



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Budget des dépenses 2004-2005

Un rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

L'hon. Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports

Canada

Table des matières

Section 1 : Messages	1
Message de la présidente	1
Déclaration de la direction	3
Section 2 : Raison d'être	5
Section 3 : Survol de la planification	7
3.1 La situation financière d'Air Canada	7
3.2 Les initiatives gouvernementales	7
3.3 Questions de financement	7
3.4 La révision législative du Ministre des Transports	8
Section 4 : Plans et priorités par résultat stratégique de l'Office	9
4.1 Résultat stratégique	9
4.2 Sommaire des priorités	9
4.3 Détails des priorités	10
4.3.1 Rendre des décisions quasi judiciaires éclairées dans les délais prescrits et aider à résoudre des différends par la médiation et d'autres processus informels	10
4.3.2 Continuer à protéger les intérêts des utilisateurs et des exploitants du réseau de transport canadien	11
4.3.3 Continuer à améliorer l'accès au réseau de transport fédéral pour les personnes ayant une déficience	12
4.3.4 Poursuivre la mise en œuvre de l'excellence en gestion	14
Section 5 : Organisation	15
5.1 Résultat stratégique et secteur d'activité	15
5.2 Responsabilisation	15
5.3 Dépenses prévues de l'Office	17
Section 6 : Annexes	19
6.1 Tableaux	19
Tableau 1 : Coût net du programme pour 2004-2005	19
Tableau 2 : Principaux programmes	19
6.2 Autres renseignements	21
6.2.1 Enchaînement des résultats de l'Office des transports du Canada	21
6.2.2 Liste des lois et des règlements en vigueur	22
6.2.3 Références et renseignements supplémentaires	23

Section 1 : Messages

Message de la présidente

J'ai le plaisir de soumettre le Rapport sur les plans et les priorités de l'Office des transports du Canada (l'Office). Au cours de 2004-2005, l'Office exercera son mandat dans la perspective de plus de cent ans de service aux Canadiens. Le 1^{er} février 1904, la Commission des chemins de fer du Canada a été créée. La Commission, le premier organisme canadien indépendant ayant un pouvoir de réglementation, et les organismes qui lui ont succédé, ont évolué jusqu'à l'Office des transports du Canada d'aujourd'hui, un organisme de réglementation qui régit tous les modes de transport de compétence fédérale.

Le maintien d'un système accessible, efficient, efficace, fiable et sécuritaire pour assurer le transport des personnes et des marchandises a contribué de manière importante à bâtir le Canada. Ce système est et continuera d'être, indispensable à la croissance et à la prospérité continues du Canada. Les transports ont évolué, tout comme le rôle de réglementation fédérale. La politique actuelle du gouvernement en matière de transport favorise l'accessibilité et la concurrence dans un secteur qui n'est réglementé qu'au besoin. Reconnaissant que les forces du marché doivent prévaloir, l'Office n'intervient que pour assurer un service équitable et raisonnable.

Alors que nous entreprenons notre deuxième centenaire de prestation de services dans un marché hautement compétitif où l'industrie du transport continue d'évoluer, l'Office met en valeur son rôle en tant qu'autorité de réglementation qui s'acquitte de ses tâches avec compétence et de façon équitable et transparente, et en tant que tribunal quasi judiciaire qui exécute son mandat dans le cadre des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* et d'autres lois.

L'Office est déterminé à résoudre de nombreuses questions liées au transport, avec efficacité et en temps opportun. Il continuera de concentrer ses efforts à la consultation, la médiation et la facilitation afin d'aider les utilisateurs et les fournisseurs du système à résoudre les problèmes avant qu'ils aient des répercussions négatives sur le fonctionnement efficace du système de transport. Il continuera aussi à travailler à l'élimination des obstacles abusifs à la mobilité des Canadiens ayant une déficience. Étant donné que la population canadienne vieillit, il devient de plus en plus important que les réseaux de transport soient accessibles.

Deux projets de loi, soit le projet de loi C-26 qui proposait des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* et le projet de loi C-27, la nouvelle *Loi sur les aéroports du Canada*, ont été déposés au Parlement en 2003, mais n'ont pas reçu la sanction royale avant la prorogation des activités de celui-ci. Bien qu'au moment d'écrire ce rapport le futur de ces projets de loi demeure incertain, l'Office est prêt à mettre en œuvre les changements voulus, le cas échéant.

