjoint gouvernement-industrie a été créé pour suivre les résultats de l'industrie automobile canadienne en vertu de ce protocole d'entente (PE). Transports Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada comptent des représentants au sein de ce comité. Les réductions des émissions seront surveillées une année après l'autre, avec des cibles provisoires à atteindre au cours des années qui s'écouleront d'ici à 2010. Les rapports annuels du comité seront accessibles au public, tout comme le PE.

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises et Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises et le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises ont appuyé les économies d'énergie continues en finançant des projets de démonstration et des projets visant l'achat et l'installation de technologies d'efficacité. En 2005-2006, 11 projets axés sur les marchandises ont été lancés avec la signature des ententes de contribution des programmes. Ces projets vont de la démonstration d'un carburant biodiesel dans le secteur du transport maritime à la démonstration d'économies de carburant possibles grâce à l'utilisation d'une technologie hybride diesel-électrique à la fois dans les milieux urbains et ruraux. Transports Canada a pris l'engagement de verser environ 2,24 millions de dollars à ces 11 projets en 2005-2006. À ce jour, Transports Canada a promis plus de 7 millions de dollars aux initiatives d'économies d'énergie au moyen du Programme de démonstration du transport durable des marchandises et du Programme d'encouragement au transport des marchandises (PETM). Le PETM a respecté sa deuxième échéance de financement en vertu de laquelle le financement de dix projets avait été recommandé. Sur les dix projets, six sont en cours de réalisation. Le Programme de démonstration du transport durable des marchandises a aussi respecté sa dernière échéance de financement dans le cadre de laquelle le financement de cinq projets a été recommandé.

Transports a collaboré avec l'Association canadienne du transport industriel (ACTI), Chaîne d'approvisionnement et Logistique Canada et l'industrie à l'organisation des volets préliminaires du Programme de sensibilisation des expéditeurs. Au nombre des travaux préliminaires, il faut mentionner la participation à la première enquête comparative confidentielle de l'ACTI. Transports Canada a également réalisé une étude de faisabilité afin de déterminer d'éventuels sites au Canada où seront mis en œuvre des projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime.

D'importants progrès ont été réalisés dans la négociation par le Ministère d'accords de rendement volontaires avec l'industrie. Le 29 juin 2005, le gouvernement du Canada et l'Association du transport aérien du Canada ont signé un accord afin de réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur canadien du transport aérien. Cet accord est le premier de son genre dans le secteur de l'aéronautique au Canada et dans le monde. Le Ministère a également enregistré d'importants progrès dans la négociation d'un accord semblable avec l'Association des chemins de fer du Canada et Environnement Canada.

Le Programme de sensibilisation des expéditeurs s'efforce également d'élargir la compréhension des expéditeurs des répercussions de leurs décisions commerciales sur l'environnement et d'améliorer l'adoption d'options de transport qui leur sont accessibles afin de réduire les émissions de GES. En 2005-2006, le Ministère a participé à la première enquête comparative confidentielle de l'Association canadienne du transport industriel et, en février et mars 2006, quatre groupes de réflexion d'expéditeurs ont été organisés par Chaîne d'approvisionnement et Logistique Canada pour le compte de Transports Canada à Toronto, Calgary, Montréal et Moncton pour mesurer le degré de sensibilisation des expéditeurs aux incidences sur

l'environnement de leurs choix en matière de transport et déterminer les moyens prometteurs de renseigner les expéditeurs sur ce thème.

Programme de démonstration en transport urbain

Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de 40 millions de dollars dont le but est de démontrer et d'évaluer les répercussions de stratégies intégrées visant à réduire les émissions de GES des transports urbains. Actuellement, des projets de démonstration se déroulent dans cinq agglomérations du Canada (Halifax, Waterloo, le Grand Toronto et Hamilton, Vancouver et Whitehorse). Les objectifs de ce programme sont d'appuyer et de diffuser des informations sur les approches novatrices à l'égard des transports durables, ce qui se fait par le Réseau d'information. En 2005, le Réseau d'information du programme a financé deux séries d'ateliers nationaux (Lignes directrices sur le plan directeur des transports durables de l'Association des transports du Canada et Gestion de la demande de transport de l'Association des transports de navettage du Canada) et diverses autres activités d'apprentissage axées sur des études de cas et des pratiques optimales résultant d'initiatives et de projets internationaux et canadiens. Plus de 1 000 membres des groupes ciblés par ces programmes ont assisté à ces séances et à ces ateliers appuyés par le PDTU. Deux programmes de primes ont également bénéficié d'un financement : le Prix des transports urbains durables de l'Association des transports du Canada et le Prix des transports durables de la Fédération canadienne des municipalités. Les lauréats ont été l'ouvrage de l'Institut canadien des ingénieurs de transport intitulé « Promoting Sustainable Transportation Through Site Design: A Proposed Recommended Practice » et le projet des Stratégies de transport durable de Southeast False Creek de la ville de Vancouver.

Des cartes postales sur le PDTU, le Réseau d'information et les projets de démonstration en cours ont été conçues et distribuées à plus de 1 000 personnes-ressources à l'échelle nationale l'automne dernier afin d'aider à faire valoir les progrès et les leçons tirés des cinq projets de démonstration et d'autres documents sur les études de cas affichés sur le site Web. Le programme a également financé la conception d'une pratique optimale sur les mesures prioritaires des transports en commun. Plus de 1 000 exemplaires de cette publication ont été distribués. Pour d'autres renseignements sur les programmes de démonstration et le réseau d'information, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/pdtu>.

Programme de véhicules à technologies de pointe

Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP), qui s'inscrit dans l'Initiative de rendement énergétique des véhicules automobiles, appuie l'atteinte d'une cible de réduction volontaire des émissions de GES des véhicules légers de 5,3 Mt pour le millésime 2010. L'objectif de ce programme est de stimuler l'offre et la demande de véhicules à technologies de pointe au Canada et de déterminer la viabilité des technologies nouvelles et futures. Au mois de mars 2006, le PVTP avait acheté 135 véhicules dans le monde entier qui intègrent diverses technologies de pointe. Soixante et un de ces véhicules ont été évalués sous l'angle de la tenue de route. Au total, 719 essais sur piste et 280 essais en laboratoire ont été réalisés. Le PVTP a organisé 178 événements et activités promotionnelles. Des millions de Canadiens y ont pris part.

Pour d'autres précisions sur ce programme ou les activités à venir, visiter le site : <http://www.tc.gc.ca/auto>.

Sur la route du transport durable

Le programme Sur la route du transport durable (SRTD) est une initiative ministérielle clé à l'appui de projets novateurs axés sur la collectivité en matière de transport durable qui vise la transition vers un réseau de transport plus durable. Les projets financés portaient sur un large éventail d'enjeux en matière de transport durable, tels que le transport actif, le transport en commun, l'urbanisme et la croissance intelligente, ainsi que le programme de gestion de la demande en transport.

Les conclusions d'une évaluation menée en janvier 2006 sont les suivantes :

- Le programme SRTD cadre avec les priorités actuelles du gouvernement en matière d'environnement et s'ingénie à encourager les Canadiens à opérer des choix sur des transports plus durables.
- Le programme SRTD fait l'objet d'une demande soutenue de la part des intervenants, et il en va de même du financement à plus long terme des projets de transport durable.
- Le gouvernement a un rôle légitime et nécessaire à jouer dans le cadre du programme SRTD. Il s'agit du seul programme de contribution du gouvernement fédéral canadien qui accorde des contributions aux projets de transport durable.

Pour obtenir plus de renseignement sur le programme, visiter le site <http://www.tc.gc.ca>. Des renseignements supplémentaires sur les constatations concernant le succès du programme se trouvent sur le site <http://www.tc.gc.ca/Evaluationdesprogrammes/rapport/menu.htm>.

Défi d'une tonne

Le Défi d'une tonne était une initiative de marketing social sur les changements climatiques d'une durée de trois ans dont le but était d'inciter les Canadiens à réduire d'une tonne leurs émissions personnelles de GES. Transports Canada a fourni des conseils d'expert sur les questions de transport afin d'aider les ministères responsables, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, à concevoir et à lancer la campagne de commercialisation sur le Défi d'une tonne. Par ailleurs, Transports Canada a conçu le contenu sur les transports durables, les transports actifs et les transports urbains pour les communications et les produits Internet et a joué un rôle important dans l'établissement de partenariats stratégiques avec des intervenants du secteur privé qui travaillent dans le secteur des transports. Le Ministère a également élaboré et mis en œuvre un plan novateur de communications internes afin de sensibiliser tous ses employés au Défi d'une tonne.

Répercussions et adaptation

De nombreuses études ont été lancées pour déterminer les répercussions potentielles des changements climatiques et les mesures que les Canadiens peuvent prendre pour s'adapter à ces répercussions tout en en atténuant les effets néfastes. À cet égard, Transports Canada poursuit ses travaux en vue de mieux comprendre les vulnérabilités du réseau de transport et de concevoir des stratégies efficaces pour lutter contre les effets néfastes. Le Ministère a poursuivi sa collaboration avec d'autres ministères fédéraux afin d'élaborer un cadre de politique efficace au sujet des répercussions et de l'adaptation aux changements climatiques.

Programme de consommation de carburant

Le rôle du Programme de consommation de carburant (PCC) est d'administrer le Programme volontaire de consommation de carburant gouvernement-industrie. Le programme devrait se solder par une sensibilisation accrue du public au rendement énergétique des véhicules et à des véhicules légers neufs consommant moins de carburant au Canada. Le rendement sera mesuré par la tenue constante du Système d'information sur les économies de carburant des véhicules; la réalisation de vérifications numériques des données soumises par les constructeurs; la réalisation de tests de confirmation sur un échantillon limité de véhicules automobiles neufs; la fourniture de renseignements au public canadien sur les carburants à faible teneur en carbone et les véhicules plus efficient sur le plan énergétique grâce au Guide sur la consommation de carburant et à d'autres moyens. En 2006-2007, Transports Canada sollicitera les ressources nécessaires pour raffermir à la fois le Programme de véhicules à technologies de pointe et le PCC, afin d'en assurer la durabilité.

Étude et accord pour l'industrie ferroviaire

Une étude a été entreprise par l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) pour établir des prévisions sur les résultats éventuels du protocole d'entente (PE) en ce qui concerne la réduction des émissions de GES et des principaux contaminants atmosphériques (PCA). Un rapport final intitulé *Profil actuel et futur des activités et des émissions des chemins de fer canadiens* a été présenté le 28 juillet 2005. Ce rapport envisage quatre éventuels scénarios ferroviaires et il comporte des hypothèses au sujet de la croissance du trafic, du rythme de remplacement des locomotives et des activités de reconditionnement des moteurs par rapport aux améliorations de la consommation d'énergie.

Le 7 septembre 2005, l'ACFC a présenté aux fonctionnaires un projet de PE comportant des cibles bien précises en ce qui concerne les GES et les PCA. Les négociations se sont poursuivies, à l'automne, entre Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada en vue de mettre la dernière touche à ce PE. Le travail continu dans ce domaine.

2.3.2 Évaluations environnementales

Le 29 mars 2004, la responsabilité du Programme de protection des eaux navigables qu'assumait jusque-là Pêches et Océans Canada a été cédée à Transports Canada. Certaines approbations en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) déclenchent le besoin d'une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. C'est Transports Canada qui est désormais chargé de s'assurer que ces évaluations environnementales ont bien lieu et de les approuver.

Depuis cette date, le nombre d'évaluations environnementales menées à terme et en cours a nettement augmenté en raison de la cession de la responsabilité de la LPEN. Cette augmentation a de sérieuses conséquences sur les ressources du Ministère. En 2005-2006, un nouveau guide intitulé *Guide des promoteurs d'évaluations environnementales en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* a été conçu pour refléter les exigences que doivent respecter les promoteurs en matière d'évaluation environnementale. Ce guide comporte une section consacrée aux demandeurs en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Le Ministère continuera de surveiller le nombre d'évaluations environnementales menées à bien ou lancées à chaque exercice financier. Pour d'autres précisions, veuillez visiter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm>.

2.3.3 Protection de l'environnement et mesures correctives

En janvier 2005, grâce à l'appui de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple, Transports Canada a invité 92 ministères et organismes à adhérer au Programme de laissez-passer de transport en commun dans la région de la capitale nationale (RCN). Depuis cette date, le bureau responsable du Programme de laissez-passer de transport en commun du Ministère s'efforce, avec le concours des ministères et organismes de la RCN, d'instaurer le programme et de permettre aux employés d'avoir accès à des laissez-passer de transport en commun et de bénéficier d'un rabais au moyen de retenues à la source ou de paiements préautorisés. En date d'avril 2006, 81 ministères et organismes avaient adhéré au programme, avec plus de 12 000 employés bénéficiant des avantages d'un laissez-passer annuel de transport en commun assorti d'un mode de paiement fort pratique.

Transports Canada a également poursuivi la promotion de *Options de navettage : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens*. Ce guide est accessible sur le site Web de Transports Canada et il est commercialisé avec des documents promotionnels, par des partenaires comme l'Association des transports par navettage du Canada et par des ateliers ministériels. Quatre ateliers ont été organisés en 2005-2006 à Burlington, Richmond Hill, Winnipeg et Calgary avec plus d'une centaine de participants et d'organismes.

Transports Canada continue de réaliser des travaux dans le cadre de son Plan de gestion des sites contaminés afin de respecter l'engagement qu'il a pris de gérer ses sites de manière responsable. En 2005-2006, Transports Canada a consacré 22 millions de dollars à l'évaluation ainsi qu'à l'assainissement et à la gestion des risques des sites contaminés. Cela comprend 13,9 millions de dollars du Plan d'action accéléré sur les sites contaminés fédéraux. Le financement en vertu de

ce plan a été accordé à quatre projets d'assainissement et à huit projets d'évaluation. Pour d'autres précisions, visiter le site

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm>.

Transports Canada a lancé un programme ambitieux afin de relever l'efficacité de son Programme national de surveillance aérienne pour réduire la fréquence des rejets polluants illicites par les navires. Le résultat que l'on escompte de ce programme est une meilleure protection des océans contre les effets néfastes de la navigation par un renforcement des patrouilles, une amélioration des mesures de surveillance et la modernisation des équipements de détection. En 2005-2006, Transports Canada a fait l'achat de deux ensembles d'équipements dernier cri de surveillance de la pollution marine. Ces équipements sont actuellement installés à bord d'un avion exploité le long du littoral est du Canada. Un deuxième appareil est en cours d'achat et il sera équipé pour patrouiller le littoral ouest du Canada. En outre, Transports Canada a augmenté le nombre d'heures-patrouilles de surveillance de la pollution d'une moyenne de 1 100 heures par année à 1 548 heures en 2005-2006, soit une augmentation de 41 %.

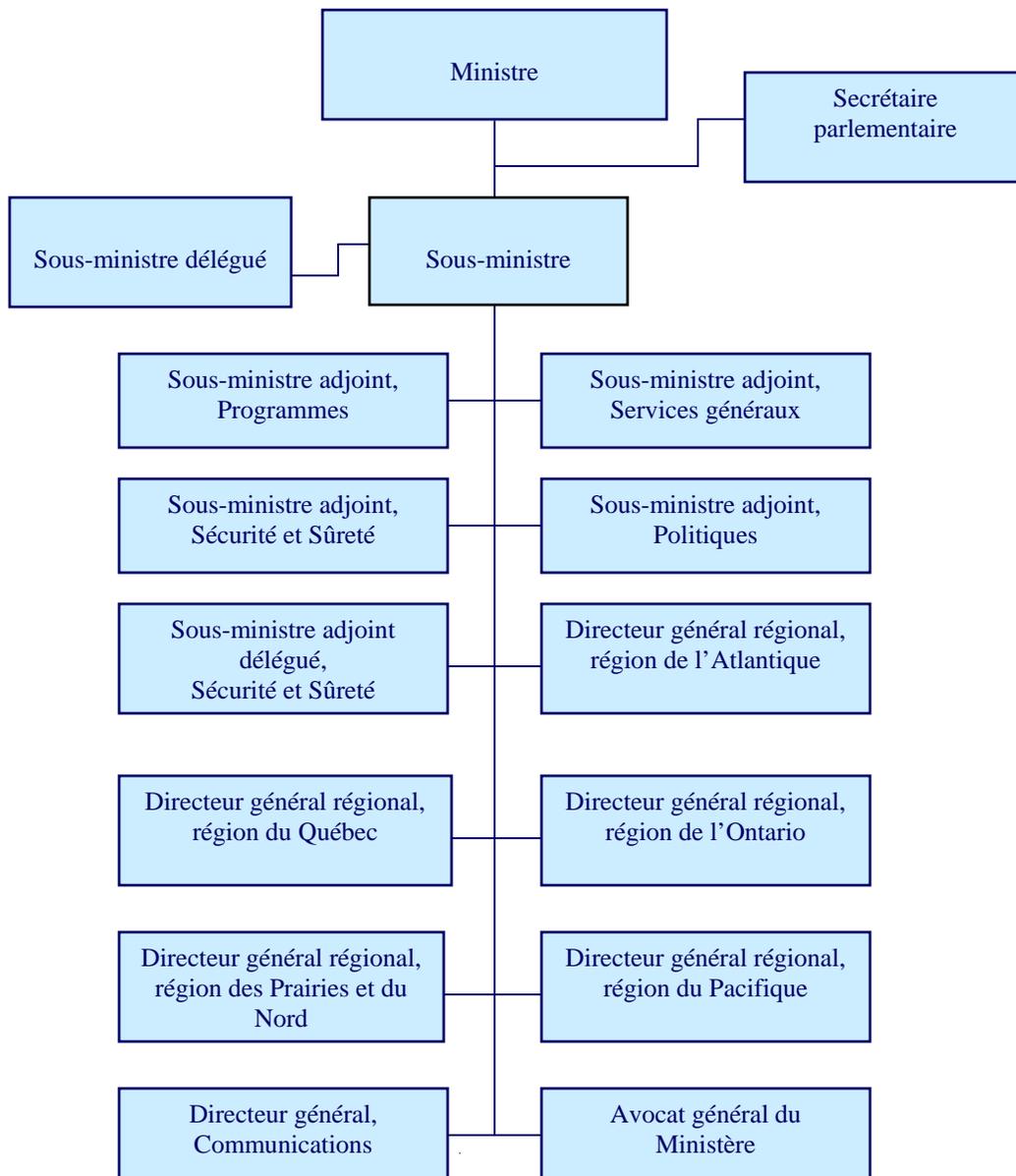
Transports Canada a poursuivi ses efforts en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur ferroviaire. En particulier, le Ministère a collaboré avec Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada à l'élargissement de l'accord existant sur les performances environnementales pour qu'il comprenne des plans et des cibles plus efficaces pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et maîtriser les émissions toxiques.

SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

3.1 Renseignements organisationnels

À l'administration centrale de Transports Canada, cinq sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes, Services généraux, Sécurité et Sûreté, un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté – relèvent du sous-ministre, tout comme l'administration ministérielle, comprenant le Groupe Communications, les Services juridiques ministériels et un sous-ministre délégué. De plus, cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord ainsi que Pacifique – relèvent directement du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités de programme énoncées dans l'Architecture des activités de programme.

ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE



3.2 Tableaux financiers

Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris)

(en milliers de dollars)

Activité de programme	Dépenses réelles 2003-2004	Dépenses réelles 2004-2005	2005-2006			
			Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire	441 129	438 705	441 772	441 501	523 159	485 906
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	351 415	501 171	438 400	438 400	438 400	428 766
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	282 081	338 214	311 797	319 706	352 623	333 826
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.	33 024	32 019	32 188	31 288	32 188	31 288
Marine Atlantique S.C.C.	41 595	72 907	24 533	24 533	70 233	70 233
VIA Rail Canada inc.	264 201	191 301	169 001	169 001	169 001	169 001
Politiques et programmes en appui au développement durable	21 727	33 876	74 888	74 339	73 156	55 144
Total	1 435 172	1 608 192	1 492 579	1 498 768	1 658 760	1 574 165
Moins : recettes non disponibles	(68 100)	(48 017)	-	(31 691)	(76 128)	(76 128)
Plus : coût des services reçus à titre gracieux	58 040	54 682	-	56 657	59 718	59 718
Total des dépenses ministérielles	1 425 112	1 614 858	1 492 579	1 523 734	1 642 350	1 557 755
Équivalents temps plein	4 813	4 718	4 786	4 956	4 956	4 873

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau 2 : Ressources par activité de programme

Activité de programme	Postes budgétaires de 2005-2006 (en milliers de dollars)						
	Fonctionnement ¹	Immobilitisations	Subventions	Contributions et autres paiements de transfert ²	Total : dépenses budgétaires brutes	Moins : recettes disponibles	Total : dépenses budgétaires nettes
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire							
Budget principal des dépenses	441 842	38 330	300	60 223	540 695	(98 923)	441 772
Dépenses prévues	438 561	41 340	300	60 223	540 424	(98 923)	441 501
Autorisations totales	489 455	38 503	200	48 173	576 331	(53 172)	523 159
Dépenses réelles	469 211	36 946	200	33 295	539 652	(53 746)	485 906
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien							
Budget principal des dépenses	303 532	134 868	-	-	438 400	-	438 400
Dépenses prévues	303 532	134 868	-	-	438 400	-	438 400
Autorisations totales ³	438 400	-	-	-	438 400	-	438 400
Dépenses réelles ³	428 766	-	-	-	428 766	-	428 766
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché							
Budget principal des dépenses	136 563	35 076	24 952	362 070	558 661	(246 864)	311 797
Dépenses prévues	144 472	35 076	24 952	362 070	566 570	(246 864)	319 706
Autorisations totales	209 259	35 035	24 952	397 638	666 884	(314 261)	352 623
Dépenses réelles	218 815	24 807	24 890	378 989	647 501	(313 675)	333 826
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.							
Budget principal des dépenses	28 574	3 614	-	-	32 188	-	32 188
Dépenses prévues	27 674	3 614	-	-	31 288	-	31 288
Autorisations totales ³	32 188	-	-	-	32 188	-	32 188
Dépenses réelle ³	31 288	-	-	-	31 288	-	31 288
Marine Atlantique S.C.C.							
Budget principal des dépenses	23 503	1 030	-	-	24 533	-	24 533
Dépenses prévues	23 503	1 030	-	-	24 533	-	24 533
Autorisations totales ³	70 233	-	-	-	70 233	-	70 233
Dépenses réelles ³	70 233	-	-	-	70 233	-	70 233

Tableau 2 : Ressources par activité de programme (suite)

Activité de programme	Postes budgétaires de 2005-2006 (en milliers de dollars)						
	Fonctionnement ¹	Immobilitisations	Subventions	Contributions et autres paiements de transfert ²	Total : dépenses budgétaires brutes	Moins : recettes disponibles	Total : dépenses budgétaires nettes
VIA Rail Canada inc.							
Budget principal des dépenses	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Dépenses prévues	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Autorisations totales ³	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Dépenses réelles ³	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Politiques et programmes en appui au développement durable							
Budget principal des dépenses	58 093	1 384	-	26 104	85 581	(10 693)	74 888
Dépenses prévues	57 544	1 384	-	26 104	85 032	(10 693)	74 339
Autorisations totales	57 693	1 252	-	14 246	73 191	(35)	73 156
Dépenses réelles	42 311	4 816	-	8 065	55 192	(47)	55 144
Total							
Budget principal des dépenses	1 161 108	214 302	25 252	448 397	1 849 059	(356 480)	1 492 579
Dépenses prévues	1 164 287	217 312	25 252	448 397	1 855 248	(356 480)	1 498 768
Autorisations totales	1 466 229	74 790	25 152	460 057	2 026 228	(367 468)	1 658 760
Dépenses réelles	1 429 625	66 569	25 090	420 349	1 941 633	(367 468)	1 574 165

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Notes :

1. Les dépenses de fonctionnement comprennent les paiements législatifs aux régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les remboursements des fonds versés des années antérieures, les paiements prévus par les ententes sur la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.
2. Les contributions et autres paiements de transfert comprennent les paiements législatifs concernant le pont Victoria (Montréal) et le paiement de subvention relatif à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.
3. Autorisations totales et dépenses réelles sous chacune des sociétés d'État : Cela représente le paiement par Transports Canada des fonds affectés aux sociétés d'État. On ne fait pas de distinction entre les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations des sociétés d'État.

Tableau 3 : Postes votés et postes législatifs

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou du poste législatif	2005-2006 (en milliers de dollars)			
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement	197 377	201 456	291 871	267 934
5	Dépenses d'immobilisations	74 790	77 800	74 790	66 569
10	Subventions et contributions	417 299	417 299	429 626	389 856
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.	32 188	31 288	32 188	31 288
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	24 533	24 533	70 233	70 233
25	Paiements à VIA Rail Canada inc.	169 001	169 001	169 001	169 001
30	Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	438 400	438 400	438 400	428 766
(L)	Ministre des Transports du Canada – Traitement et allocation pour automobile	70	70	77	77
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	64 671	64 671	65 328	65 328
(L)	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 et pour la réfection de la voie de circulation du pont	3 300	3 300	2 793	2 793
(L)	Paiements versés conformément aux ententes de la Voie maritime du Saint-Laurent conclues dans le cadre de la <i>Loi maritime du Canada</i>	17 900	17 900	29 330	29 330
(L)	Paiement de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	53 050	53 050	52 790	52 790
(L)	Dépenses du produit de la vente des biens excédentaires de l'État	-	-	2 133	-
(L)	Remboursement des montants crédités aux recettes dans les années précédentes	-	-	200	200
	Total	1 492 579	1 498 768	1 658 760	1 574 165

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

(L) : Législatif

Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux

	2005-2006 (en milliers de dollars)
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	23 693
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor (sauf les fonds renouvelables); contribution de l'employeur aux régimes d'avantages sociaux assurés des employés et dépenses connexes payées par le SCT	28 879
Indemnisation des victimes d'accidents du travail accordée par Ressources Humaines et Développement des compétences Canada	4 247
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	2 899
Total des services reçus à titre gracieux	59 718

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

(en milliers de dollars)

Recettes disponibles ¹	Recettes réelles 2003-2004	Recettes réelles 2004-2005	2005-2006			
			Budget principal des dépenses	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire						
Frais relatifs à la réglementation de l'aviation canadien	7 962	7 861	8 817	8 817	8 817	8 415
Entretien des aéronefs et services de vol	29 366	30 710	25 260	25 260	30 060	30 144
Frais relatifs à la réglementation en matière de sécurité maritime	9 371	8 259	7 394	7 394	8 394	8 437
Inspection et certification	3 709	3 491	1 027	1 027	4 527	4 610
Recherche et développement	-	448	-	-	-	-
Aéroports – Loyer ²	-	-	50 000	50 000	-	-
Divers	2 084	2 206	6 425	6 425	1 374	2 140
Sous-total	52 492	52 975	98 923	98 923	53 172	53 746
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché						
Recettes relatives aux prévisions de services aériens	225	253	160	160	160	235
Recettes des ports publics	12 417	12 882	8 440	8 440	10 128	11 328
Recettes d'exploitation des aéroports	11 700	11 341	9 985	9 985	9 985	10 497
Aéroports – Paiement de loyer et de biens meubles ²	214 441	241 862	221 092	221 092	291 092	288 697
Recherche et développement	3 870	3 566	1 884	1 884	1 884	2 554
Divers	772	635	5 303	5 303	1 013	364
Sous-total	243 425	270 539	246 864	246 864	314 262	313 675
Politiques et programmes en appui au développement durable						
Aéroports – Loyers ²	-	-	10 000	10 000	-	-
Divers	32	82	693	693	34	47
Sous-total	32	82	10 693	10 693	34	47
Total des recettes disponibles	295 950	323 596	356 480	356 480	367 468	367 468

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles (suite)

(en milliers de dollars)

Recettes non disponibles	Recettes réelles 2003-2004	Recettes réelles 2004-2005	2005-2006			
			Budget principal des dépenses	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Location de wagons-trémies	18 664	17 386	-	15 000	17 701	17 701
Allocation des Administrations portuaires canadiennes	10 716	10 844	-	11 721	11 698	11 698
Actifs de la Voie maritime du Saint-Laurent non liés à la navigation	-	-	-	4 900	10 385	10 385
Recherche et développement – Recettes en redevances	-	-	-	70	61	61
Produits de placement	22 958	205	-	-	5 882	5 882
Remboursement des dépenses de l'exercice précédent	1 999	1 851	-	-	16 225	16 225
Redressements aux comptes fournisseurs de l'exercice précédent	1 729	4 862	-	-	6 794	6 794
Privilèges, licences et permis	4 925	8 616	-	-	37	37
Amendes	974	1 329	-	-	893	893
Produit de la vente des biens	548	1 243	-	-	-	-
Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	2 760	1 170	-	-	963	963
Produit de la cession de biens immobiliers	-	-	-	-	5 059	5 059
Produit d'intérêt provenant des aéroports cédés	-	-	-	-	20	20
Vieux-Port de Montréal	2 404	-	-	-	-	-
Divers	423	509	-	-	410	410
Total des recettes non disponibles	68 100	48 017	-	31 691	76 128	76 128

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles (suite)

Notes :

- 1. Par souci de concordance avec les montants publiés dans le détail des montants disponibles (pour être dépensés) des Comptes publics, les catégories de recettes disponibles comprennent une portion des recettes disponibles de l'administration ministérielle.*
- 2. Toutes les recettes réelles provenant du loyer des aéroports sont enregistrées dans l'activité de programme « Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre du marché » bien qu'un redressement aux recettes prévues ait été effectué afin d'affecter à d'autres activités de programme une partie des recettes nettes en vertu d'un crédit provenant du loyer des aéroports.*

Tableau 6 : Besoins en ressources par direction/secteur

(en milliers de dollars)

Organisation¹	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au développement durable	Sociétés d'État²	Total
Sous-ministre adjoint – Sécurité et Sûreté					
Dépenses prévues	284 185	-	-	-	284 185
Dépenses réelles	285 852	-	53	-	285 905
Sous-ministre adjoint – Politiques					
Dépenses prévues	-	208 858	274	-	209 132
Dépenses réelles	-	215 123	-	-	215 123
Sous-ministre adjoint – Programmes³					
Dépenses prévues	-	42 300	64 180	-	106 480
Dépenses réelles	255	(47 974)	20 757	-	(26 961)
Directeur général régional – Atlantique					
Dépenses prévues	26 842	8 081	2 216	-	37 139
Dépenses réelles	34 663	57 207	4 432	-	96 302
Directeur général régional – Québec					
Dépenses prévues	30 827	26 724	1 524	-	59 075
Dépenses réelles	41 033	42 597	6 669	-	90 299
Directeur général régional – Ontario					
Dépenses prévues	36 615	10 034	662	-	47 311
Dépenses réelles	43 149	21 466	4 446	-	69 061
Directeur général régional – Région des Prairies et du Nord					
Dépenses prévues	32 592	14 602	4 628	-	51 822
Dépenses réelles	41 423	27 770	6 039	-	75 232
Directeur général régional – Pacifique					
Dépenses prévues	30 440	9 107	855	-	40 402
Dépenses réelles	39 532	17 638	12 748	-	69 917
Total					
Dépenses prévues	441 501	319 706	74 339	663 222	1 498 768
Dépenses réelles	485 906	333 826	55 144	699 288	1 574 165

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Notes :

1. Les dépenses par organisation, présentées sous chacune des activités de programme, incluent une portion des dépenses de l'administration ministérielle.
2. Les sociétés d'État qui figurent dans l'Architecture des activités des programme de Transports Canada sont l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc., Marine Atlantique S.C.C. et VIA Rail Canada inc. Voir tableau 1 pour ce qui est de leurs ressources financières respectives.
3. Le secteur Sous-ministre adjoint – Programmes inclut toutes les recettes nettes en vertu d'un crédit relatives à l'activité de programme « Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché ». Les recettes nettes en vertu d'un crédit prévues sont supérieures aux dépenses prévues et le montant est, par conséquent, présenté entre parenthèses.