L'an passé, l'Office a fait des progrès considérables au chapitre des mesures visant la fonction de contrôleur moderne. Ces efforts continueront en 2004-2005 alors que débutera la mise en œuvre de la mesure du rendement fondée sur les résultats et que

celle-ci sera intégrée dans le processus de planification. En recueillant de meilleurs renseignements sur le rendement qui serviront dans les transactions courantes, je suis persuadée que l'Office pourra assurer la prestation de meilleurs services aux Canadiens et le démontrer clairement dans ses futurs rapports ministériels sur le rendement. Je suis confiante que l'Office continuera d'améliorer ses programmes et ses services au bénéfice des Canadiens.

C'est un honneur et un privilège pour moi d'être à la tête d'une organisation dont le rôle a toujours été la prestation de services. Alors que nous envisageons le futur, je crois que l'Office est bien placé pour continuer d'appliquer les politiques gouvernementales en matière de transport, de fournir l'expertise et les services, et de s'adapter aux changements futurs. Les membres de l'Office et notre équipe de professionnels dévoués sommes engagés à contribuer de façon importante à la mise en place d'un réseau de transport national efficient et accessible.

Marian L. Robson

Déclaration de la direction

Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005 de

l'Office des transports du Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation et aux exigences de déclaration énoncées dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005*.

- Il décrit fidèlement les plans et les priorités de l'organisation.
- Les données sur les dépenses prévues qu'il renferme respectent les consignes données dans le budget du ministre des Finances et par le SCT.
- Le document est complet et exact.
- Il se fonde sur de bons systèmes d'information et de gestion ministérielle.

La structure de rapport sur laquelle s'appuie le présent document a été approuvée par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Joan MacDonald
Directrice générale, Gestion centrale

28 juillet 2004

Section 2 : Raison d'être

En veillant à l'application de la législation fédérale et des politiques gouvernementales en matière de transports, l'Office des transports du Canada contribue à la mise en place, pour le bien des Canadiens, d'un réseau de transport fédéral efficient et accessible.

L'Office est un tribunal administratif quasi judiciaire indépendant chargé de rendre des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Il délivre des licences aux transporteurs ferroviaires et aériens et a le pouvoir de régler certaines plaintes concernant la tarification, le service ou autres dans les modes ferroviaire, aérien et maritime. En outre, il peut prendre des règlements, s'il y a lieu. L'Office a le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs au déplacement des personnes ayant une déficience dans le réseau de transport de compétence fédérale. L'Office veille également à mettre en œuvre les politiques en matière de transports adoptées par le Parlement et enchâssées dans la *Loi sur les transports au Canada*. De plus, il agit à titre d'autorité canadienne en matière d'aéronautique sur des questions touchant la réglementation économique des transporteurs aériens.

Étant un joueur parmi tant d'autres dans le domaine des transports, l'Office entretient des liens étroits avec divers partenaires coexécutants.

Partenaires de l'Office des transports du Canada	
Accords aériens bilatéraux	<ul style="list-style-type: none">• Ministère du Commerce international• Transports Canada• Statistique Canada
Exemptions de cabotage	<ul style="list-style-type: none">• Agence des services frontaliers du Canada• Transports Canada
Réglementation aérienne	<ul style="list-style-type: none">• Transports Canada• Tribunal d'appel des transports du Canada• Gendarmerie royale du Canada• Ministère du Commerce international• Ministère de la Justice du Canada
Réglementation ferroviaire	<ul style="list-style-type: none">• Transports Canada• Agence canadienne d'évaluation environnementale• Bureau de la sécurité des transports du Canada• Province de l'Ontario• Ressources naturelles Canada
Transports accessibles	<ul style="list-style-type: none">• Commission canadienne des droits de la personne• Transports Canada• Ministère du Développement social• Association canadienne de normalisation

Section 3 : Survol de la planification

Le programme de l'Office est financé par le Parlement à la suite d'un vote sur les dépenses de fonctionnement. L'Office fonctionne dans le contexte du vaste et complexe réseau de transport canadien (voir le site Web de Transports Canada au www.tc.gc.ca pour plus de renseignements). Les facteurs principaux qui auront une influence sur la prestation des programmes de l'Office au cours de la période de planification sont indiqués ci-après :

3.1 La situation financière d'Air Canada

Depuis le 1^{er} avril 2003, Air Canada s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC), décision homologuée par la cour, pour faciliter la restructuration opérationnelle, commerciale et financière de toute l'entreprise. Dans le cadre de ce processus, la Cour de justice de l'Ontario a émis une ordonnance, en conformité avec la LACC, qui suspend toutes les instances contre ou à l'égard d'Air Canada et de certaines de ses filiales. Cette situation impose des contraintes en ce qui a trait au traitement des demandes déposées à l'Office concernant Air Canada et ses filiales.