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006					Années de planification		
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
Sécurité aérienne – Droits réglementaires (note 5)	R	<p><i>Loi sur l'aéronautique :</i> http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html</p> <p>Frais perçus en vertu du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) à : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm</p>	15 juillet 2000	8 817	8 292	261 502	Directive de l'Aviation civile n° 35 : (http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/directive/dir35.htm)	Aucun effort n'est ménagé pour élaborer et mettre en œuvre des systèmes de suivi du rendement	2006-2007 2007-2008 2008-2009	8 647 8 659 8 661	256 752 253 187 251 653
		Redevances (sous-partie 4 de la partie I du RAC): http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/Partie1/Sous-partie4.htm					Renseignements généraux sur les normes de service : http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/NiveauXDeService.htm				
							Normes de service de l'aviation générale (normes précises) : http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/general/lettresdepolitique/lpag0202_att2.htm				

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006				Années de planification			
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
							Niveaux de service de la Médecine aéronautique civile, annexe A : http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/mac/service.htm				
							Niveaux de service de l'Aviation commerciale et d'affaires — Exploitations aériennes – Lettre de politique n° 143, annexe 1 : http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/commerce/politique/LP143_att.htm				

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006				Années de planification			
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
							Maintenance et construction des aéronefs – Directives visant le personnel de la Maintenance et construction des aéronefs (DPM) n° 29, annexe A : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/AARPC/msi/Dpm_29.htm				
							Niveaux de service de la Certification des aéronefs Lettre de politique GEN-005, annexe A : http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/referencce/GEN/GEN-005.htm				

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006				Années de planification			
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
Sécurité maritime – Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	R	Divers règlements (http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GEN ERALE/L/Immc/menu.htm), en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (http://lois.justice.gc.ca/fr/S-9/index.html), notamment le Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur; le <i>tarif des droits d'immatriculation et de délivrance des permis des navires</i> , etc.	6 juin 1995	7 245	8 146	75 658	http://www.tc.gc.ca/securemaritime/normes-de-service/menu.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2006-2007	7 322	75 884
									2007-2008	7 122	75 564
									2008-2009	7 122	74 617

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006				Années de planification			
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
Sécurité maritime – Bureau de la sécurité nautique – Normes de construction – Étiquettes de conformité (note 6)	R	<i>Loi sur la marine marchande du Canada/Règlement sur les petits bâtiments/TP 133</i> 2 adopté par renvoi : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/1/Immc/reglements/070/Immc076/Immc76.html et http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp1332/version-pdf.htm	1995 Les modifications ultérieures au <i>Règlement sur les petits bâtiments</i> ne concernaient pas les frais.	210	166	568	http://www.tc.gc.ca/securemaritime/normes-de-service/droits.htm	Note 6	2006-2007 2007-2008 2008-2009	222 222 222	661 778 622
Sécurité maritime – Droits d'inspection des installations radio de navire (note 7)	R	<i>Loi sur la marine marchande du Canada/Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire</i> : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GERALE/1/Immc/reglements/060/Immc062/Immc62.html	1978	80	93	928 Portion du coût complet du ministère des Pêches et des Océans incluse ci-dessus : 294	http://www.tc.gc.ca/securemaritime/normes-de-service/menu.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2006-2007 2007-2008 2008-2009	80 80 80	892 892 892 Portion du coût complet du ministère des Pêches et des Océans incluse ci-dessus : 292

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006					Années de planification		
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
Aéroports – Frais au titre du Règlement sur les redevances des services aéronautiques : redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement d'aéronefs, redevances des services d'intervention d'urgence (note 8)	A	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html), et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – <i>Règlement sur les redevances des services aéronautiques</i> : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/Generale/L/1a/reglements/120/1a129a/1a129a.html	31 août 2003	4 504	4 757	11 526	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2006-2007 2007-2008 2008-2009	4 509 4 509 4 509	10 145 10 154 10 154
Aéroports – Immatriculation annuelle du matériel mobile utilisé aux aéroports (note 8)	A	<i>Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État</i> et du <i>Règlement sur la circulation aux aéroports</i> , partie III, articles 57 à 60 : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmt/reglements/001/lmt002/lmt002.html	24 février 2004	0,1	0,2	0,3	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2006-2007 2007-2008 2008-2009	0,2 0,2 0,2	0,3 0,3 0,3

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006					Années de planification		
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
Aéroports – Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports (note 8)	A	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – <i>Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports</i> : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GEN ERALE/L/la/reglements/130/la131/la131.html	19 novembre 1998	134	202	1 182	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2006-2007 2007-2008 2008-2009	173 175 175	1 041 1 042 1 042
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quaiage et d'entreposage, droits exigés aux ports publics	A	<i>Loi maritime du Canada</i> : http://lois.justice.gc.ca/fr/C-6.7/index.html Frais : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm	1 ^{er} janvier 2004	6 935	8 972	36 612	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2006-2007 2007-2008 2008-2009	8 525 8 104 8 102	29 510 27 874 27 857

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006					Années de planification		
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs (note 9)	R	Article 7 de la <i>Loi sur les explosifs</i> (http://lois.justice.gc.ca/fr/E-17/238581.html#rid-238595) et <i>Règlement sur les explosifs</i> , partie III, alinéa 31(1)i (http://lois.justice.gc.ca/fr/E-17/C.R.C.-ch.599/57554.html#rid-57647)	1993	40	37	40	Dans 95 % des cas, on prend :	Norme de service respectée en tout temps	2006-2007	37	40
							a) une décision acceptant ou rejetant une nouvelle demande dûment remplie par une fabrique dans les 60 jours suivant sa réception;		2007-2008	12	14
							b) une décision acceptant ou rejetant tout autre type de demande dûment remplie dans les 30 jours suivant sa réception.	Norme de service respectée en tout temps	2008-2009	0	0

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2005-2006					Années de planification		
				Recettes prévues ³ (000 \$)	Recettes réelles ³ (000 \$)	Coût total ² (000 \$)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (000 \$)	Coût total estimé ² (000 \$)
Redevances de traitement des demandes d'accès produites aux termes de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> (note 10)	A	<i>Loi sur l'accès à l'information</i> et ses règlements : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-1/index.html	1992	8	9	1 169	Les normes de service sont incluses dans l'article 7 de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> (#rid-279731).	Les échéances prévues par la loi ont été respectées pour 89 % des demandes. Tous les avis de prorogation de délai ont été expédiés dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Tous les avis de transmission ont été envoyés dans les 15 jours.	2006-2007 2007-2008 2008-2009	9 9 9	1 157 1 157 1 157
			Sous-total (R)	16 392,0	16 734,0	338 696,0		Sous-total R :	2006-2007 2007-2008 2008-2009	16 308,0 16 095,0 16 085,0	334 229,0 330 435,0 327 784,0
			Sous-total (A)	11 581,1	13 940,2	50 489,3		Sous-total A :	2006-2007 2007-2008 2008-2009	13 216,2 12 797,2 12 795,2	41 853,3 40 227,3 40 210,3
			Total	27 973,1	30 674,2	389 185,3		Total	2006-2007 2007-2008 2008-2009	29 524,2 28 892,2 28 880,2	376 082,3 370 662,3 367 994,3

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2005-2006 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

<p>B. Date de la dernière modification : sans objet.</p> <p>C. Autres renseignements : Outre l'instrument de traitement des plaintes prévu par divers lois et règlements (p. ex., AIPRP – http://lois.justice.gc.ca/fr/A-1/279765.html), plusieurs instruments de traitement des plaintes ont été conçus et mis en œuvre pour les normes de service se rapportant aux frais d'utilisation dans les ports publics (http://www.tc.gc.ca/Programmes/Ports/normes.htm) et dans les aéroports exploités par Transports Canada (http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm), pour le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (Système de signalement des questions de l'Aviation civile [SSQAC]) (http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/AssuranceQualite/AO/ssqac.htm). Une politique est en cours d'élaboration concernant les instruments de traitement des plaintes qui relèvent des divers règlements sur les droits liés à la sécurité maritime.</p>

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Les liens hypertextes peuvent changer après la publication du présent rapport en raison d'une mise à jour régulière des divers sites Web.

Notes :

1. *Le Ministère perçoit deux catégories de frais : Service réglementaire (R) et Autres biens et services (A).*
2. *Les coûts totaux (réels et estimés) sont déclarés selon la comptabilité d'exercice. Ils représentent le coût total de la fourniture d'un service, d'une installation ou d'un privilège. Le coût total n'est pas forcément le coût imputé aux clients qui paient des frais.*
3. *Les recettes prévues indiquées pour les exercices 2006-2007, 2007-2008 et 2008-2009 sont celles qui figurent dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007 et sont déclarées selon la méthode de comptabilité de caisse comme pour les recettes réelles.*
4. *Selon un avis juridique couramment admis, si l'imposition des frais correspondants ou la modification la plus récente a eu lieu avant le 31 mars 2004 :*
 - *la norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;*
 - *la norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas respecter toutes les exigences d'établissement en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation (p. ex., comparaison internationale, traitement indépendant des plaintes);*
 - *les résultats liés au rendement, s'ils sont fournis, ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la Loi sur les frais d'utilisation portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.*
5. *Sécurité aérienne – Droits réglementaires : La révision des normes est un processus permanent dont est responsable le groupe de travail sur les normes de service.*
6. *Sécurité maritime – Bureau de la sécurité nautique – Normes de construction – Étiquettes de conformité : Cela est assujetti à la conception, au développement, à la mise à l'essai et à la mise en œuvre complète de la mise à niveau de l'instrument de gestion. Les coûts redéclarés en 2005-2006 reflètent les coûts totaux et ne représentent pas forcément les coûts imputés aux clients qui paient des frais.*
7. *Sécurité maritime – Droits d'inspection des installations radio de navire : Cela représente le coût total de la prestation des services d'inspection. Toutefois, les droits d'utilisation ont pour but de recouvrer uniquement les coûts des heures supplémentaires et de déplacement. Recouvrement intégral des coûts.*
8. *Redevances d'utilisation aux aéroports : Cela exclut les recettes et les coûts des aéroports cédés en 2005-2006 ou avant cette date.*
9. *Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs : Ressources naturelles Canada a conclu une entente avec Transports Canada au sujet de la délivrance de ces permis. Transports Canada perçoit ces recettes. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est en cours de modification. Ces modifications, qui aboliront le programme de permis, devraient entrer en vigueur à la mi-année en 2007.*
10. *Redevances de traitement des demandes d'accès produites aux termes de la Loi sur l'accès à l'information : La Loi sur l'accès à l'information contient des dispositions au sujet de l'exemption des frais.*

Tableau 7-B : Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2005-2006 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation

A. Frais d'utilisation	Norme de service ¹	Résultats liés au rendement ¹	Consultations auprès des intervenants
Sécurité aérienne – Droits réglementaires (note 2)	Normes de service : Directive de l'Aviation civile n° 35 (http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/directives/dir35.htm)	Aucun effort n'est ménagé pour élaborer et mettre en œuvre des systèmes de suivi du rendement.	Des consultations auprès des intervenants ont eu lieu pour la dernière fois en 1997 au sujet de tous les droits et en 2000 et en 2004 au sujet de droits particuliers. Des consultations auprès du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) seront entreprises en décembre 2006. Les frais ont été publiés dans la <i>Gazette du Canada</i> en décembre 1997, juin 2000 et septembre 2004 respectivement. La réaction des intervenants est un processus permanent en vertu du Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC). Les modifications (règlements ou réductions des frais) apportées après le 15 juin 2000 n'ont pas déclenché l'application de la <i>Loi sur les frais d'utilisation</i> .
	Renseignements généraux sur les normes de service : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/NiveauxDeService.htm		
	Normes précises : Normes de service de l'Aviation générale, http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/generale/lettresdepolitique/lpag0202_att2.htm		
	Niveaux de service de la Médecine aéronautique civile, annexe A : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/mac/service.htm		
	Niveaux de service de l'Aviation commerciale et d'affaires, Exploitations aériennes – Lettre de politique n° 143, annexe 1 : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/commerce/politique/LP143_att.htm		
	Maintenance et construction des aéronefs – Directive visant le personnel de la Maintenance et construction des aéronefs (DPM) n° 29, annexe A : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/AARP/C/msi/Dpm_29.htm		
	Niveaux de service de la Certification des aéronefs — Lettre de politique GEN-005, annexe A : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/certification/referenc/GEN/GEN-005.htm		

Tableau 7-B : Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2005-2006 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Norme de service ¹	Résultats liés au rendement ¹	Consultations auprès des intervenants
Sécurité maritime – Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/menu.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Sécurité maritime – Bureau de la sécurité nautique – Normes de construction – Étiquettes de conformité (note 3)	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/droits.htm	Note 3	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Sécurité maritime – Droits d'inspection des installations radio de navire	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/menu.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Aéroports – Frais au titre du Règlement sur les redevances des services aéronautiques : redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement d'aéronefs, redevances des services d'intervention d'urgence	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de TC. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Aéroports – Immatriculation annuelle du matériel mobile utilisé aux aéroports	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de TC. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Aéroports – Redevances de stationnement des véhicules	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de TC. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.

Tableau 7-B : Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2005-2006 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Norme de service ¹	Résultats liés au rendement ¹	Consultations auprès des intervenants
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quaiage et de port, droits exigés aux ports publics	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	Le suivi du rendement a débuté le 1 ^{er} avril 2006; les résultats seront disponibles pour le RMR de 2006-2007.	Des lettres aux représentants de l'industrie ont été envoyées le 27 janvier 2006 avec un délai de 30 jours pour formuler des commentaires, soit avant le 28 février 2006. La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs (note 4)	Dans 95 % des cas, on prend : une décision acceptant ou rejetant une nouvelle demande dûment remplie par une fabrique dans les 60 jours suivant sa réception; une décision acceptant ou rejetant tout autre type de demande dûment remplie dans les 30 jours suivant sa réception	Norme de service respectée en tout temps Norme de service respectée en tout temps	Les consultations avec les intervenants ont été réalisées avec succès par Ressources naturelles Canada (RNC) en 1993.
Redevances de traitement des demandes d'accès produites aux termes de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> (Note 5).	Les normes de service se trouvent à l'article 7 de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-1/279719.html#rid-279731	Les échéances prévues par la loi ont été respectées pour 89 % des demandes. Tous les avis de prorogation de délai ont été expédiés dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Tous les avis de transmission ont été envoyés dans les 15 jours.	La norme de service est établie par la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> et le Règlement sur l'accès à l'information. Des consultations auprès des intervenants ont été entreprises au sujet des modifications apportées en 1986 et 1992.
B. Autres renseignements : Outre l'instrument de traitement des plaintes prévu par divers lois et règlements (p. ex., AIPRP – http://lois.justice.gc.ca/fr/A-1/279765.html), plusieurs instruments de traitement des plaintes ont été conçus et mis en œuvre pour les normes de service se rapportant aux frais d'utilisation dans les ports publics (http://www.tc.gc.ca/Programmes/Ports/normes.htm) et dans les aéroports exploités par Transports Canada (http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm), pour le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (Système de signalement des questions de l'Aviation civile [SSQAC]) (http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/AssuranceQualite/AQ/ssqac.htm). Une politique est en cours d'élaboration concernant les instruments de traitement des plaintes qui relèvent des divers règlements sur les droits liés à la sécurité maritime.			

Les liens hypertextes peuvent changer après la publication du présent rapport en raison d'une mise à jour régulière des divers sites Web.

Tableau 7-B : Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2005-2006 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation (suite)

Notes :

1. *Comme il a été établi en vertu de la Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation :*
 - *les normes de service peuvent ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;*
 - *les normes de service peuvent ne pas respecter toutes les exigences relatives à l'établissement d'une norme de rendement en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation (p. ex., comparaison internationale, traitement indépendant des plaintes);*
 - *les résultats liés au rendement ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la Loi sur les frais d'utilisation portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.*
2. *Sécurité aérienne – Droits réglementaires : La révision des normes est un processus permanent dont est responsable le groupe de travail sur les normes de service.*
3. *Sécurité maritime – Bureau de la sécurité nautique – Normes de construction – Étiquettes de conformité : Cela est assujetti à la conception, au développement, à la mise à l'essai et à la mise en œuvre complète de la mise à niveau de l'instrument de gestion.*
4. *Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs : Ressources naturelles Canada a conclu une entente avec Transports Canada au sujet de la délivrance de ces permis. Transports Canada perçoit ces recettes. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est en cours de modification. Ces modifications, qui aboliront le programme de permis, devraient entrer en vigueur à la mi-année de 2007.*
5. *Redevances de traitement des demandes d'accès produites aux termes de la Loi sur l'accès à l'information : La Loi sur l'accès à l'information contient des dispositions au sujet de l'exemption des frais.*

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Des modifications à la <i>Loi sur l'aéronautique</i> sont en cours pour traiter les questions relatives à la gestion de la fatigue, à l'assurance-responsabilité, aux systèmes de gestion des compagnies aériennes, à l'analyse et aux rapports sur les données de sécurité ainsi qu'aux nouveaux instruments de conformité et d'application de la Loi. Le processus de modification se déroule sans problème grâce aux consultations tenues très tôt avec les principaux intervenants de l'industrie.	Exigences législatives modernisées pour répondre aux besoins de l'industrie.	Nombre et gravité des incidents relatifs à diverses questions traitées par ces modifications.	Le projet de loi modifiant la <i>Loi sur l'aéronautique</i> a été déposé devant la Chambre des communes à la session du printemps 2006.
Modification au <i>Règlement de l'aviation canadien</i> afin de permettre à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires de délivrer des certificats d'exploitation pour des avions d'affaires canadiens qui ne sont pas exploités à des fins commerciales et de surveiller leurs activités.	Flexibilité accrue et économies d'exploitation pour l'industrie et possibilité pour les exploitants de jouer un rôle plus direct dans la gestion de leurs propres systèmes de sécurité.	Nombre et gravité des incidents ayant trait à l'aviation commerciale.	Ce règlement a été publié dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> le 30 novembre 2005 et est aujourd'hui en vigueur.
Nouvelle disposition du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> incorporant l'utilisation des systèmes de gestion des risques dus à la fatigue au sein des organismes de maintenance des aéronefs. Ce règlement s'inscrit dans la stratégie des systèmes de gestion de la sécurité visant à gérer les risques dans le milieu aéronautique. Il contribuera à minimiser les risques d'erreurs humaines attribuables à la fatigue, de faire reconnaître que la fatigue est un danger en milieu de travail et d'améliorer la capacité des exploitants d'atténuer les conséquences des risques dus à la fatigue.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une diminution du nombre d'incidents attribuables à la fatigue des exploitants.	Nombre et gravité des incidents ayant trait à la fatigue des exploitants.	Les consultations sur ce règlement ont pris fin et ont été entièrement approuvées en février 2006. Ce règlement fait l'objet d'un examen juridique et il en est actuellement au stade de la rédaction au ministère de la Justice.

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Nouvelle disposition du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> pour faire face à la rage de l'air et à l'interférence avec les membres d'équipage. Ce règlement a pour but de permettre aux exploitants de services aériens, aux exploitants privés et à leurs employés de mieux composer avec le problème croissant des passagers aériens indisciplinés ou dérangeants.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une baisse du nombre d'incidents de rage de l'air et d'indiscipline.	Nombre et gravité des incidents attribuables à la rage de l'air et à l'indiscipline.	La rédaction du règlement est terminée et celui-ci sera bientôt publié dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> .
Nouvelle disposition du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> concernant le ratio d'agents de bord. On modifiera les exigences du ratio actuel, qui est de 1 agent de bord par unité de 40 passagers ou fraction de ce nombre, à celui de 1 agent de bord par unité de 50 sièges passager ou fraction de ce nombre. Cette mesure permettrait d'harmoniser la réglementation du Canada avec celle des États-Unis.	Flexibilité et efficacité opérationnelle accrues pour l'industrie. Parité économique pour l'industrie avec les États-Unis et tous les autres pays à l'exception de l'Australie (1 pour 36).	Nombre de compagnies qui respectent le ratio réglementaire d'agents de bord.	Le projet de règlement sur le ratio d'agents de bord sera bientôt achevé. La prochaine étape sera la publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> .
Nouvelles modifications au règlement de l'aviation civile afin d'obliger les titulaires d'un certificat à se doter d'un système de gestion de la sécurité qui intègre les systèmes d'exploitation et les systèmes techniques dans la gestion des ressources financières et humaines.	Activités sécuritaires et respect du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> .	Nombre et gravité des incidents impliquant les organismes aéronautiques concernés.	Les modifications du Règlement de l'aviation canadien qui stipulent que les titulaires d'un certificat doivent avoir en place un système de gestion de la sécurité sont entrées en vigueur le 31 mai 2005 et ont été publiées dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> le 15 juin 2005.
Le <i>Règlement sur les heures de service des chauffeurs de véhicule utilitaire</i> , établi en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> , a été publié dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> à l'hiver 2005 pour entrer en vigueur en 2006. Ces règlements fédéraux et provinciaux harmonisés reposent sur des principes scientifiques et sont simplifiés.	Diminution du nombre de collisions des véhicules utilitaires attribuables à la fatigue des conducteurs.	Nombre de collisions de véhicules utilitaires attribuables à la fatigue des conducteurs.	Le règlement a été publié dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> . Les provinces et les territoires se préparent à son entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2007.

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Le <i>Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers</i> , établi en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> , a été publié dans la <i>Gazette du Canada</i> au printemps 2005 pour entrer en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006. Pour la première fois, un cadre de réglementation national normatif visera les transporteurs routiers fédéraux en vertu d'un ensemble de règles communes qui seront administrées et appliquées par les provinces et les territoires.	Baisse de l'incidence des collisions impliquant des véhicules utilitaires grâce à l'amélioration de la surveillance de la sécurité, de la responsabilisation et de l'application de la loi touchant les transporteurs routiers.	Nombre de collisions de véhicules utilitaires.	Le règlement est entré en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006. Les provinces et les territoires continuent de mettre en œuvre tous les paramètres du cadre d'aptitude à la sécurité. Transports Canada a entamé l'élaboration d'un cadre pour en mesurer les résultats.
Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 114 – Systèmes de verrouillage et d'immobilisation, afin d'adopter des exigences en matière de systèmes d'immobilisation antivols des véhicules.	Diminution annuelle d'environ 15 morts et 58 blessés grâce à une réduction des vols de véhicules par de jeunes contrevenants.	Nombre de blessés et de morts attribuables à une baisse du nombre de véhicules volés par de jeunes contrevenants (cible : réduction annuelle allant jusqu'à 58 blessés et 15 morts).	Publiée dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> en mars 2005.
Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 202 – Appuie-tête, afin d'instaurer de nouvelles exigences de rendement plus strictes en matière d'appuie-tête.	Réduction des blessures au cou à la suite de collisions d'automobiles.	Nombre et gravité des blessures cervicales résultant de collisions de la route.	On s'occupe d'élaborer un règlement technique à l'échelle internationale.
Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 208 – Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale, étude en cours pour veiller à ce que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent une protection optimale aux occupants qui ont bouclé leur ceinture et pour minimiser les blessures causées par les systèmes de retenue des occupants.	Diminution annuelle de 12 victimes et 44 blessés graves en raison de l'amélioration des ceintures de sécurité et des coussins gonflables améliorés.	Nombre de blessés et de morts en raison des ceintures de sécurité et des coussins gonflables améliorés (cible : baisse annuelle de 44 blessés graves et de 12 morts).	Une autre analyse coûts-avantages est en cours.

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 210.1 – Ancrages d’attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue et Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 210.2 – Dispositifs universels d’ancrages d’attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d’appoint, application proposée pour les autobus scolaires afin d’exiger un dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs et un ancrage d’attaches sur chaque banquette pour bien attacher les systèmes de retenue des bébés ou des enfants.	Amélioration de la sécurité des enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.	Nombre de bébés ou d’enfants blessés et tués à bord d’autobus scolaires.	Publiée dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> le 31 mai 2006.
Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 206 – Serrures de porte et composants de retenue de porte. Élaboration d’un nouveau règlement technique international sur les serrures de portes en collaboration avec la National Highway Traffic Safety Administration.	Amélioration de la sécurité des véhicules grâce à des exigences supérieures en matière de serrures de porte, qui seront également harmonisées avec celles des États-Unis, de l’Europe et du Japon.	Nombre de bébés ou d’enfants blessés et tués.	Le dossier de publication dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> a été distribué pour être approuvé.
Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 122 – Systèmes de freinage des motocyclettes, mise à jour et harmonisation pour établir une seule exigence réglementaire mondiale.	Amélioration du rendement du système de freinage des motocyclettes, particulièrement sur des surfaces mouillées.	Nombre et gravité des blessures résultant des incidents ou des accidents impliquant des motocyclettes, en particulier en ce qui a trait au freinage sur des surfaces mouillées.	Un règlement technique mondial définitif sera soumis à scrutin à la réunion du WP.29 de novembre 2006 (Forum mondial sur l’harmonisation des règlements sur les véhicules).
Institution de la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 139 visant les pneus pour véhicules utilitaires légers.	Amélioration du rendement des pneus pour véhicules utilitaires légers.	Nombre de pneus défectueux.	La publication dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> est prévue au quatrième trimestre de 2006.
Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. Ce projet de réglementation l’emporte sur la modification prévue à la Norme de sécurité des véhicules du Canada 500. On examinera, clarifiera et mettra à jour la définition des véhicules à basse vitesse en fonction des modifications à la réglementation des États-Unis.	Amélioration des méthodes de contrôle concernant l’importation de ce type de véhicules et l’élimination d’obstacles relatifs aux échanges commerciaux de petits camions à basse vitesse.	Nombre de véhicules à basse vitesse importés au Canada.	Amorce des discussions avec les provinces et les territoires (CCATM) et les fabricants et les importateurs de véhicules à basse vitesse.

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
<p>Le programme de prévention de la pollution de Transports Canada fera l'objet d'une mise à jour en profondeur grâce à l'adoption de nouveaux règlements en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (LMMC). Les dispositions en vigueur sur les eaux usées et la pollution atmosphérique seront considérablement étoffées, les dispositions sur les ordures seront actualisées et de nouvelles exigences seront adoptées au sujet des systèmes antisalissures et des rejets des eaux de ballast. En même temps, avec le concours d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada, on traitera diverses questions en vue de prévenir la pollution marine causée par les navires. On prendra notamment des mesures pour accélérer la mise hors service progressive des pétroliers à coque simple, éliminer les navires inférieurs aux normes, adopter un programme d'« éconavires » pour le Canada, demander aux tribunaux d'imposer des sanctions plus sévères en cas de pollution causée par les navires, optimiser les activités de surveillance et d'application de la loi et étudier la façon d'améliorer les installations de réception des déchets à terre. On s'efforcera d'harmoniser au besoin les règlements avec ceux d'autres pays et gouvernements.</p>	<p>Diminution des incidents de pollution du milieu marin causée par les navires.</p>	<p>Cas de pollution de l'eau par les navires déversant des substances nocives comme les hydrocarbures, les produits chimiques dangereux, les eaux usées, les ordures et les systèmes antisalissures.</p>	<p>La rédaction du projet de règlement est terminée et ce dernier a été estampillé le 31 mars 2006. La présentation réglementaire à l'intention du Conseil du Trésor est en cours de préparation et fera l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i>.</p>

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Règlement sur les eaux de ballast (nouveau), harmonisation avec les Directives de contrôle des eaux de ballast de l'Organisation maritime internationale, la législation américaine sur les eaux de ballast et l'Accord de 1978 sur la qualité de l'eau des Grands Lacs. (LMMC)	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin causées par les navires.	Cas d'introduction d'organismes et d'agents pathogènes aquatiques non indigènes qui peuvent être nuisibles aux écosystèmes marins existants du Canada.	Le projet de règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> le 11 juin 2005. La présentation réglementaire est en cours de préparation pour être définitivement approuvée et publiée dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> .
Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux (révisé) qui prévoit l'imposition de restrictions à la conduite des embarcations et à la navigation dans les eaux canadiennes. (LMMC et LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité maritime.	Nombre et gravité des incidents.	Les modifications en vertu de la LMMC ont été terminées en 2005-2006.
Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance (révisé), impose des exigences en matière de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance. Certaines modifications sont en cours en vertu de la loi en vigueur en vue de l'amélioration de l'administration des examens et de la réforme de la réglementation, en vertu de la nouvelle loi, pour traiter la question de l'agrément des prestataires de cours. (LMMC, LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité maritime pour les conducteurs d'embarcations de plaisance et le milieu nautique.	Nombre et gravité des incidents.	Les modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> le 1 ^{er} octobre 2005. La rédaction juridique est en cours et la présentation réglementaire est en cours de préparation pour être définitivement approuvée et publiée dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> .
Règlement sur l'équipement de sauvetage (révisé) (LMMC)	Renforcement de la sécurité des enfants à bord des bâtiments canadiens.	Nombre et gravité des incidents de navigation impliquant des enfants.	Les modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> le 14 mai 2005. La rédaction juridique est en cours et la présentation réglementaire est en cours de préparation pour être définitivement approuvée et publiée dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> .

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
<p>Règlement sur la sécurité de la navigation (nouveau), qui comprend les modifications au <i>Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)</i>, au <i>Règlement sur l'armement en équipage des navires</i> et au <i>Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)</i>, afin de rendre exécutoires les nouvelles exigences que contient le chapitre IV, <i>Sécurité de la navigation</i>, de la <i>Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974)</i>. (LMMC)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>	<p>Nombre et gravité des incidents maritimes.</p>	<p>Le règlement, y compris les modifications à la réglementation existante en vertu de la LMMC, a été adopté.</p>
<p>Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) (révisé), qui prescrit les équipements de radiocommunications qui doivent se trouver à bord des navires commerciaux pour les communications de détresse, d'urgence, de sécurité et générales. (LMMC)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>	<p>Nombre et gravité des incidents impliquant des bâtiments commerciaux.</p>	<p>Les modifications sont terminées.</p>
<p>Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio) (révisé), qui prescrit les caractéristiques techniques, les exigences en matière d'installation, le fonctionnement et l'inspection des stations de navires. (LMMC)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>	<p>Nombre et gravité des incidents.</p>	<p>Les modifications sont terminées.</p>
<p>Règlement sur les bâtiments à usage spécial (nouveau) (LMMC)</p>	<p>Sécurité accrue des embarcations pneumatiques qui transportent des personnes contre rémunération dans les eaux canadiennes, notamment pour la descente en eaux vives et l'observation des baleines.</p>	<p>Nombre et gravité des accidents attribuables à ces types d'activités.</p>	<p>La rédaction juridique est en cours.</p>

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
<p>La réforme des règlements de la LMMC 2001 se déroule en deux étapes. Plus de 50 règlements courants seront refondus en 17 règlements au cours de la phase I, et les autres seront modernisés au cours de la phase II. La phase I porte sur les règlements nécessaires pour l'entrée en vigueur de la Loi et devrait être parachevée d'ici la fin de 2006. Le Ministère prévoit la conception simultanée de nouveaux produits comme des programmes de formation ainsi que des documents et des instruments électroniques à l'appui de la nouvelle Loi. La phase II portera essentiellement sur les règlements en vigueur qui cadrent avec la Loi; en général, ces règlements ont seulement besoin d'être actualisés et modernisés et non entièrement remaniés comme ceux visés par la phase I.</p>	<p>Une loi sur la marine marchande pour le XXI^e siècle qui fait la promotion de la sécurité à bord des navires et protège le milieu marin dans le contexte d'une industrie du transport maritime saine et concurrentielle.</p>	<p>Nombre et gravité des incidents maritimes.</p> <p>Nombre et gravité des cas de non-conformité.</p>	<p>Non disponible.</p>
<p>Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (nouveau) : fournir une structure d'application graduelle et des moyens efficaces de dissuasion concernant les infractions à la Loi visant les bâtiments exploités dans les eaux canadiennes. (LMMC 2001)</p>	<p>Amélioration de la conformité et de la sécurité maritime.</p>	<p>Nombre et gravité des cas de non-conformité.</p>	<p>La rédaction juridique est en cours.</p>
<p>Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement (nouveau), afin de rationaliser les règlements existants qui régissent le chargement et l'arrimage des cargaisons. (LMMC)</p>	<p>Renforcement de la sécurité maritime.</p>	<p>Nombre d'incidents maritimes causés par le transport et la manutention irréguliers des marchandises.</p>	<p>La rédaction juridique est en cours.</p>
<p>Règlement sur les abordages (révisé), pour promouvoir des mesures uniformes et la conduite sécuritaire des bâtiments. (LMMC 2001)</p>	<p>Plus grande uniformité des règlements et renforcement de la sécurité en ce qui concerne la conduite des bâtiments.</p>	<p>Nombre et gravité des abordages.</p>	<p>La rédaction juridique est en cours.</p>

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Règlement sur l'intervention environnementale (nouveau) resserrera les obligations visant les organismes d'intervention et les installations de manutention des hydrocarbures pour assurer une meilleure protection du milieu marin canadien contre des dommages causés par des déversements d'hydrocarbures. (LMMC 2001)	Meilleure protection du milieu marin.	Nombre de blessures ou de dommages à l'environnement causés par les déversements d'hydrocarbures.	Les consultations publiques sont terminées et la rédaction juridique est en cours.
Règlement sur la sécurité incendie (nouveau), pour la protection contre les incendies à bord des navires. (LMMC 2001)	Diminution des risques d'incendie à bord des navires.	Nombre et gravité des conséquences des incendies à bord des navires.	Les consultations publiques sont terminées et la rédaction juridique est en cours.
Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche (nouveau), pour assurer la sécurité à bord des bateaux de pêche. (LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité des bateaux de pêche.	Nombre et gravité des incidents impliquants des bateaux de pêche.	Les consultations publiques se poursuivent.
Règlement sur les lignes de charge (nouveau), afin de rationaliser la réglementation en vigueur et de respecter les exigences de la Convention internationale sur les lignes de charge et son protocole. (LMMC 2001)	Plus grandes rationalisation et harmonisation des règlements.	Respect et compréhension des règlements par les intervenants.	La rédaction juridique est en cours.
Règlement sur le personnel maritime (nouveau), afin de rationaliser en un seul règlement les prescriptions relatives à l'armement en équipage et à la certification et d'ajouter un élément de main-d'œuvre. (LMMC 2001)	Plus grandes rationalisation et harmonisation des règlements.	Nombre et gravité des incidents maritimes.	La rédaction juridique est en cours.
Règlement sur la prévention de la pollution causée par les navires (nouveau), afin de remanier les dispositions en vigueur et d'insérer les annexes 4, 5 et 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) (LMMC 2001).	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin par les navires.	Nombre et gravité des incidents de pollution marine causée par les navires.	En veilleuse jusqu'à la phase 2 du projet de réforme de la LMMC 2001 et de ses règlements.
Règlement sur les petits bâtiments (nouveau) (LMMC 2001)	Meilleure uniformité des normes de construction et renforcement de la sécurité maritime et de la sensibilisation en matière de petits bâtiments.	Nombre et gravité des incidents impliquant les utilisateurs de petits bâtiments.	Les consultations publiques sont terminées et la rédaction juridique est en cours.

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Règlement sur les congés des navires (nouveau), afin de rationaliser les règlements en vigueur et d’y ajouter l’obligation de transporter des documents supplémentaires. (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.	Nombre et gravité des cas de non-conformité.	Les consultations publiques sont terminées et la rédaction juridique est en cours.
Règlement sur l’immatriculation et le jaugeage des navires (révisé), afin de préciser les exigences d’immatriculation et de calcul de la jauge de leur bâtiment et de respecter les modalités de la <i>Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires</i> . (LMMC 2001)	Plus grandes rationalisation et harmonisation des règlements.	Nombre et gravité des cas de non-conformité.	Les consultations publiques sont terminées et la rédaction juridique est en cours dans le respect de l’échéancier.
En vertu de la <i>Loi sur le pilotage</i> , les quatre administrations de pilotage doivent fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces. Les modifications proposées aux règlements sur le pilotage découlent d’études distinctes sur les risques de pilotage menées par ces administrations depuis 2001 et donnent suite à une série de recommandations contenues dans le rapport de 1999 sur l’Examen ministériel des questions de pilotage. Les diverses initiatives relatives à la réglementation visent l’amélioration des pratiques et des procédures de pilotage dans les quatre zones de pilotage pour ceux qui se prévalent de ces services.	Service de pilotage sécuritaire et efficace pour les bâtiments commerciaux dans les zones de pilotage obligatoire canadiennes.	Nombre des missions de pilotage sans accident.	Les consultations publiques sont terminées et la rédaction juridique est en cours.