À la suite de l'ordonnance de suspension, qui était toujours en vigueur au début de l'année financière 2004-2005, l'Office n'a pu traiter les plaintes d'accessibilité et autres contre Air Canada au cours de l'année financière 2003-2004, situation qui résultera en de nombreux cas accumulés à traiter au début de l'année financière 2004-2005 en plus de la charge de travail normale. L'Office devra aussi retarder à 2004-2005 certains projets qu'il prévoyait terminer en 2003-2004, notamment le code de pratique sur la communication de renseignements aux personnes ayant une déficience dans le réseau de transport fédéral (voir la section 4.3.3. pour plus de détails).

3.2 Les initiatives gouvernementales

Le cadre de gestion moderne du gouvernement du Canada, illustré dans le rapport *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, que la présidente du Conseil du Trésor a déposé en mars 2000, a donné place à un nombre d'initiatives, y compris la fonction moderne de contrôleur. Dans le cadre de son plan d'action pour cette initiative, l'Office continuera la mise en œuvre de mesures visant l'amélioration de la prestation de ses programmes et ses services dans le futur. Un élément clé sur lequel l'Office concentrera ses efforts au cours de la période de planification concerne l'élaboration de mesures de rendement fondées sur les résultats (voir la section 4.3.4 pour plus de détails).

3.3 Questions de financement

En 2000, à la suite de la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien, le Programme du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien ainsi que d'autres programmes visant la protection des intérêts des voyageurs ont été instaurés. Bien que des fonds provisoires aient été disponibles pour les quelques premières années, et que Transports Canada a récemment accepté de fournir les fonds pour 2004-2005, aucun financement n'a été obtenu pour les années suivantes.

Des ressources internes ont été affectées à ce programme. Cependant, compte tenu des ressources financières limitées dont dispose l'Office et des exigences législatives d'accomplir d'autres mandats, des fonds supplémentaires sont essentiels pour que l'Office continue de fournir ce service aux consommateurs canadiens et qu'il exerce les mandats additionnels qui pourraient découler des changements législatifs. Des mesures sont prises pour garantir ce financement.

3.4 La révision législative du Ministre des Transports

Conformément aux exigences de la *Loi sur les transports au Canada*, un comité de révision de cinq membres a été nommé en juin 2000 afin de procéder à la révision du fonctionnement de celle-ci et de toute autre loi traitant de la réglementation économique d'un mode de transport de compétence fédérale. Après examen du rapport du comité déposé au Parlement en juillet 2001 et de consultations courantes avec un large éventail d'intervenants de l'industrie et des gouvernements provinciaux et territoriaux, des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* ont été proposées dans le projet de loi C-26 qui a été déposé au Parlement en février 2003. La nouvelle *Loi sur les aéroports du Canada* a aussi été déposée au Parlement en 2003.

Les deux projets de loi n'ont pas reçu la sanction royale avant la prorogation du Parlement le 12 novembre 2003. Bien qu'au moment d'écrire ce rapport le futur de ces projets de loi demeure incertain, l'Office est prêt à mettre en œuvre les changements voulus, le cas échéant.

Section 4 : Plans et priorités par résultat stratégique de l'Office

4.1 Résultat stratégique (Dépenses prévues : 24 711 milliers de dollars)

Un cadre de réglementation économique juste et ouvert qui aide à la mise en place d'un réseau de transport national rentable et accessible

4.2 Sommaire des priorités

Comme d'autres organismes gouvernementaux chargés d'appliquer les lois, l'Office fonctionne suivant certaines contraintes, car ses priorités et les mesures qu'il peut prendre sont en grande partie dictées par la législation. Pour la période de planification, les **priorités** de l'Office **continuent d'être** les suivantes :

- rendre des décisions quasi judiciaires éclairées dans les délais prescrits et aider à résoudre des différends par la médiation et d'autres processus informels;
- protéger les intérêts économiques et autres des utilisateurs, des exploitants et autres intéressés du réseau de transport canadien;
- améliorer l'accès au réseau de transport fédéral pour les personnes ayant une déficience.

L'Office continuera, dans le cadre de ses activités, à communiquer avec les transporteurs, les utilisateurs et autres intéressés afin de les aider à la fois à comprendre leurs droits et obligations conformément à la loi administrée par l'Office et à assurer que les transporteurs s'y conforment.

La **fonction moderne de contrôleur** est un élément clé du programme d'amélioration de la gestion de l'Office. Pour la période de planification, la **priorité** de l'Office sera :

- poursuivre la mise en œuvre de l'excellence en gestion.

4.3 Détails des priorités

4.3.1 Rendre des décisions quasi judiciaires éclairées dans les délais prescrits et aider à résoudre des différends par la médiation et d'autres processus informels

À cette fin, l'Office entend :

- s'assurer que ses membres et son personnel maintiennent un niveau d'expertise élevé dans le domaine du transport et qu'ils sont au courant de l'évolution constante de l'industrie et de ses intervenants;
- appliquer un processus de prise de décisions régi par les règles d'équité, les lois, les règlements et les principes juridiques applicables à chaque cas;
- traiter chaque plainte et demande aussi rapidement que possible, conformément au délai prescrit pertinent (dans la plupart des cas 120 jours), à moins que les parties conviennent de prolonger ce délai;
- traiter les cas accumulés de plaintes contre Air Canada (résultant de l'ordonnance de suspension imposée à l'Office pendant qu'Air Canada est sous la protection de la LACC - vous référer à la section 3.1 pour le contexte) dans le meilleur délai à partir du moment où l'ordonnance de suspension sera levée;
- afficher toutes ses décisions et arrêtés officiels sur son site Web peu après qu'ils aient été rendus et fournir des services d'abonnements électroniques gratuits à ces décisions;
- agir comme médiateur et facilitateur pour résoudre plus rapidement des différends en matière de transport.

Pour les Canadiens, cela se traduira par l'assurance :

- que l'Office, un organisme compétent et indépendant spécialisé dans les questions sur le transport, peut traiter équitablement, efficacement, en temps opportun et de façon transparente, les plaintes et demandes relatives au transport;
- qu'ils peuvent avoir recours à des services pour les aider à résoudre, de façon informelle, leurs différends relatifs aux transports de manière plus simple, plus rapide, moins litigieuse et plus économique que le processus juridictionnel régulier de l'Office.

Le rendement sera surveillé en examinant :

- le résultat de tous les appels des décisions de l'Office;
- le pourcentage de cas réglés dans les délais prescrits pertinents;

- le nombre de plaintes accumulées contre Air Canada (suite à l'ordonnance de suspension) qui ont été traitées;
- les commentaires des parties impliquées dans les médiations et les processus informels de résolution des différends de l'Office et leur taux de résolution.

4.3.2 Continuer à protéger les intérêts des utilisateurs et des exploitants du réseau de transport canadien

À cette fin, l'Office entend continuer à :

- examiner et régler les plaintes relatives au transport aérien;
- enquêter sur les taux excessifs des transporteurs applicables à des routes au Canada où la concurrence est inexistante ou limitée;
- administrer le système de délivrance de licences aux transporteurs aériens, en s'assurant que les transporteurs détiennent une assurance-responsabilité, un document d'aviation canadien valide et une protection relative aux paiements anticipés pour des vols affrétés internationaux de passagers;
- administrer le système de délivrance de certificats d'aptitude aux transporteurs ferroviaires en s'assurant que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale détiennent une assurance-responsabilité adéquate;
- déterminer si des navires canadiens sont disponibles pour exploiter des services à des fins commerciales, pour lesquels on propose d'utiliser des navires étrangers en eaux canadiennes;
- administrer et participer à la négociation d'accords aériens internationaux et administrer le programme des tarifs aériens et un programme d'application des règlements;
- déterminer l'impact environnemental des projets de construction ferroviaire;
- administrer la réglementation des plafonds de recettes pour le transport du grain de l'Ouest par chemin de fer (rôle qui lui est dévolu par le Parlement en 2000 en application de la réforme du système de manutention et de transport du grain de l'Ouest) en déterminant le plafond annuel des recettes pour la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN) et du Canadien Pacifique (CP) pour le transport du grain de l'Ouest, et si les compagnies de chemins de fer ont excédé leur revenu admissible pour ce transport.