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
<p>Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime : Modifications au <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> afin de resserrer la sûreté du transport maritime aux installations maritimes canadiennes au moyen d'exigences visant les travailleurs affectés à des tâches clés touchant la sûreté ou le déplacement de cargaisons afin qu'ils obtiennent auprès de Transports Canada une habilitation de sécurité en matière de transport (HST). En outre, les travailleurs qui doivent avoir accès à certaines zones réglementées devront également obtenir une HST. Cette initiative est instaurée dans les ports de Vancouver, Halifax et Montréal, et les exigences seront pratiquement semblables à celles en vigueur à l'heure actuelle dans les aéroports canadiens.</p>	<p>Mise en place de l'infrastructure nécessaire (notamment un cadre réglementaire efficace) aux fins des habilitations de sécurité en matière de transport maritime.</p>	<p>Taux d'incidents dans les installations maritimes à accès réglementé.</p>	<p>Non disponible.</p>
<p>Établissement d'un règlement ou de mesures de sûreté aux fins du contrôle des bagages enregistrés, conformément à l'engagement pris par le Ministre au sujet du contrôle intégral des bagages enregistrés dans tous les aéroports désignés avant le 1^{er} janvier 2006.</p>	<p>Amélioration de la sûreté du transport aérien; conformité aux normes internationales.</p>	<p>Pourcentage de bagages enregistrés contrôlés dans tous les aéroports désignés (cible : 100 % des bagages doivent être contrôlés avant le 1^{er} janvier 2006).</p>	<p>Conformité volontaire de l'industrie est attendue à compter du 1^{er} janvier 2006. Le cadre de réglementation est prêt et devrait être publié dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> à l'automne 2006.</p>
<p>Un examen du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> et des mesures de sûreté s'impose en vertu de la <i>Loi de 2002 sur la sécurité publique</i>. Un règlement visant à remplacer les mesures de sûreté qui n'ont plus besoin d'être confidentielles doit être établi dans l'année suivant la publication de l'avis d'intention dans la <i>Gazette du Canada</i>. Un examen plus étendu et la réharmonisation du cadre de réglementation de la sûreté aérienne devraient durer au moins quatre ans.</p>	<p>Plus grande transparence; amélioration de la sûreté du transport aérien.</p>	<p>Jalons : migration dans le Règlement canadien sur la sûreté aérienne des mesures qui doivent faire partie du domaine public; élaboration et mise en œuvre d'un nouveau cadre de réglementation fondé sur les principes de la réglementation intelligente et sur les règlements axés sur le rendement.</p>	<p>Analyse de rentabilisation a été préparée. Création fondée sur le risque de trois ETP pour commencer les travaux.</p>

Tableau 8 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
On modifiera le <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> pour l'harmoniser avec les accords internationaux, préserver la réciprocité avec les dispositions américaines, réviser les normes sur les moyens de confinement afin de refléter les nouveaux développements techniques et normes de construction et de faire face aux nouveaux enjeux.	Amélioration du niveau de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.	Nombre de rejets accidentels en présence de moyens de confinement dans les conditions normales de transport.	Modification n° 4 publiée dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> le 31 juillet 2005. Modification n° 5 publiée dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> le 21 septembre 2005.
<i>Règlements sur la responsabilité en matière maritime</i> : assurance obligatoire en cas de blessures ou de décès de passagers. Cela obligera tous les transporteurs maritimes à souscrire à une assurance maximale en responsabilité pour les passagers en vertu de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> .	Protection des passagers du transport maritime ou de leurs personnes à charge contre des pertes économiques découlant de blessures ou de mort à la suite d'un incident maritime.	Nombre de cas de non-conformité et de conformité.	Non disponible.

Tableau 9 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)

En 2005-2006, Transports Canada a administré les programmes de paiements de transfert (PPT) suivants qui s'élèvent à plus de 5 millions de dollars :

1. Subvention versée à la province de Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais
3. Contribution aux services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
4. Programme stratégique d'infrastructures routières :
 - Volet de la construction routière
 - Initiatives de transport aux postes frontaliers
 - Initiative de planification des transports et d'intégration modale
 - Volet des systèmes de transport intelligents
5. Paiement versé à la Commission canadienne du blé au titre de l'achat et de la location des wagons-trémies affectés au transport du grain dans l'Ouest du Canada
6. Fonds de cession des ports
7. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
8. Programme de contributions au titre de l'exploitation, des investissements et du financement de démarrage des services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée
9. Paiement de subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)
10. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire
11. Programme de contribution pour la sûreté maritime
12. Plan d'action 2000 sur le changement climatique – Programme de démonstration en transport urbain

On trouvera un complément d'information sur les programmes de paiements de transfert à l'adresse : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp>.

Tableau 10 : Diversification des modes de prestation des services

En 2006-2007, Transports Canada renouvellera l'initiative actuelle pour le programme suivant :

1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvellement)

On trouvera d'autres précisions sur cette initiative de diversification des modes de prestation des services à l'adresse : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp>.

Tableau 11 : Initiatives horizontales

En 2005-2006, Transports Canada a pris part aux initiatives horizontales suivantes soit comme ministère responsable, soit comme partenaire :

1. Initiative horizontale de sûreté maritime (responsable)
2. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
3. Fonds sur l'infrastructure frontalière (partenaire)

Note :

Vision sécurité routière 2010 figurait dans le *Rapport sur les plans et priorités* de 2005-2006 comme initiative horizontale. D'après les critères mentionnés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2005-2006* publié par le Secrétariat du Conseil du Trésor, on a pu établir que le programme Vision sécurité routière 2010 n'était pas une initiative horizontale, car il n'y a pas d'accord de financement officiel à ce sujet. Par conséquent, aucun renseignement n'est disponible auprès d'autres entités et cette initiative ne figurera plus comme initiative horizontale à l'avenir.

On trouvera un complément d'information sur les initiatives horizontales à l'adresse :

http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp.

Tableau 12 : États financiers de Transports Canada (non vérifiés)

États financiers établis selon la comptabilité d'exercice de

TRANSPORTS CANADA
(Non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars 2006

TRANSPORTS CANADA

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice s'étant terminé le 31 mars 2006 et de tous les renseignements qu'ils renferment repose entièrement sur la direction ministérielle. La direction a établi ces états financiers selon les conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité des renseignements contenus dans ces états financiers. Certaines informations qu'ils renferment reposent sur des estimations et des approximations, tout en tenant compte de l'importance relative. Afin de s'acquitter de ses responsabilités en matière de comptabilité et de présentation des rapports, la direction tient un ensemble de comptes fournissant un registre centralisé des transactions financières ministérielles. Les renseignements financiers transmis aux *Comptes publics du Canada* et inclus dans le *Rapport ministériel sur le rendement* sont conformes à ces états financiers.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds du gouvernement. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le Ministère.

Les états financiers du Ministère n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

Louis Ranger
Sous-ministre

Ottawa (Canada)
Le cinq septembre 2006

André Morency
Agent financier supérieur

Ottawa (Canada)
Le cinq septembre 2006

TRANSPORTS CANADA

État des résultats
(non vérifié)

Exercice terminé le 31 mars

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Charges (Note 4)		
Infrastructures	867 872 \$	801 403 \$
Un réseau de transport sûr et sécuritaire	574 181	535 936
Développement durable	41 808	34 955
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres (Note 15)	638	4 561
Total des charges	1 484 499	1 376 855
Revenus (Note 5)		
Infrastructures	368 956	346 210
Un réseau de transport sûr et sécuritaire	55 144	55 673
Développement durable	68	57
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres (Note 15)	12 360	12 933
Total des revenus	436 528	414 873
Coût de fonctionnement net	1 047 971 \$	961 982 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État de la situation financière
(non vérifié)

Au 31 mars

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Actifs		
Actifs financiers		
Débiteurs et avances (Note 6)	34 196 \$	39 262 \$
Prêts (Note 7)	10 771	26 916
Loyers (Note 8)	70 928	63 841
Placements (Note 9)	10 300	10 300
Total des actifs financiers	126 195	140 319
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	1 684	2 505
Stocks	97 830	103 483
Immobilisations corporelles (Note 10)	3 197 905	3 380 992
Total des actifs non financiers	3 297 419	3 486 980
Total	3 423 614 \$	3 627 299 \$
Passifs et avoir du Canada		
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (Note 11)	689 805 \$	425 465 \$
Indemnités de vacances et congés compensatoires	27 596	24 559
Indemnités de départ (Note 12)	73 716	64 705
Revenus reportés	3 449	3 374
Obligation au titre d'immobilisations corporelles louées (Note 13)	682 660	696 141
Passifs environnementaux (Note 14)	149 670	164 802
Total des passifs	1 626 896	1 379 046
Avoir du Canada	1 796 718	2 248 253
Total	3 423 614 \$	3 627 299 \$

Passif éventuel (Note 14)
Obligations contractuelles (Note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État de l'avoir du Canada
(non vérifié)

Au 31 mars

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Avoir du Canada, début de l'exercice	2 248 253 \$	2 481 383 \$
Coût de fonctionnement net	(1 047 971)	(961 982)
Crédits de l'exercice utilisés (Note 3a)	874 877	810 794
Revenus non disponibles pour dépenser	(58 007)	(88 444)
Variation de la situation nette du Trésor (Note 3c)	(280 152)	(48 180)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (Note 17)	59 718	54 682
Avoir du Canada, fin de l'exercice	1 796 718 \$	2 248 253 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État des flux de trésorerie
(non vérifié)

Exercice terminé le 31 mars

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	1 047 971 \$	961 982 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Éléments n'affectant pas l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles	(178 059)	(177 618)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (Note 17)	(59 718)	(54 682)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(53 072)	(55 708)
Allocation pour passif environnemental et passif éventuel	20 326	(2 326)
Provision pour l'évaluation des prêts et des investissements	(20 603)	-
Travaux en cours des années antérieures imputés aux charges	(9 045)	(12 524)
Indemnités de départ	(9 011)	(3 913)
Autre	(1 396)	(2 230)
Variation de l'état de la situation financière :		
Diminution (augmentation) du passif	(272 646)	(88 441)
Augmentation (diminution) des actifs financiers	6 479	34 191
Augmentation (diminution) des stocks et des charges payées d'avance	(6 474)	4 175
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	464 752	602 906
Activités d'investissement en immobilisations		
Remboursement du capital des immobilisations corporelles	13 481	12 894
Acquisition d'immobilisations corporelles	64 507	60 783
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(6 022)	(2 413)
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	71 966	71 264
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	(536 718)	(674 170)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers
(non vérifiés)

1. Autorisations et objectifs :

Transports Canada, un ministère fédéral nommé dans l'Annexe 1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, doit rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Transports Canada est responsable des politiques, des programmes et des objectifs en matière de transport établis par le gouvernement du Canada, qui sont appuyés par les programmes ministériels suivants :

- Infrastructure : contribue à la compétitivité internationale et à la productivité du Canada ainsi qu'à la qualité de vie générale dans les zones urbaines, rurales et éloignées grâce à des investissements stratégiques dans des domaines qui appuient directement les priorités fédérales, l'amélioration de la gouvernance des fournisseurs d'infrastructure de transport, la cession d'éléments d'actifs fédéraux à des parties mieux placées pour les gérer, le soutien continu aux installations qui dépendent du gouvernement fédéral et le rôle de propriétaire de biens-fonds importants.
- Transport sécuritaire et sûr : favorise la sûreté du réseau de transport canadien, constitué des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et terrestre, grâce à l'élaboration de politiques, à l'établissement de règles et à l'exercice d'activités de contrôle, d'application et de diffusion pour assurer la protection des gens contre les accidents et l'exposition aux matières dangereuses, pour permettre le mouvement efficace des gens et des marchandises, et pour protéger l'environnement contre la pollution.
- Développement durable : conçoit et institue des programmes et des politiques à l'appui du développement durable pour protéger le milieu naturel et voir à l'avènement d'un réseau de transport plus durable au Canada.

Transports Canada livre ses programmes et ses services en vertu de nombreuses autorisations législatives et autorités constitutionnelles, notamment la *Loi sur le ministère des Transports*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés selon les conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

- (a) Crédits parlementaires – Transports Canada est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au Ministère ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les postes comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de rapports financiers.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

2. Sommaire des principales conventions comptables (*suite*) :

- (b) Encaisse nette fournie par le gouvernement — Transports Canada fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le Ministère est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le Ministère sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.
- (c) Le changement dans la position nette du Trésor est la différence entre les liquidités nettes provenant du gouvernement et les crédits utilisés au cours d'un exercice, à l'exclusion du montant du revenu non disponible enregistré par le Ministère. Il est le résultat du délai entre le moment où une transaction met en jeu des crédits et le moment où elle est traitée dans le Trésor.
- (d) Revenus :
- Les revenus provenant de droits réglementaires sont constatés dans les comptes en fonction des services fournis au cours de l'exercice.
 - Les autres revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.
 - Les revenus déjà encaissés mais non gagnés sont présentés à titre de revenus reportés.
- (e) Charges – Elles sont consignées au moment où a eu lieu la transaction ou la dépense sous-jacente, sous réserve des dispositions suivantes :
- les subventions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les critères de paiement sont satisfaits. En ce qui concerne les subventions ne faisant pas partie d'un programme existant, la charge est constatée lorsque le gouvernement annonce la décision de verser un transfert ponctuel, dans la mesure où le Parlement a approuvé la loi habilitante ou l'autorisation des paiements avant que les états financiers ne soient achevés;
 - les contributions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité ou a rempli les conditions de l'accord de transfert;
 - les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives;
 - les services fournis gratuitement par d'autres ministères pour les locaux, les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et les services juridiques sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

2. Sommaire des principales conventions comptables (*suite*) :

- (f) Avantages sociaux futurs
 - (i) Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du Ministère au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du Ministère découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le Ministère n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de l'insuffisance actuarielle du régime.
 - (ii) Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les prestations de départ pour l'ensemble du gouvernement.
- (g) Les débiteurs de l'extérieur sont comptabilisés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour les débiteurs de l'extérieur dont le recouvrement est incertain.
- (h) Les prêts en cours sont inscrits dans le registre au prix coûtant. Ils sont réduits à leur valeur nette actuelle pour refléter les conditions privilégiées en utilisant les taux du marché à la date d'émission. Les escomptes sur les prêts sont amortis pendant la durée des prêts. Des dispositions sont prévues pour les prêts dont le remboursement est incertain.
- (i) Les placements dans des sociétés d'État sont comptabilisés au coût. S'il se produit une perte de valeur permanente, une dépréciation est apportée pour réduire la valeur comptable de l'investissement à sa valeur nominale.
- (j) Passif éventuel — Le passif éventuel représente des obligations possibles qui peuvent devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.
- (k) Passifs environnementaux — Les passifs environnementaux reflètent les coûts estimatifs liés à la gestion et à la remise en état des sites contaminés. À partir des meilleures estimations de la direction, on comptabilise un passif et une charge lorsque la contamination se produit ou lorsque le Ministère est mis au courant de la contamination et est obligé ou probablement obligé d'assumer ces coûts. S'il n'est pas possible de déterminer la probabilité de l'obligation du Ministère d'assumer ces coûts ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, les coûts sont présentés à titre de passif éventuel dans les notes complémentaires aux états financiers.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

2. Sommaire des principales conventions comptables (*suite*) :

- (l) Stocks — Les stocks sont composés des pièces de rechange, du matériel et des fournitures en possession du Ministère. Les pièces consommables gardées en inventaire, autres que les articles en inventaire numérotés consécutivement et les pièces durables, sont évaluées au coût moyen. Les articles en inventaire numérotés consécutivement et les pièces durables sont évalués sur une base de coût spécifique. Un *article en inventaire numéroté* est un stock de matière consommable où chaque item possède un numéro de série pour fins de traçabilité dans le cadre de la certification de navigabilité des aéronefs. Une *pièce durable* est une pièce qui n'est pas entièrement consommée lors de son utilisation et dont la valeur économique est rétablie en partie ou en totalité à la suite d'une remise en état après utilisation. Après remise en état, les pièces durables sont remises dans le stock pour utilisation ultérieure. Les stocks qui n'ont plus de potentiel de service sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.
- (m) Opérations en devises — Les opérations en devises sont converties en dollars canadiens en s'appuyant sur le taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens en utilisant le taux de change en vigueur le 31 mars 2006. Les pertes résultant de la conversion de devises sont présentées à l'État des résultats sous la rubrique divers des charges.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

2. Sommaire des principales conventions comptables (*suite*) :

- (n) Immobilisations corporelles — Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 10 000 \$ sont comptabilisées à leur coût d'achat.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Période d'amortissement
Pont de la Confédération	100 ans
Bâtiments et travaux :	
Bâtiments	20 to 40 ans
Travaux et infrastructures	10 to 40 ans
Machines et matériel :	
Machines et matériel	5 to 15 ans
Matériel informatique	3 to 5 ans
Logiciels informatiques	3 ans
Véhicules :	
Navires et bateaux	10 to 20 ans
Aéronefs	15 ans
Véhicules automobiles	6 to 35 ans
Améliorations locatives	Selon les modalités du bail
Immobilisations corporelles louées :	
Matériel et équipement loués	Selon la vie utile de l'immobilisation si une option d'achat à prix de faveur existe ou selon la durée du bail

- (o) Incertitude relative à la mesure — La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor du Canada, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont le passif éventuel, les passifs environnementaux, le passif pour les indemnités de départ et la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