Pour les Canadiens, cela se traduira par l'assurance :

- qu'ils peuvent obtenir une aide pour régler avec les transporteurs les plaintes relatives au transport aérien;

- que les transporteurs aériens et ferroviaires autorisés à exploiter au Canada respectent les exigences législatives en place pour protéger les Canadiens;
- aux propriétaires de navires canadiens qu'aucun navire étranger ne sera autorisé à exploiter des services commerciaux en eaux canadiennes si un navire canadien adapté est disponible pour assurer ces services;
- aux transporteurs aériens, aux passagers et aux expéditeurs canadiens que les accords aériens internationaux sont mis en œuvre de façon équitable, en tenant compte des intérêts des toutes les parties;
- qu'aucun projet de construction ferroviaire ne sera approuvé sans une évaluation de son impact sur l'environnement;
- pour les expéditeurs de grain, qu'une évaluation indépendante et juste des recettes générées par le transport ferroviaire du grain de l'Ouest soit effectuée et que ces recettes du CN et du CP ne dépassent pas le maximum permis - si une compagnie de chemin de fer excède son revenu admissible pour une campagne agricole, elle doit rembourser l'excédent et la pénalité applicable à la *Western Grain Research Foundation*.

Le rendement sera surveillé en examinant :

- le nombre de plaintes relatives au transport aérien résolues et le niveau de satisfaction des plaignants par rapport au processus et aux règlements obtenus par médiation;
- le niveau d'activité dans l'administration de la délivrance de licences aux transporteurs aériens, des accords internationaux de services aériens, des tarifs, des plaintes relatives à la tarification ainsi que des demandes de cabotage et de certificats d'aptitude et les décisions qui en découlent;
- les résultats d'évaluations environnementales entreprises pour les projets de construction ferroviaire;
- les résultats d'un sondage mené auprès d'organisations qui représentent les expéditeurs, les producteurs et les transporteurs afin d'évaluer les procédures utilisées par l'Office pour établir les plafonds de recettes;
- les résultats de toutes les décisions de l'Office qui ont fait l'objet d'un appel.

4.3.3 Continuer à améliorer l'accès au réseau de transport fédéral pour les personnes ayant une déficience

À cette fin, l'Office entend :

- continuer de résoudre les plaintes relatives à l'accessibilité de façon formelle et au moyen de la médiation et d'autres processus informels;

- mettre en place en 2004 un code de pratiques traitant de la communication de renseignements aux personnes ayant une déficience dans le réseau de transport fédéral;
- diffuser en 2004 des lignes directrices en vue d'améliorer les services offerts aux personnes ayant une déficience à bord des petits aéronefs commerciaux et, suite à une évaluation des lignes directrices et autres mesures visant l'accessibilité des petits aéronefs, décider du bien-fondé de modifier les règlements en vigueur pour qu'ils couvrent également les petits aéronefs;
- continuer de promouvoir activement le transport accessible lors des conférences et des salons professionnels et dans l'industrie du transport, incluant les règlements et codes de pratiques touchant les modes de transports aérien, ferroviaire et maritime.

Pour les Canadiens, cela se traduira par :

- l'assurance pour les personnes ayant une déficience qu'elles peuvent avoir accès à un processus ouvert et équitable pour résoudre les plaintes relatives aux obstacles abusifs qui gênent leurs déplacements lorsqu'elles utilisent le réseau de transport fédéral;
- l'amélioration de la communication de renseignements sur les transports aux personnes ayant une déficience qui utilisent le réseau de transport fédéral;
- l'amélioration des services aux personnes ayant une déficience à bord des petits aéronefs commerciaux;
- des personnes ayant une déficience qui sont mieux informées des services qu'elles sont en droit de demander et une industrie des transports sensibilisée aux questions d'accessibilité.

Le rendement sera surveillé par :

- l'examen des plaintes sur l'accessibilité, incluant le nombre, résolues grâce à une décision officielle, à la médiation et à d'autres processus informels;
- l'examen et l'analyse des résultats de la surveillance périodique de l'Office des progrès réalisés par l'industrie du transport relativement à la mise en œuvre des mesures d'accessibilité comprises dans les codes de pratiques applicables aux transports aérien, ferroviaire et maritime.

4.3.4 Poursuivre la mise en œuvre de l'excellence en gestion

À cette fin l'Office entend :

- mettre en œuvre son cadre de mesures de rendement fondées sur les résultats et son cadre de gestion intégrée du risque au cours de l'année financière 2004-2005 et y apporter les ajustements nécessaires dans le futur (vous référer à la section 6.2.1 pour l'enchaînement de résultats de l'Office);
- améliorer ses systèmes de gestion de l'information, recueillir de meilleurs renseignements sur le rendement (étant donné le peu de ressources disponibles, certaines améliorations seront démontrées dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2004-2005, mais les améliorations les plus notables se feront au cours des années financières 2005-2006 et futures);
- intégrer les mesures de rendement améliorées à son processus de planification opérationnelle existant;
- poursuivre l'initiative qui a été entreprise à l'automne 2003 et qui vise l'amélioration de l'efficacité organisationnelle. Par conséquent, des comités ont été créés pour revoir en détail les procédures de l'Office dans son ensemble et les priorités internes des directions générales et de l'ensemble de celles-ci, le but étant d'identifier celles qui peuvent être simplifiées davantage et les secteurs où des ressources doivent être réaffectées.

Cela se traduira par :

- les contribuables canadiens et les membres du Parlement bénéficieront de renseignements plus pertinents qui leur permettront de comprendre comment les programmes de l'Office profitent aux Canadiens;
- les gestionnaires et les employés de l'Office auront la connaissance voulue pour mieux gérer le programme dont ils ont la charge.

Le rendement sera surveillé par :

- des mises à jour périodiques aux réunions du Comité exécutif et aux autres réunions de planification stratégiques importantes;
- les résultats d'évaluation des futurs Rapports ministériels sur le rendement et les Rapports sur les plans et les priorités de l'Office;
- la démonstration que les gestionnaires et les employés de l'Office utilisent couramment les renseignements sur le rendement dans la prise de décisions opérationnelles;
- les résultats de vérifications internes.

Section 5 : Organisation

5.1 Résultat stratégique et secteur d'activité

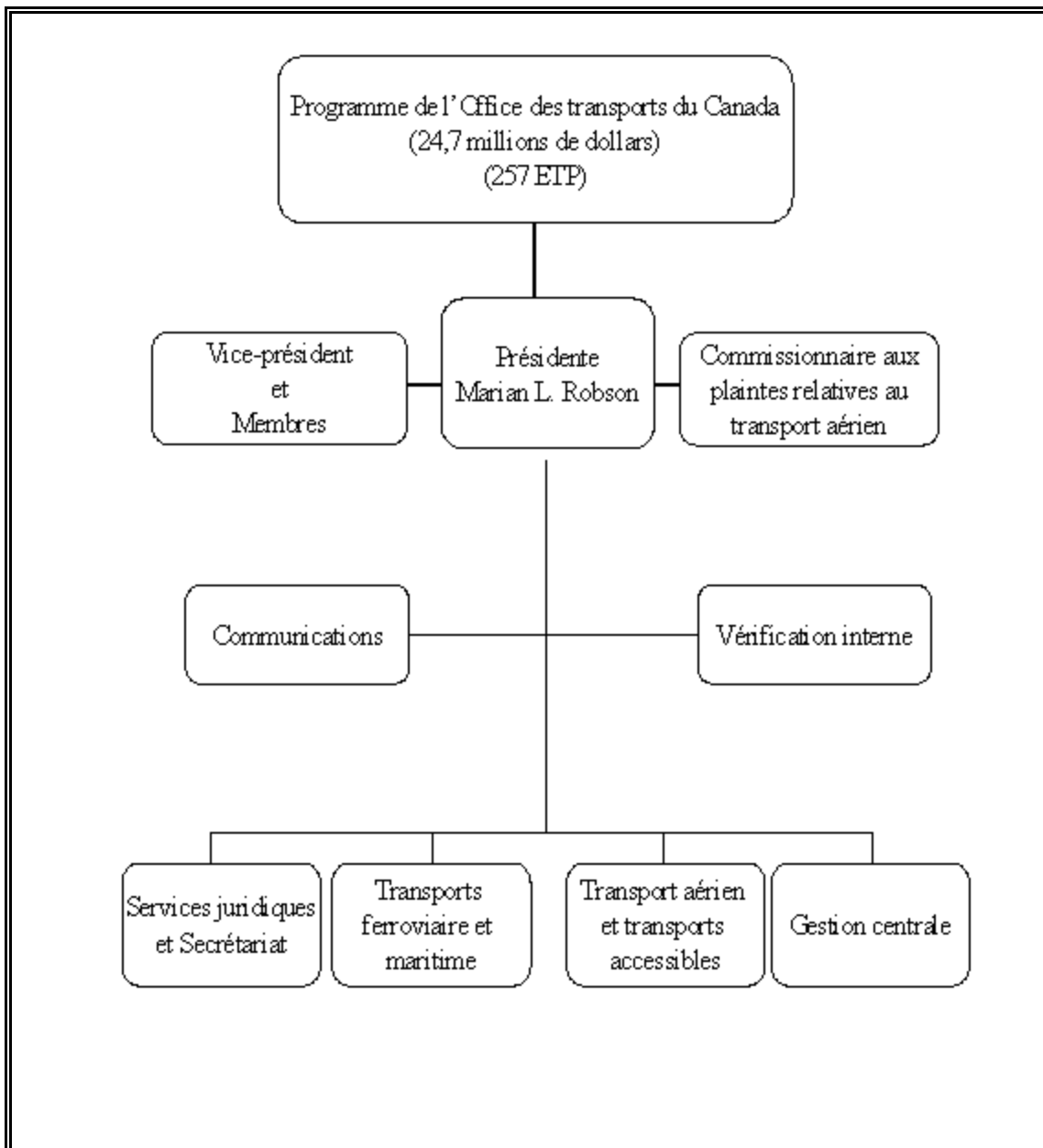
	Résultat stratégique
Secteur d'activité	Un cadre de réglementation économique juste et ouvert qui aide à la mise en place d'un réseau de transport national rentable et accessible
Office des transports du Canada	24 711 (en milliers de dollars)