3. Crédits parlementaires

Transports Canada reçoit la plus grande partie de son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du Ministère diffèrent selon qu'ils sont présentés selon le financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (suite)
(non vérifiés)

3. Crédits parlementaires (suite) :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires de l'exercice en cours :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Coût de fonctionnement net	1 047 971 \$	961 982 \$
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Revenus non disponibles pour dépenser	58 007 \$	88 444 \$
Remboursement de charges des exercices précédents	8 766	6 714
Amortissement des immobilisations corporelles	(178 059)	(177 618)
Indemnités de vacances	(3 037)	(4 522)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(53 072)	(55 708)
Autre	(1 396)	(2 241)
Stocks utilisés	(10 575)	(4 015)
Créances douteuses	-	(1 331)
Provision pour l'évaluation des prêts et des investissements	(20 603)	-
Allocation pour passif environnemental et passif éventuel	20 326	(2 326)
Travaux en cours des années antérieures imputés aux charges	(9 045)	(12 524)
Indemnités de départ	(9 011)	(3 913)
Frais juridiques de Justice Canada	(5 167)	(5 023)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	(59 718)	(54 682)
	(262 584) \$	(228 745) \$
Rajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Variation des charges payées d'avance	(821)	1 973
Acquisition d'immobilisations corporelles	64 507	60 783
Acquisition de stocks	4 922	5 756
Paiements des contrats de location-acquisition	13 481	12 894
Autres	7 401	(3 849)
	89 490 \$	77 557 \$
Crédits de l'exercice en cours utilisés	874 877 \$	810 794 \$

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (suite)
(non vérifiés)

3. Crédits parlementaires (suite) :

(b) Crédits fournis et utilisés :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Crédits fournis		
Crédit 01 – Charges de fonctionnement	291 871 \$	283 944 \$
Crédit 05 - Charges en capital	74 790	68 198
Paiements de transfert	429 626	439 408
Montants législatifs	152 651	138 158
Moins :		
Crédits disponibles pour emploi dans les exercices	(963)	-
Crédits annulés : Fonctionnement	(73 098)	(118 914)
Crédits de l'exercice en cours utilisés	874 877 \$	810 794 \$

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement et des crédits de l'exercice en cours utilisés :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Encaisse nette fournie par le gouvernement	536 718 \$	674 170 \$
Revenu non disponible pour dépenser		88 444
Variation de la situation nette du Trésor :		
- Remboursement des charges d'exercices antérieurs	8 766	6 714
- Frais juridiques de Justice Canada	(5 167)	(5 023)
- Variation dans les actifs financiers	(6 479)	(34 191)
- Variation dans le passif	269 609	83 920
- Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	6 022	2 413
- Autres ajustements	7 401	(5 653)
	280 152 \$	48 180 \$
Crédits de l'exercice en cours utilisés	874 877 \$	810 794 \$

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (suite)
(non vérifiés)

4. Charges

Le tableau suivant donne le détail des charges par catégorie :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Autres niveaux de gouvernements au sein du Canada	231 550 \$	260 301 \$
Organismes sans but lucratif	136 678	66 449
Industrie	66 215	52 982
Individus	798	844
Total des paiements de transfert	435 241 \$	380 576 \$
Salaires et avantages sociaux	471 038 \$	446 249 \$
Amortissement des immobilisations corporelles	178 059	177 618
Services professionnels et spéciaux	107 577	114 744
Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles	52 549	55 708
Intérêts sur les contrats de location-acquisition	40 170	39 309
Déplacements et déménagements	33 895	29 235
Réparation et entretien de l'équipement	47 863	56 817
Installations (Note 17)	23 693	22 194
Services publics, fournitures et approvisionnements	26 605	17 224
Télécommunications	7 373	7 465
Paiements tenant lieu d'impôts fonciers	6 833	7 172
Services d'information - communications	5 698	5 096
Locations	4 528	4 626
Domage et autres réclamations contre la couronne	38 394	3 412
Frais d'affranchissement	3 498	3 328
Divers	847	1 521
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres (Note 15)	638	4 561
Total des charges de fonctionnement	1 049 258	996 279
Total des charges	1 484 499 \$	1 376 855 \$

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (suite)
(non vérifiés)

5. Revenus

Le tableau suivant donne le détail des revenus par catégorie :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Vente de biens et services :		
Loyer provenant des aéroports	295 941 \$	277 863 \$
Revenus de surveillance et d'application de la loi	39 934	34 894
Locations et concessions	35 415	33 571
Maintenance d'aéronefs et services de vol	29 722	30 897
Droits chargés aux utilisateurs des installations de transport	16 031	17 479
Divers	4 570	3 867
Recherche et développement	1 757	2 456
Intérêts	798	913
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres (Note 15)	12 360	12 933
Total des revenus	436 528 \$	414 873 \$

6. Débiteurs et avances

Le tableau suivant donne le détail des débiteurs et des avances :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Comptes débiteurs des autres ministères et organismes fédéraux	13 709 \$	17 721 \$
Comptes débiteurs de l'extérieur	28 982	30 415
Avances aux employés	399	517
Moins : Provision pour créances douteuses sur les débiteurs de l'extérieur	(8 894)	(9 391)
Total des comptes débiteurs et avances	34 196 \$	39 262 \$

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (suite)
(non vérifiés)

7. Prêts :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Administration du pont du port de St. John	22 647 \$	22 647 \$
Administrations aéroportuaires canadiennes	24 330	21 400
Port de Victoria	2 536	-
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	179	179
Moins :		
Provisions pour prêts	(20 604)	-
Escomptes sur prêts	(18 317)	(17 310)
Total des prêts	10 771 \$	26 916 \$

(i) Administration du pont du port de St. John :

Le prêt à l'Administration du pont du port de St. John consiste en une avance consolidée sans intérêt faite relativement au financement, à la construction et à l'exploitation d'un pont à péage traversant le port de St. John (Nouveau-Brunswick). D'autres avances sans intérêt pourront être faites au cours des années où les coûts de fonctionnement et de financement du pont à péage dépasseront ses revenus. Lorsque le revenu de l'exercice dépassera les coûts de fonctionnement et de financement, l'Administration du pont du port de St. John remettra annuellement le surplus à Transports Canada pour rembourser la dette. Avec le transfert permanent d'actif et de passif aux ministères, TC a inscrit une réduction de valeur de 13 478 000 \$ pour refléter la nature du prêt à conditions privilégiées.

(ii) Administrations aéroportuaires canadiennes :

Les prêts au montant total de 24 330 000 \$ aux administrations aéroportuaires canadiennes sont associés au transfert de biens meubles et de biens consommables à chacune des autorités au moment du transfert des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien à l'administration aéroportuaire, aux termes de la Politique nationale des aéroports. Le portefeuille de prêts en cours est composé de treize (13) prêts sans intérêt consentis aux autorités aéroportuaires canadiennes entre les années 1997 et 2003, accompagnés de modalités de remboursement annuel prescrit. Les prêts sont consignés à leur valeur actualisée nette tenant compte du taux d'intérêt du marché au moment de l'octroi du prêt. Le 9 mai 2005, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il adopterait une nouvelle politique d'allègement du loyer pour les aéroports détenus par le gouvernement fédéral et, en plus des diminutions de loyer, le gouvernement a annoncé qu'il effacerait les paiements en souffrance au titre des biens meubles. Par conséquent, une réduction de valeur totale des prêts associés aux biens meubles a été consignée.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

7. Prêts (*suite*) :

(iii) Port de Victoria :

Le prêt à long terme du port de Victoria se rapporte à la vente d'une parcelle de terrain du port au montant de 2 578 469 \$. Le prêt est assorti des modalités de remboursement annuel et est inscrit dans le registre à sa valeur nette, après escompte, de 1 423 000 \$ avec le taux d'intérêt du marché à la date de la vente. Un premier versement de 42 720 \$ a été reçu au cours de l'exercice de 2005-2006.

(iv) Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent :

Le compte de portefeuille de prêts de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a été établi en vertu de paragraphe 80(1) de la *Loi maritime du Canada*. La Corporation gère le portefeuille de prêts aux termes d'un contrat conclu avec Transports Canada. Le prêt est assorti des modalités de remboursements mensuels avec un taux d'intérêt annuel de 7 %. Le prêt est également assorti d'une garantie sur le titre de propriété et une libération partielle sur les lots individuels pourrait être accordée au montant de 6 000 \$. À ce jour, trois des quatre prêts ont été libérés. Le débiteur hypothécaire est en négociations avec Transports Canada et Justice Canada en ce qui concerne le prêt restant, lequel était payable en mars 2004.

8. Loyers

Le Réseau national des aéroports (RNA) comprend les vingt-six (26) aéroports canadiens jugés essentiels pour le transport aérien au Canada, dont trois (3) aéroports détenus par les gouvernements territoriaux. Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme intervenues avec des autorités aéroportuaires canadiennes (22) et un gouvernement municipal (1).

Au cours de l'exercice financier 2003-2004, le Ministère a négocié des modifications locatives avec neuf autorités aéroportuaires prévoyant le report d'une partie du loyer payable au Ministère par les autorités aéroportuaires pour les années 2003 à 2005 du bail. Le total de loyers reportés pour la période de 2003 à 2005 est payable au Ministère sur 10 ans, à partir de l'année 2006 du bail. Des paiements reportés de 1 832 000 \$ ont été perçus au cours de l'exercice financier 2005-2006. Les créances à long terme au 31 mars 2006 étaient de 70 927 797 \$ et de 63 841 442 \$ au 31 mars 2005.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

9. Investissements

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Via Rail Canada Inc.	9 300 \$	9 300 \$
Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000
Moins : Réduction de valeur pour ajustement d'évaluation	(89 000)	(89 000)
Total des investissements	10 300 \$	10 300 \$

(i) Via Rail Canada Inc. :

Au cours de l'exercice financier 1979-1980, une autorisation non budgétaire d'acquérir des actions ordinaires de Via Rail Canada Inc. a été octroyée, pour une évaluation de 100 \$ par action et une valeur totale de 9 300 000 \$.

(ii) Ridley Terminals Inc. :

Le 1^{er} novembre 2000, les actions de Ridley Terminals Inc. détenues par la Société canadienne des ports ont été transférées à la couronne sous l'administration de Transports Canada. En raison des inquiétudes des années précédentes concernant la viabilité de Ridley Terminals Inc., l'investissement dans Ridley Terminals Inc. a été consigné à sa valeur nominale dans les états financiers du Ministère.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

10. Immobilisations corporelles:

(en milliers de dollars)	Coût				Amortissement cumulé				2006 Valeur comptable nette	2005 Valeur comptable nette
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Cessions et radiations	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Amortissement	Cessions et radiations	Solde de clôture		
Terrain ⁽¹⁾	202 591	-	4 005	198 586	-	-	-	-	198 586	202 591
Machine et matériel ⁽²⁾	4 150 462	21 487	137 012	4 034 937	2 107 650	127 736	85 931	2 149 455	1 885 482	2 042 812
Machinery and equipment ⁽³⁾	125 385	9 301	2 528	132 158	70 404	16 727	1 840	85 291	46 867	54 981
Véhicules	796 509	9 212	8 707	797 014	535 015	24 296	5 016	554 295	242 719	261 494
Améliorations locatives	7 389	6 246	-	13 635	4 234	1 112	-	5 346	8 289	3 155
Travaux en cours	61 280	18 261	10 070	69 471	-	-	-	-	69 471	61 280
Pont de la Confédération	818 820	-	-	818 820	64 141	8 188	-	72 329	746 491	754 679
TOTAL	6 162 436 \$	64 507 \$	162 322 \$	6 064 621 \$	2 781 444 \$	178 059 \$	92 787 \$	2 866 716 \$	3 197 905 \$	3 380 992 \$

Les charges d'amortissement pour l'année se terminant le 31 mars 2006 sont de 178 059 \$ (2005 – 177 618 \$).

⁽¹⁾ Inclut le terrain des 23 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 131 743 000 \$ et de 131 750 000 \$ en 2005

⁽²⁾ Inclut les Bâtiments et travaux des 23 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 1 088 739 000 \$ et de 1 169 286 000 \$ en 2005

⁽³⁾ Inclut les Machine et matériel des 23 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 317 000 \$ et de 400 000 \$ en 2005

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

10. Immobilisations corporelles (*suite*) :

(a) Système d'actifs des aéroports nationaux :

Les actifs du Réseau national des aéroports enregistrés précédemment comprennent les terres, les édifices, les travaux et les infrastructures des 23 aéroports canadiens restants.

Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme intervenues avec des autorités aéroportuaires canadiennes (22) et un gouvernement municipal (1). Ces accords sont conformes à la Politique nationale des aéroports du gouvernement fédéral, aux principes de responsabilité envers le public des administrations aéroportuaires canadiennes et aux principes de base régissant la création et l'exploitation des administrations aéroportuaires canadiennes, qui, en partie, prévoient le transfert des responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien de certains aéroports au Canada à des administrations aéroportuaires canadiennes.

Transports Canada a le droit de mettre fin aux accords d'exploitation et d'assumer les responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien des aéroports si les aéroports loués ne sont pas exploités conformément aux modalités de leurs accords d'exploitation respectifs ainsi qu'à la politique et aux principes susmentionnés.

11. Comptes créditeurs et charges à payer

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Comptes créditeurs des tiers	566 566 \$	310 431 \$
Comptes créditeurs des autres ministères	69 041	48 673
Salaires accumulés	15 589	23 682
Autres comptes créditeurs et charges à payer	38 609	42 679
Total des comptes créditeurs et des charges à payer	689 805 \$	425 465 \$

12. Avantages sociaux :

(a) Prestations de retraite :

Les employés du Ministère participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service validable multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

12. Avantages sociaux (*suite*) :

Tant les employés que le Ministère versent des cotisations couvrant le coût du régime. En 2005-2006, les charges s'élèvent à 58 770 000 \$ (55 664 000 \$ en 2004-2005), soit environ 2,6 fois les cotisations des employés.

La responsabilité du Ministère relative au régime de retraite se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ :

Le Ministère verse des indemnités de départ aux employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les prestations seront prélevées sur les crédits futurs. Voici quelles étaient les indemnités de départ au 31 mars :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Obligation au titre des prestations constituées, début de l'exercice	64 705 \$	60 792 \$
Charges pour l'exercice	14 435	9 230
Prestations versées pendant l'exercice	(5 424)	(5 317)
Obligation au titre des prestations constituées, fin de l'exercice	73 716 \$	64 705 \$

13. Obligations locatives au titre d'immobilisations corporelles louées

Aux termes de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*, le gouvernement du Canada a conclu en 1992 un contrat de location-acquisition à long terme et est obligé de verser une subvention annuelle de 41 900 000 \$ (en dollars de 1992) à Strait Crossing Finance Inc., une société détenue à cent pour cent par la province du Nouveau-Brunswick, pour la construction du pont de la Confédération. Les paiements annuels faits par Transports Canada sont dus le 1^{er} avril et serviront à rembourser un montant de 661 000 000 \$ en obligations, à un taux réel de 4,5 pour cent, émises en octobre 1993 par Strait Crossing Finance Inc. pour financer la construction du pont. Les paiements annuels ont commencé le 31 mai 1997 et se poursuivront jusqu'en 2033. À ce moment, la propriété du pont sera transférée au gouvernement du Canada.

Le 1^{er} avril 2005, un paiement annuel au montant de 52 790 000 \$ a été effectué. Ce paiement couvre le paiement d'un montant de 13 480 721 \$ en principal et des charges d'intérêts d'un montant de 39 309 279 \$.

Le Ministère a consigné une obligation de 682 660 000 \$ au 31 mars 2006 en regard du contrat de location-acquisition, en fonction de la valeur actuelle des futurs paiements de subvention calculés selon un taux d'intérêt de 6,1605 %.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

13. Obligations locatives au titre d'immobilisations corporelles louées (*suite*) :

Les versements annuels minimaux en vertu des contrats de location-acquisition :

Exercice d'échéance	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
2005-2006	-	52 790
2006-2007	54 265	51 776
2007-2008	52 558	52 558
2008-2009	53 352	53 352
2009-2010	54 158	54 158
2010-2011	54 976	54 976
2011-2012 et les exercices ultérieurs	1 379 736	1 379 736
Total des versements minimaux en vertu des contrats de location-acquisition	1 649 045	1 699 346
Moins : Intérêts imputés	966 385	1 003 205
Solde de l'obligation au titre des immobilisations corporelles louées	682 660 \$	696 141 \$

14. Passif éventuel :

(a) Sites contaminés :

On comptabilise les éléments de passif afin d'inscrire les coûts estimatifs liés à la gestion et à la remise en état des sites contaminés lorsque le Ministère est obligé ou probablement obligé d'assumer ces coûts. Le Ministère a identifié environ 571 sites (556 sites en 2005) où des mesures sont possibles et pour lesquels un passif de 149 670 000 \$ (164 802 000 \$ en 2005) a été constaté. Le Ministère a évalué des coûts additionnels d'assainissement de 154 427 000 \$ (154 629 000 \$ en 2005) qui ne sont pas comptabilisés puisqu'il est peu probable que ces coûts soient engagés pour le moment. Les efforts déployés par le Ministère pour évaluer les sites contaminés peuvent entraîner des passifs environnementaux additionnels ayant trait aux sites récemment établis ou aux modifications apportées aux évaluations ou à l'utilisation prévue des sites existants. Ces éléments de passif seront comptabilisés par le Ministère pendant l'exercice où ils seront connus.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

14. Passif éventuel (*suite*) :

(b) Réclamations et litiges :

Des réclamations ont été faites auprès du Ministère dans le cours normal de ses activités. Des poursuites pour les réclamations totalisant environ 37 500 000 \$ (33 424 000 \$ en 2005) étaient toujours en instance au 31 mars 2006. Certaines obligations éventuelles pourraient devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge dans les états financiers.