5.2 Responsabilisation

L'Office exerce ses pouvoirs par l'intermédiaire de ses sept membres nommés par le gouverneur en conseil, soit un président, un vice-président et cinq membres à temps plein. Le ministre peut aussi nommer un maximum de trois membres temporaires et doit désigner un membre temporaire chargé de faire office de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien.

La structure organisationnelle de l'Office comprend quatre directions générales : Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, Services juridiques et secrétariat et Gestion centrale. Chaque directeur général de même que les Communications et la Vérification interne relèvent du président.

Les activités des deux directions générales responsables des programmes, soit Transports ferroviaire et maritime et Transport aérien et transports accessibles, ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. La Direction générale des services juridiques et du secrétariat et la Direction générale de la gestion centrale assurent un soutien de la réglementation et un soutien administratif. L'administration centrale de l'Office est située dans la région de la capitale nationale. Le personnel de l'Office dans les bureaux régionaux, situés dans six villes canadiennes, exerce des activités d'application des lois et règlements en matière de transport aérien et d'accessibilité. Vous trouverez plus de renseignements à propos du rôle et de la structure de l'Office en consultant son site Web www.otc.gc.ca à la section « Au sujet de l'OTC ».



5.3 Dépenses prévues de l'Office

(en milliers de dollars)	Prévision* des dépenses 2003-2004	Dépenses** prévues 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006	Dépenses prévues 2006-2007
Total du Budget principal des dépenses	25 391	24 711	24 683	24 683
<i>Rajustements</i>				
Report du budget de fonctionnement	1 049			
Programme de restructuration de l'industrie du transport aérien	500			
Compensation d'augmentation de salaire	318			
Fonction de contrôleur moderne - Fonds innovation	131			
Politique sur la vérification interne	25			
Fonds d'innovation en matière de langues officielles	5			
Régimes d'avantages sociaux des employés	(52)			
Total des rajustements	1 976	0	0	0
Dépenses nettes prévues*	27 367	24 711	24 683	24 683
Plus : Coût des services reçus sans frais	3 656	3 532	3 554	3 576
Coût net du programme	31 023	28 243	28 237	28 259
Équivalents temps plein	282	257	257	257

* Les dépenses nettes prévues de 2003-2004 tiennent compte des dépenses réelles telles que publiées dans les comptes publics.

** La diminution de 2003-2004 est reliée au fait que, au moment d'écrire ce rapport, le financement pour le programme de restructuration de l'industrie du transport aérien n'est pas encore approuvé pour 2004-2005, ni pour les années suivantes.

Section 6 : Annexes

6.1 Tableaux

Tableau 1 : Coût net du programme pour 2004-2005

(en milliers de dollars)	2004-2005
Dépenses nettes prévues	24 711
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	2 159
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1 301
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences	41
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	31
Moins : Recettes non disponibles	3 532
Coût net du programme pour 2004-2005	28 243

Tableau 2 : Principaux programmes

Résultat stratégique

Un cadre de réglementation économique juste et ouvert qui aide à la mise en place d'un réseau de transport national rentable et accessible

(en milliers de dollars)	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Dépenses prévues	24 711	24 683	24 683

Le **programme de l'Office des transports du Canada** est issu principalement des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*. En tant que tribunal administratif quasi judiciaire indépendant, l'Office est chargé de rendre des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Il délivre des licences aux transporteurs ferroviaires et aériens et a le pouvoir de régler certaines plaintes concernant la tarification, le service ou autres dans les modes ferroviaire, aérien et maritime. En outre, il peut prendre des règlements s'il y a lieu. L'Office améliore aussi l'accès des personnes ayant une déficience au réseau de transport de compétence fédérale par la résolution de plaintes, l'élaboration et la mise en œuvre de codes de pratiques, la réglementation nécessaire et la communication. De plus, l'Office veille à mettre en œuvre les politiques en matière de transport adoptées par le Parlement et enchâssées dans la *Loi sur les transports au Canada*. Il agit également à titre d'autorité canadienne en matière d'aéronautique sur des questions touchant la réglementation économique des transporteurs aériens.