Transports Canada est cité comme un défendeur dans la revendication de 330 000 000 \$ émise par les Mohawks of Akwesasne. L'action a été déclenchée en 1976, alléguant l'expropriation illégale et la violation de devoir fiduciaire relativement à l'expropriation de terres dans les années 1950 aux fins de construction de la voie maritime du Saint-Laurent et du Pont international de la Voie maritime. Pour le moment, on ne peut déterminer quel sera le résultat de cette revendication. Aucune charge à payer n'a été prévue dans les états financiers pour cette éventualité.

15. Avoir réservé du Canada

Le Ministère inclut dans ses revenus et charges certaines transactions que la législation prescrit de réserver pour des charges relatives à des comptes à fins déterminées. Le Ministère possède deux comptes de ce genre :

- (a) La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a été créée aux termes de l'article 702 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* afin de consigner le versement des droits de tonnage pour le mazout transporté par des navires dans les eaux canadiennes. Les réclamations découlant de la pollution du milieu marin, les droits de l'administrateur de la Caisse et les charges associées de contrôle de la pollution par les hydrocarbures sont financés à partir de la Caisse.

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Compte réservé - Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires :		
Solde, 1 ^{er} avril 2005	339 109 \$	330 734 \$
Revenus	12 316	12 912
Charges	(582)	(4 537)
Solde, 31 mars 2006	350 843 \$	339 109 \$

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

15. Avoir réservé du Canada (*suite*) :

- (b) Le compte des Amendes associées au transport des marchandises dangereuses a été créé aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992* et de la réglementation afférente afin de consigner les amendes imposées par les tribunaux.

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Compte réservé – Amendes associées au transport des marchandises dangereuses :		
Solde, 1 ^{er} avril 2005	611 \$	614 \$
Revenus	44	21
Charges	(56)	(24)
Solde, 31 mars 2006	599 \$	611 \$
Avoir réservé du Canada	351 442 \$	339 720 \$

16. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du Ministère peuvent donner lieu à des contrats et à des obligations en vertu desquels le Ministère sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs années pour l'acquisition de biens ou services. Voici les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite :

(en milliers de dollars)	2006 -2007	2007 -2008	2008 -2009	2009 -2010	2010 -2011	Par après	Total
Paiements de transfert	300 745 \$	110 548 \$	74 639 \$	73 176 \$	37 379 \$	63 575 \$	660 062 \$
Immobilisations	5 752	523	139	-	-	-	6 414
Autres biens et services	10 014	4 222	2 013	1 617	-	-	17 866
Ententes de maintenance des logiciels	2 127	1 176	644	195	-	-	4 142
Modernisations d'immeubles	200	-	-	-	-	-	200
Autres	976	-	-	-	-	-	976
Total	319 814 \$	116 469 \$	77 435 \$	74 988 \$	37 379 \$	63 575 \$	689 660 \$

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (*suite*)
(non vérifiés)

17. Opérations entre apparentés :

En vertu du principe de propriété commune, Transports Canada est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le Ministère conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal des ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le Ministère reçoit gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie ci-après :

Services fournis gratuitement :

Au cours de l'exercice, le Ministère reçoit gratuitement des services d'autres ministères (installations, cotisations de l'employeur au régime de soins de santé et au régime de soins dentaires, contributions ou système d'indemnisation des accidents du travail et frais juridiques). Ces services gratuits ont été constatés comme suit dans l'état des résultats du Ministère :

	2006	2005
	(en milliers de dollars)	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	23 693 \$	22 194 \$
Contribution payée par le Secrétariat du Conseil du Trésor couvrant la part de l'employeur des primes et frais d'assurance des employés	28 879	25 069
Contribution au système d'indemnisation des accidents du travail fournie par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	4 247	4 055
Services juridiques fournis par le ministère de la Justice	2 899	3 364
Total	59 718 \$	54 682 \$

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficacité et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène certaines activités au nom de tous sans frais. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques offerts par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du Ministère.

Tableau 13 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2005-2006

Réponse aux comités parlementaires
Sans objet
Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général, notamment aux rapports du commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD)
<p><u>Rapport d'avril 2005 de la vérificatrice générale</u></p> <p>Chapitre 2 – La sécurité nationale du Canada – L'Initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme – Sûreté du transport aérien, sécurité maritime et protection civile http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20050402cf.html</p> <p>Cette vérification portait sur un certain nombre de ministères et organismes du gouvernement fédéraux dont Transports Canada. Pour ce qui est de ce dernier, la vérification cherchait à déterminer : si Transports Canada effectuait une surveillance adéquate du système de sûreté du transport aérien; si Transports Canada et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ont bien géré les éléments de l'achat et de la mise en œuvre de systèmes de détection d'explosifs dont ils étaient responsables; si le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires a été mis en œuvre conformément au plan du gouvernement.</p> <p>Pour ce qui est de la sûreté du transport aérien, la vérificatrice générale a formulé les recommandations suivantes (on trouvera la réponse de Transports Canada sous chaque recommandation) :</p> <p>2.29 Recommandation : Transports Canada devrait effectuer une analyse officielle des menaces et des risques touchant l'ensemble du système de transport aérien et se servir des résultats obtenus pour déployer les ressources nécessaires et cibler les efforts visant à faire appliquer la loi.</p> <p>Réponse de Transports Canada : Transport Canada reconnaît l'importance de la gestion du risque, qui constitue le fondement essentiel de son programme de sûreté de l'aviation depuis sa création dans les années 1970. Plus récemment, le Ministère a mis en place une stratégie globale de la sûreté des transports qui examinera les risques dans tous les modes de transport et les activités dans chacun de ces modes. La stratégie comprendra un outil d'analyse des menaces et des risques, qui pourrait être utilisé lors de la prise de décisions fondées sur la gestion des risques en ce qui concerne les activités réglementaires, législatives et de mise en application (printemps 2006). Entre-temps, Transports Canada continuera d'avoir recours à ses inspecteurs et à sa capacité d'analyse actuelle pour faire face aux nouveaux besoins en matière de sécurité.</p>

Tableau 13 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2005-2006 (suite)

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général, notamment aux rapports du commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) (suite)

2.50 Recommandation : Transports Canada devrait instaurer des indicateurs de rendement pour l'ensemble de son système, qui préciseraient ce que le Ministère considère être un rendement satisfaisant de la part de l'ACSTA.

Réponse de Transports Canada : Réponse de Transports Canada a élaboré un vaste programme d'application de la loi, y compris des initiatives de surveillance et d'inspection, afin de s'assurer de la conformité aux règlements. En ce qui concerne l'ACSTA, Transports Canada a adopté, et continuera d'adopter, une approche progressive pour la mise en application des exigences réglementaires. Bien que, selon Transports Canada, l'imposition de sanctions pécuniaires ne soit pas nécessairement la meilleure solution, le Ministère peut, s'il le juge nécessaire, prendre des mesures d'application appropriées en ayant recours aux mécanismes législatifs et administratifs à sa disposition, y compris tenir les administrateurs et les agents responsables. De plus, Transports Canada établit des mesures de rendement qualitatives et quantitatives à l'échelle du système pour les agents et les équipements de contrôle. Ces mesures seront examinées régulièrement et seront finalisées d'ici le début de 2006.

Aucune recommandation n'a été formulée au sujet du rôle de Transports Canada dans le domaine de la sûreté maritime.

Rapport de novembre 2005 de la vérificatrice générale

Chapitre 8 – Autres observations de vérification

Vérification : Transports Canada – Le Pont de Québec

<http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20051108cf.html>

L'objectif de la vérification était de déterminer si, au moment de la cession du Pont de Québec en 1993 et de l'entente de financement de 1997, Transports Canada a appliqué des principes de gestion permettant d'assurer la protection des intérêts des contribuables canadiens et la viabilité à long terme de cette infrastructure essentielle.

La vérification a permis de conclure que les travaux de restauration de cette infrastructure de transport régionale ne sont que partiellement terminés. Des questions importantes demeurent quant au financement du reste des travaux de restauration au cours des années à venir.

Tableau 13 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2005-2006 (suite)

Réponse aux rapports du vérificateur général, notamment aux rapports du commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) (suite)
<p>Même si aucune recommandation ne s'adressait expressément à Transports Canada, le Ministère a formulé des commentaires. Selon Transports Canada, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) est responsable de la viabilité à long terme du Pont de Québec conformément à l'entente de 1993. Le Ministère entend s'assurer que le CN respecte entièrement les exigences de l'entente de 1993 de même que celles de l'entente tripartite de 1997 relative au programme de remise en état du Pont de Québec. Depuis 15 ans, la politique de Transports Canada consiste à se départir de ses activités d'exploitation du réseau de transport. Dans le cas du Pont de Québec et d'autres terrains du CN, le gouvernement les a cédés au CN, qui est une société d'État, à qui il a confié le soin d'assurer la gestion et l'exploitation de ces terrains depuis 1923. Lors de la privatisation du CN en 1995, les contribuables canadiens ont bénéficié de la vente du CN, y compris des terrains des CFGC, à sa pleine valeur.</p> <p><u>Rapport d'étape de 2005 de la vérificatrice générale</u></p> <p>Chapitre 2 – Transports Canada – La surveillance du Réseau national d'aéroports http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20050202cf.html</p> <p>L'objectif de cette vérification de suivi était de déterminer dans quelle mesure Transports Canada a mis en œuvre les recommandations de la vérification de 2000 de la vérificatrice générale sur les cessions des aéroports – Réseau national d'aéroports (RNA).</p> <p>La vérificatrice générale a formulé les recommandations suivantes (la réponse de Transports Canada se trouve juste après) :</p> <p>2.55 Recommandation : Transports Canada devrait préciser comment il continuera d'effectuer la surveillance de la viabilité à long terme du RNA lorsque les données de l'examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports seront devenues désuètes. Il devrait notamment définir quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités et à quoi serviront les résultats.</p>

Tableau 13 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2005-2006 (suite)

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général, notamment aux rapports du commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) (suite)
<p>Réponse de Transports Canada : Pour déterminer si les politiques et les cadres de travail donnent les résultats escomptés et fournir des indicateurs « d'alerte avancée » de difficultés financières possibles pour les aéroports, le Ministère se propose de miser sur le travail qu'il a réalisé en évaluant la viabilité à long terme des aéroports loués du RNA dans le cadre de l'examen de la Politique des loyers des aéroports. À cette fin, le modèle de prévisions actuel serait mis à jour régulièrement au moyen de données courantes en matière de finances et de trafic.</p> <p>2.56 Recommandation : Transports Canada devrait préparer une stratégie générale d'intervention en cas de difficulté financière majeure au sein d'une administration aéroportuaire. Cette stratégie préciserait, entre autres, qui serait responsable chez Transports Canada du dossier dans une telle situation, le moment où le Ministère devrait intervenir, quels moyens il utiliserait et les limites légales de ses interventions.</p> <p>Réponse de Transports Canada : Transports Canada accepte cette recommandation. Tel qu'il est mentionné dans le document de réflexion du Ministère, des difficultés financières majeures peuvent résulter d'une gamme de causes fondamentales qui touchent des ensembles de compétences différents (finances et comptabilité, politiques, exploitation, etc.). Le Ministère élaborera divers scénarios pour s'assurer qu'il est en mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) de désigner le principal responsable du dossier dans tout cas prévisible; (ii) de rassembler les informations nécessaires pour que les décideurs puissent déterminer s'il y a lieu d'intervenir et, si oui, de quelle façon; (iii) d'établir quels sont les pouvoirs légaux et financiers existants du Ministère ou ceux qu'il devrait obtenir en pareil cas. <p>2.65 Recommandation : Transports Canada devrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> • préparer un cadre précisant quels sont les aéroports dont il souhaite mesurer le rendement, ce qu'il a besoin de mesurer, quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités, à quoi serviront les résultats et de quelle façon il fera rapport sur le rendement des aéroports; • faire approuver ce cadre par la direction du Ministère; • commencer le plus tôt possible à recueillir les informations, à mesurer le rendement des aéroports et à rédiger son rapport sur les résultats. <p>Réponse de Transports Canada : Transports Canada reconnaît l'importance d'élaborer et de mettre en place un cadre de surveillance du rendement. Cela se reflète dans les premières ébauches d'un cadre législatif proposé pour les aéroports (2003). Pour tenir compte de la dynamique des activités aéroportuaires et de la disponibilité des données, ce projet serait élaboré avec les aéroports pertinents afin de définir et d'établir l'ordre de priorité des mesures de rendement appropriées. Le Ministère renforcera sa capacité de collecte de données et déterminera quelle est la meilleure façon de rendre compte des résultats.</p>

Tableau 13 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2005-2006 (suite)

<p>Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général, notamment aux rapports du commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) (suite)</p>
<p><u>Rapport de 2005 du commissaire à l'environnement et au développement durable</u></p> <p>Chapitre 3 – La stratégie canadienne de la biodiversité – Une vérification de suivi http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20050903cf.html</p> <p>L'objectif de cette vérification de suivi était de déterminer les progrès réalisés par le gouvernement fédéral dans la mise en œuvre de certains paramètres de la Stratégie canadienne de la biodiversité. Cette vérification portait sur un certain nombre de ministères et d'organismes du gouvernement fédéral.</p> <p>Aucune recommandation issue de la vérification ne concernait Transports Canada.</p> <p>Chapitre 7 – Les stratégies de développement durable http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20050907cf.html</p> <p>Dans cette vérification, le commissaire à l'environnement et au développement durable s'est concentré sur quatre secteurs clés : les orientations pangouvernementales, la qualité des stratégies de développement durable de 2004, le respect des engagements pris dans le cadre des stratégies et les mesures prises au sujet des engagements internationaux.</p> <p>Aucune recommandation issue de la vérification ne concernait Transports Canada.</p> <p>Chapitre 8 – Les pétitions en matière d'environnement http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20050908cf.html</p> <p>L'objectif de cette vérification était de renseigner le Parlement et les Canadiens sur le processus de pétitions et sur le suivi par le commissaire des engagements et des déclarations qui font suite à des pétitions particulières. Cette vérification portait sur un certain nombre de ministères et d'organismes du gouvernement fédéral.</p> <p>Aucune recommandation issue de la vérification ne concernait Transports Canada.</p>
<p>Vérifications externes (Note : Il s'agit là des autres vérifications externes menées par la Commission de la fonction publique, le Commissariat aux langues officielles ou la Direction des langues officielles de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada).</p>
<p>Sans objet</p>

Tableau 13 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2005-2006 (suite)

Vérifications ou évaluations internes
<p>Vérifications internes approuvées par le Comité de vérification et d'examen de Transports Canada en 2005-2006 :</p> <ul style="list-style-type: none">• Vérification du Programme de contributions de l'Association des transports du Canada• Rapport de vérification – Programme de contributions pour l'amélioration de la sécurité des cabines• Vérification financière du fonctionnement et de l'entretien du centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville• Examen de l'installation d'impression des chèques prioritaires• Examen de l'accord d'exploitation alternative de CN – Phase IV – Campagnes agricoles de 2000 à 2003• Vérification de la qualité de l'information servant à la prise de décision en matière de ressources – Rapport de la phase 1 <p>Des précisions se trouvent à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm.</p> <p>Évaluations internes réalisées par les Services d'évaluation ministériels en 2005-2006 :</p> <ul style="list-style-type: none">• Subvention pour les services de traversier de la Colombie-Britannique• Contribution à la Commission canadienne du blé pour la location des wagons-trémies• Évaluation de Ridley Terminals – Septembre 2005• Programme d'amélioration des passages à niveau• Évaluation combinée des contributions accordées à la Société canadienne de la Croix-Rouge et au Conseil canadien de la sécurité nautique• Contribution aux termes de l'entente sur les routes de l'Outaouais• Fonds de transport durable (SRTD) <p>On trouvera des précisions à l'adresse : http://www.tc.gc.ca/evaluationdesprogrammes/rapports/menu.htm.</p>

Tableau 14 : Stratégie de développement durable (SDD)