6.2 Autres renseignements

6.2.1 Enchaînement des résultats de l'Office des transports du Canada

Résultat stratégique

Un cadre de réglementation économique juste et ouvert qui aide à la mise en place d'un réseau de transport national rentable et accessible



Résultats intermédiaires

- Les questions touchant les transports de compétence fédérale sont réglées de façon juste, efficiente et efficace
- Les transports de compétence fédérale sont exempts d'obstacles abusifs pour les personnes ayant une déficience
- Les intérêts économiques et autres intérêts des usagers des transports, des transporteurs et des autres parties concernées sont protégés



Extrants

- décisions et arrêtés
- licences, permis, certificats d'aptitude et autres
- codes de pratiques, outils et règlements
- matériel éducatif
- plafonds des recettes pour le transport ferroviaire du grain de l'Ouest
- plaintes traitées et réglées
- recommandations au sujet de l'administration de la Loi
- sanctions administratives pécuniaires imposées
- rapports



Activités

- tenue d'audiences
- médiation des différends
- traitement des plaintes relatives au transport aérien
- activités de communication, y compris discours, présentations, publications, diffusion d'information, etc.
- suivis et enquêtes afin d'assurer la conformité avec les règlements, les lois et les accords internationaux
- délivrance de licences, de permis et de certificats, formulation de recommandations et autres décisions
- décisions d'ordre administratif
- élaboration et mise en œuvre de règlements
- élaboration de codes de pratiques, de lignes directrices et d'outils similaires
- consultations avec les principaux intéressés

6.2.2 Liste des lois et des règlements en vigueur

L'Office assume la responsabilité principale de l'application de la loi suivante devant le Parlement :	
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	<i>L.C. (1996), ch. 10</i>
L'Office partage la responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :	
<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> .	<i>L.C. (1992), ch. 37</i>
<i>Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. E-9</i>
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. 17 (3^e suppl.)</i>
<i>Loi maritime du Canada</i>	<i>L.R.C. (1998), ch. 10</i>
<i>Loi sur l'accès à l'information</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. A-1</i>
<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>	<i>L.C. (1996), ch. 20</i>
<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. F-11</i>
<i>Loi sur la modernisation de la fonction publique</i> . .	<i>L.C. (2003), c. 22</i>
<i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. P-21</i>
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. 32 (4^e suppl.)</i>
<i>Loi sur le cabotage</i>	<i>L.C. (1992), ch. 31</i>
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. R-4</i>
<i>Loi sur le pilotage</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. P-14</i>
<i>Loi sur les langues officielles</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. 31 (4^e suppl.)</i>
L'Office assume l'entière responsabilité des règlements suivants :	
<i>Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes</i>	
<i>Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer</i>	
<i>Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire</i>	
<i>Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience</i>	
<i>Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises</i>	
<i>Règlement sur le calcul des frais ferroviaires</i>	
<i>Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers</i>	
<i>Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)</i>	
<i>Règlement sur les transports aériens</i>	
<i>Règles générales de l'Office national des transports</i>	

L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :

Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée.

Règlement sur Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain

Ces lois et règlements sont disponibles sous la section « Législation » sur le site Web de l'Office www.otc.gc.ca.

6.2.3 Références et renseignements supplémentaires

Adresse postale : Office des transports du Canada Site Web : www.otc.gc.ca
Ottawa, Canada K1A 0N9

Les rapports annuels de 1997 à 2002 (pour chaque année civile) sont disponibles sur le site Web de l'Office : www.otc.gc.ca.

Secteur	Nom du contact	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien de la réglementation	Claude Jacques	Avocat général et Secrétaire	(819) 997-9323 claude.jacques@cta-otc.gc.ca
Transport aérien et transports accessibles	Gavin Currie	Directeur général	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.gc.ca
Transports ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.gc.ca
Services corporatifs	Joan MacDonald	Directeur général	(819) 997-6764 joan.macdonald@cta-otc.gc.ca
Planification	Carole Girard	Directeur	(819) 953-2829 carole.girard@cta-otc.gc.ca
Communications	Craig Lee	Directeur	(819) 953-7666 craig.lee@cta-otc.gc.ca