Ministère : Transports Canada	
Éléments à traiter	Commentaires du ministère
1. Quels sont les principaux buts, objectifs ou cibles à long terme de la SDD?	<p>TC a sept défis stratégiques :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport les plus durables; 2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences; 3. accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux; 4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement; 5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants; 6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports; 7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.
2. Comment ces buts, objectifs ou cibles à long terme aident à réaliser les résultats stratégiques de votre ministère?	<p>Les sept défis stratégiques de Transports Canada reflètent les résultats clés sur lesquels le Ministère a l'intention d'exercer une influence. Ces sept défis comprennent 32 engagements et 173 cibles sur lesquels le Ministère portera ses efforts entre 2004 et 2006. Cela appuie directement les objectifs stratégiques du Ministère :</p> <ul style="list-style-type: none"> • assurer des normes strictes pour la sécurité et la sûreté du réseau de transport; • contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada; • protéger l'environnement physique. <p>La stratégie tient également compte des priorités fédérales clés comme les changements climatiques, l'air pur, l'eau saine et les sites contaminés.</p>
3. Quelles sont les cibles établies pour la période visée?	La stratégie contient au total 173 cibles qui font l'objet d'un rapport annuel.
4. Quels progrès ont été réalisés jusqu'à présent?	<p>Au cours de l'exercice 2005-2006, plus de 90 % des cibles de la SDD de 2004-2006 ont été atteintes ou sont en voie de l'être. Un rapport d'étape détaillé sur les progrès de la SDD est établi chaque année et affiché en ligne à l'adresse http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.</p>
5. Quels ajustements avez-vous faits, le cas échéant?	<p>Aucun ajustement en 2005-2006. Des ajustements mineurs à la façon dont les mesures du rendement sont signalées pour l'engagement 2.1 (Recherche et développement sur les systèmes de transport intelligents [STI] et Plan de déploiement et d'intégration des STI) en 2004-2005 afin d'obtenir un tableau plus précis des progrès réalisés dans le cadre des cibles à atteindre. Ces ajustements seront signalés dans le rapport d'étape sur la SDD.</p>

Tableau 15 : Approvisionnement et marchés

Ministère : Transports Canada	
Éléments à traiter	Commentaires du ministère
1. Rôle joué par l'approvisionnement et les marchés dans l'exécution des programmes	<p>Le Ministère a recours à l'approvisionnement et aux marchés pour acquérir du savoir-faire à l'appui des programmes existants dans des domaines comme l'informatique, la vérification et la formation linguistique. En outre, le Ministère retient les services spécialisés d'experts pour qu'ils entreprennent diverses études et projets spéciaux. Ce savoir-faire n'est pas disponible à l'interne et il comprend les services d'experts-conseils dans les domaines des finances, des politiques, des questions d'environnement, des sciences et des technologies, etc. Les services ainsi obtenus par le biais de marchés contribuent souvent à assurer que le Ministère répond à ses besoins opérationnels.</p>
2. Survol de la façon dont le ministère administre sa fonction d'approvisionnement	<p>Le Ministère évolue dans un milieu décentralisé où les spécialistes désignés de l'approvisionnement de l'administration centrale et des régions disposent des pleins pouvoirs en ce qui concerne la passation des marchés. Les pouvoirs en matière d'achats de faible valeur ont été délégués aux gestionnaires des centres de responsabilité de tout le Ministère pour qu'ils puissent répondre rapidement aux besoins en matière d'achats sans trop alourdir leur fardeau administratif. Quelques organisations à l'administration centrale disposent aussi de pouvoirs précis et restreints en matière de passation des marchés pour des besoins spécialisés comme l'achat de pièces d'aéronef, de véhicules et de pièces détachées destinées à des essais, de services informatiques professionnels et de services consultatifs de gestion. De plus, Transports Canada fait appel aux services de Travaux publics et services gouvernementaux Canada pour l'achat de biens d'une valeur supérieure à 5 000 \$ qui ne sont pas disponibles dans le cadre d'une offre à commandes subséquentes, ainsi que de certains types de services (comme la production audiovisuelle).</p> <p>La plupart des gestionnaires des centres de responsabilité disposent d'une carte d'achat ministérielle pour les achats d'une valeur pouvant atteindre 5 000 \$.</p> <p>Les marchés sont générés au moyen du système automatisé d'informations sur les marchés du Ministère, pris en charge par le logiciel Oracle.</p> <p>Transports Canada a recours à MERX, le système d'appel d'offres électronique du gouvernement fédéral, afin d'annoncer la plupart des perspectives d'achats d'une valeur supérieure à 25 000 \$.</p> <p>Un comité d'examen des marchés a été mis sur pied à l'administration centrale et dans chaque région pour examiner et remettre en question certaines situations comme les marchés à fournisseur unique d'une valeur supérieure à 25 000 \$, les actions non autorisées en matière de passation de marchés et certaines modifications. Les comités régionaux se limitent à l'étude des marchés d'une valeur inférieure à 10 000 \$. Le comité de l'administration centrale doit étudier tous les autres marchés.</p>

Tableau 15 : Approvisionnement et marchés (suite)

Ministère : Transports Canada	
Éléments à traiter	Commentaires du ministère
<p>3. Progrès et nouvelles initiatives permettant des pratiques efficaces et efficientes en matière d'approvisionnement</p>	<p>Les Services du matériel et des contrats, qui font partie des Services administratifs, ont conçu un certain nombre d'instruments pour aider les gestionnaires à répondre à leurs besoins en matière de passation de marchés. Mentionnons entre autres le <i>Guide d'approvisionnement et de la gestion du matériel</i> qui initie les gestionnaires au processus intégral de passation d'un marché, depuis l'étape de la planification jusqu'à la gestion du marché, ainsi que les bulletins des Services du matériel et des contrats consacrés à des questions particulières sur la passation des marchés. Ces bulletins sont affichés sur le site Intranet des Services administratifs.</p> <p>En outre, le Ministère a élaboré un certain nombre de cours de formation à l'intention des gestionnaires sur la passation des marchés à Transports Canada, sur l'établissement des cadres de référence, sur la gestion des contrats et sur l'évaluation des offres.</p> <p>Les Services du matériel et des contrats ont également conçu un nouveau manuel des procédures à l'intention des spécialistes de la passation des marchés à l'administration centrale. Ce manuel est mis à la disposition des spécialistes des marchés dans les régions qui peuvent l'adapter à leurs propres processus.</p> <p>Transports Canada dépasse depuis quelques années ses objectifs de passation des marchés avec des fournisseurs autochtones en vertu de la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones.</p>

Tableau 16 : Amélioration des services

Un sondage a été réalisé à la fin de 2004-2005 afin de mesurer la satisfaction du grand public, des intervenants au sein de Transports Canada (TC) et d'autres personnes envers le site Web externe de TC. Pour donner suite au sondage, TC a mis en oeuvre plusieurs initiatives. L'étude a révélé que près de 60 % des questions qui préoccupent les citoyens portent sur les lois et la réglementation et sur l'accès à celles-ci. Les principaux sujets d'intérêt étaient : les lois, les règlements et les normes; la réglementation sur les situations d'urgence, sur la santé et sur la sécurité; la délivrance des permis et des licences ainsi que l'immatriculation des véhicules de transport terrestre, aérien et maritime.

À partir de ces évaluations et en introduisant régulièrement de nouveaux moyens d'interagir en ligne avec le Ministère, TC s'est employé tout au long de 2005-2006 à améliorer ses services axés sur les citoyens de même que ses relations avec les clients et les fournisseurs, conformément aux objectifs énoncés initialement dans le cadre du projet du Gouvernement en direct (GED). D'autres sondages sur la satisfaction de la clientèle seront réalisés ultérieurement afin de mesurer l'amélioration des services, mais aucune date n'a encore été fixée.

Les initiatives énumérées ci-dessous sont des exemples de services qui ont été offerts en 2005-2006.

Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (Prix de distinction dans le cadre de l'Exposition sur la technologie dans l'administration publique du Canada [GTEC] 2005, médaille d'or)

La Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) est un logiciel utilisé par TC pour la collecte et la diffusion de données sur le transport aérien. La CESTA est une initiative conjointe du gouvernement et de l'industrie qui permet aux transporteurs aériens desservant le Canada de soumettre leurs données essentielles sur le transport aérien à TC au moyen de deux interfaces Web, ce qui réduit les coûts de communication des données pour les compagnies aériennes, améliore l'actualité et la disponibilité des statistiques sur le transport aérien servant à la prise de décision du Ministère et renforce la diffusion des statistiques sur le transport aérien aux utilisateurs autorisés.

Transact (Prix de distinction GTEC 2005, médaille de bronze)

Transact est le portail financier sécurisé du Ministère par lequel les clients externes peuvent accéder à la boutique en ligne de TC et au site Web de facturation électronique. La boutique virtuelle du Ministère offre divers produits multimédias, notamment des documents imprimés, des bandes vidéos, des CD et des DVD. Elle permet aussi de soumettre en ligne une demande de permis de petit navire commercial grâce à son intégration avec la base de donnée existante sur les navires. La boutique virtuelle continuera d'évoluer pour offrir un large éventail de biens et de services; on envisage notamment la distribution de formulaires et d'examens, ainsi que la prestation de services d'inspection, de certification et d'immatriculation.

Tableau 16 : Amélioration des services (suite)

Grâce à Transact, les clients de TC peuvent aussi accéder en ligne à leur compte pour connaître les détails des transactions, imprimer l'information et payer leurs factures par carte de crédit. Une fonction permet aussi l'envoi d'un avis électronique de facturation et de relevés. Cette fonction est disponible pour les clients du secteur privé et ceux du gouvernement. Des modifications ont été apportées et permettent maintenant aux ministères et organismes gouvernementaux de payer les biens et services offerts dans la boutique virtuelle en utilisant le processus de règlement interministériel. Les clients de gouvernement peuvent aussi utiliser le site Web de facturation électronique pour visualiser leur compte, imprimer leurs relevés transactions et exporter les données à des fins de rapprochement et d'analyse.

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité

Le Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN) est une interface Web conçue pour aider à la surveillance de la navigabilité des aéronefs canadiens et améliorer la sécurité du transport aérien au Canada. Pour ce faire, le SWIMN permet aux propriétaires et aux exploitants d'aéronefs de soumettre à TC les données de navigabilité requises par Internet. Le système offre aussi aux autorités de l'aviation du Ministère une voie directe et rapide pour diffuser des renseignements de sécurité cruciaux et d'autres renseignements consultatifs aux propriétaires et exploitants d'aéronefs au Canada ainsi qu'aux autorités de l'aviation dans le monde entier.

Approvisionnement

Avec Approvisionnement, TC a mis en place une capacité d'achat sur le Web de biens et de services auprès de fournisseurs fiables au moyen de catalogues en ligne. Cette application représente la première étape de l'élaboration par TC d'une gamme d'outils de prestation de services sur le Web dans le cadre de la stratégie du Projet de renseignements d'affaires et de gestion des ressources. Elle permet à des petites, moyennes et grandes entreprises de tout le Canada de fournir des biens et des services à TC grâce à un mécanisme électronique.

Système de recherche d'informations sur la réglementation de la sécurité maritime

Le Système de recherche d'informations sur la réglementation de la sécurité maritime (SRIRSM) est une application Web qui permet à l'utilisateur d'effectuer une recherche dans les lois et les règlements sur le transport maritime à tout moment et n'importe où. Une navigation guidée permet de simplifier et d'améliorer les recherches; les propriétaires et les exploitants de navires, les inspecteurs de la sécurité maritime et le public peuvent ainsi trouver des renseignements précis dans les nombreux règlements qui régissent le transport maritime. Le système a aussi été très utile aux décideurs lors de l'élaboration réglementaire préalablement à la mise en œuvre de la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* en 2006.

Tableau 16 : Amélioration des services (suite)

Programme de démonstration en transport urbain

Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de TC qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) en mettant en œuvre des projets de démonstration dans huit municipalités au Canada, et en diffusant de l'information sur ceux-ci. Les résultats de ces démonstrations de transport durable ont été diffusés par la voie du Réseau d'information national sur le Web. En plus de servir de tribune où les responsables municipaux, les spécialistes du transport et d'autres professionnels peuvent échanger des renseignements et des leçons tirées des démonstrations, le Réseau d'information du PDTU a mis en évidence une multitude de nouvelles stratégies innovatrices pour aider les Canadiens à réduire leurs émissions de GES provenant du transport urbain.

Dans un but d'économies, de productivité accrue, de cohérence et de réduction du phénomène de « réinvention de la roue » par tous les ministères fonctionnant de manière isolée, le Ministère a participé et continue à participer aux initiatives horizontales. Du point de vue des gains d'efficacité internes, le Comité de gestion exécutif de TC a adopté en avril 2005 le Plan d'investissement en gestion de l'information et technologie de l'information (GI-TI) pour 2005-2006, qui établit les investissements clés du Ministère en matière de GI-TI dans le contexte de changement au gouvernement. Dans son approbation du plan, le Comité de gestion exécutif a demandé plusieurs gains d'efficacité en GI-TI de manière à pouvoir réaffecter les économies ainsi réalisées à d'autres priorités ministérielles plus pressantes et à mettre en œuvre un cadre de rendement ministériel qui permettrait de surveiller de façon continue les investissements en GI-TI approuvés, de même que de mesurer les résultats de ces investissements. C'est ainsi que le Ministère a pu réaliser des économies et des évitements de coûts dans les secteurs cernés de l'ordre de 1,4 million de dollars, somme qui a été utilisée pour répondre à d'autres contraintes ministérielles. En outre, le cadre de rendement de la GI-TI a permis d'assurer que les investissements dans les projets de GI-TI étaient judicieux.

Le travail s'est poursuivi en 2005-2006 sur des projets comme le Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC). Le SSQAC est un mécanisme qui offre aux intervenants externes (particuliers, pilotes, syndicats, industrie de l'aviation dans son ensemble un moyen de soulever des questions auprès de TC afin d'améliorer la prestation des services à tous les clients du secteur de l'aviation. Les employés de TC, l'Aviation civile de TC peuvent aussi se servir du SSQAC pour soulever des questions (préoccupations, plaintes, compliments et suggestions d'améliorations) et pour indiquer à la direction tout risque d'exploitation. Le principal élément qui permet d'assurer le suivi et la réponse relativement à ces questions est une application Web.

Tableau 16 : Amélioration des services (suite)

Comme fondement d'une culture de communication de l'information au sein du Ministère, le SSQAC vise à traiter les questions rapidement, au niveau hiérarchique le plus bas possible, avant d'enclencher un processus de recours plus formel. Le SSQAC garantit la confidentialité aux utilisateurs, mais cela n'empêche aucunement les intervenants ou les employés d'utiliser tout autre mécanisme de recours ou système de signalement. Le SSQAC est aussi conforme à la *Loi sur les frais d'utilisation*, selon laquelle un organisme de réglementation qui reçoit une plainte relative à une proposition concernant des frais d'utilisation doit tenter de régler la plainte avant de passer au niveau suivant.

Tableau 17 : Politiques concernant les voyages

Transports Canada respecte et utilise les paramètres des politiques sur les voyages du Secrétariat du Conseil du Trésor.

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA
Site Web : http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm	Région de l'Atlantique 95, rue Foundry Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6 Téléphone : 506 851-7316
Adresse postale : Transports Canada Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A 0N5	Région du Québec 700, Leigh Capreol Dorval (Québec) H4Y 1G7 Téléphone : 514 633-2714
Renseignements généraux : Téléphone : 613 990-2309 Télécopieur : 613 954-4731	Région de l'Ontario 4900, rue Yonge Toronto (Ontario) M2N 6A5 Téléphone : 416 952-2170
Centre des services de bibliothèque et de recherche : Téléphone : 613 998-5128	Région des Prairies et du Nord 344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6 Téléphone : 204 984-8105
	Région du Pacifique 620-800, rue Burrard Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8 Téléphone : 604 666-3518

INDEX

A

- Accords internationaux de transport aérien · 46
- Assurance maritime · 47

C

- Cadre de politiques axé sur le marché · 46
- Centre de développement des transports · 54
- Cession des ports · 48
- Changement climatique · 58
- Collecte des données · 47
- Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien · 47

D

- Défi d'une tonne · 61

E

- Élimination du parc fédéral de wagons-trémies · 46
- Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint Laurent · 51
- Étude et accord pour l'industrie ferroviaire · 62
- Évaluations environnementales · 63
- Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux dans les aéroports · 49

F

- Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 53
- Fonds sur l'infrastructure frontalière · 53

I

- Infrastructure, portes et corridors commerciaux · 48
- Initiative de la porte de l'Asie–Pacifique · 50
- Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises · 59
- Innovation · 54

L

- Loi maritime du Canada* · 51
- Loi sur l'aéronautique* · 91
- Loi sur les aéroports au Canada · 49
- Loi sur les transports au Canada* · 46
- Loyers aéroportuaires · 49

M

- Mandat · 6
- Mission · 5

O

- Résultats stratégiques · 6

P

- Perfectionnement des compétences · 56
- Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté · 36
- Préparatifs d'urgence · 38
- Priorités du programme · 6
- Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne · 47
- Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 53, 100
- Programme de consommation de carburant · 62
- Programme de démonstration en transport urbain · 60, 139

Programme de véhicules à technologies de pointe · 60
Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises · 59
Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) · 52
Programmes sur les changements climatiques · 58
Protection de l'environnement et mesures correctives · 63

R

Recherche et développement stratégique · 54
Réglementation intelligente · 41
Répercussions et adaptation · 62
Réseau routier national · 50
Ridley Terminals inc. · 51

S

Stratégie de développement durable 2004-2006 · 58

Sur la route du transport durable · 61
Sûreté aérienne · 37
Sûreté des transports de surface et des transports multimodaux · 39
Sûreté du transport aérien · 99
Sûreté maritime · 36
Surveillance du Réseau national d'aéroports · 49
Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté · 43
Systèmes de transport intelligents · 55

T

Transport des marchandises dangereuses · 99
Transport intermodal des marchandises · 51

V

Vision · 5