

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

PREMIER RAPPORT ANNUEL
1996



**UN CHANGEMENT
DE CAP**



Office des
transports du
Canada

Canadian
Transportation
Agency

Canada

*On peut obtenir le présent rapport
sur bande sonore, en braille et
sur disquette sur demande.
On peut également l'obtenir
sur Internet au site
www.cta-otc.gc.ca.*



OTC • CTA

***OFFICE DES
TRANSPORTS
DU CANADA***

***Premier rapport annuel
1^{er} juillet au 31 décembre 1996***

Président
Office des transports
du Canada



Chairman
Canadian Transportation
Agency

Mai 1997

L'honorable David Anderson, C.P., député
Ministre des Transports
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 42 de la *Loi sur les transports au Canada*, j'ai l'honneur de déposer le premier rapport annuel de l'Office des transports du Canada pour la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

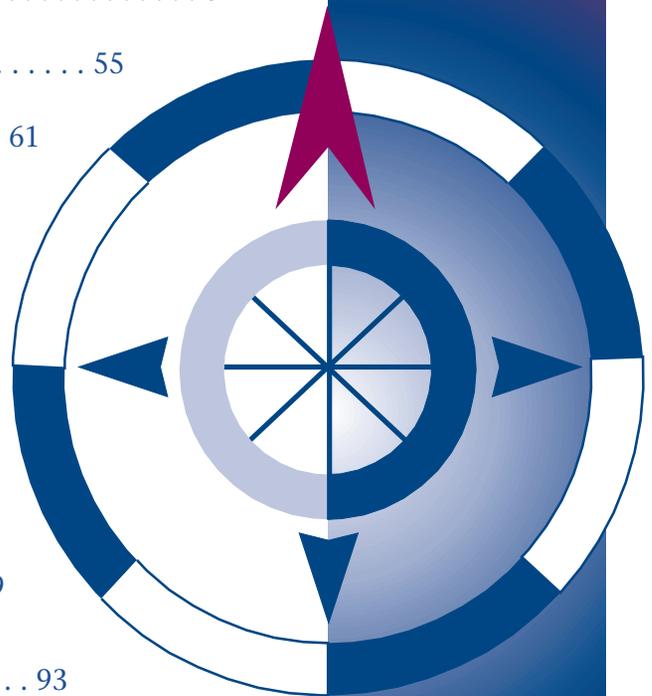
A handwritten signature in blue ink that reads "Marian L. Robson".

Marian L. Robson

Canada

Table des matières

PRÉFACE	i
INTRODUCTION	1
CHAPITRE UN : TRANSPORT AÉRIEN	17
Entrée sur les marchés des services de transport aérien	19
L'Office, autorité en matière d'aéronautique	25
Tarifs	28
Application des règlements	30
CHAPITRE DEUX : TRANSPORT FERROVIAIRE	33
Transport du grain de l'Ouest	36
Résolution des différends et accès concurrentiel	38
Calcul des frais ferroviaires et questions de vérification	42
Infrastructure ferroviaire	45
Rationalisation ferroviaire et règlement de la question des subventions	51
CHAPITRE TROIS : TRANSPORT MARITIME	55
CHAPITRE QUATRE : LES TRANSPORTS ACCESSIBLES ...	61
CHAPITRE CINQ : ÉVALUATION DE L'EFFET DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA ET DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS L'APPLICATION DE CELLE-CI	75
ANNEXES :	81
Annexe A : Affaires soumises à la Cour d'appel fédérale	83
Annexe B : Projets de réglementation	89
Annexe C : Conférences maritimes desservant le Canada	93
Annexe D : Membres du Comité consultatif sur l'accessibilité de l'Office	97



Préface

L'industrie canadienne du transport est en pleine effervescence. La déréglementation et la rationalisation des installations ferroviaires ont provoqué tout un bouleversement : les compagnies de chemin de fer

La responsabilité principale de l'Office est de veiller à la mise en œuvre équitable des politiques établies par le Parlement dans le domaine du transport.

tendent de se défaire des lignes exploitées à perte, les collectivités s'acharnent à conserver leur service local, et les lignes ferroviaires d'intérêt local prennent de plus en plus d'importance. Dans le secteur aérien, les volumes sont en hausse et de nouvelles alliances internationales font leur

apparition. Le secteur du transport maritime utilise de nouvelles structures pour gérer les ports et pour faire face à la concurrence internationale. Enfin, dans les trois secteurs, les fournisseurs de services ont recours à de nouvelles technologies pour rendre leurs véhicules et leur infrastructure plus accessibles aux personnes ayant une déficience.

Les mécanismes utilisés pour réglementer l'industrie du transport sont eux aussi en mutation. Ainsi, le 1^{er} juillet 1996, est entrée en vigueur la *Loi sur les transports au Canada*, par laquelle a été créé l'Office des transports du Canada (ci-après l'Office). La Loi a pour effet d'éliminer toute réglementation inutile et s'inspire ainsi de l'expérience acquise pour inciter l'industrie du transport à s'axer davantage sur le marché. L'Office doit donc changer de cap et adopter une orientation nouvelle, plus flexible et axée sur l'avenir, de façon à s'adapter à son nouveau mandat et à bien s'acquitter de ses responsabilités.



L'amélioration des communications avec les intervenants du système de transport du Canada est prioritaire.

Tribunal quasi judiciaire, l'Office rend ses décisions de façon autonome. Sa responsabilité principale est de veiller à la mise en œuvre équitable des politiques établies par le Parlement dans le domaine du transport. Appelé à œuvrer dans un milieu déréglementé, l'Office, pour être efficace, doit mettre à profit toute son expérience et adapter ses compétences afin d'être en mesure de remplir son nouveau mandat.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office continue d'assumer nombre de fonctions de l'Office national des transports. Il continue en outre de jouer un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la politique fédérale sur le renouvellement de l'industrie ferroviaire, d'assumer la réglementation économique du transport aérien, de veiller à l'application de certaines dispositions de la législation maritime et de voir à ce que tous les usagers du réseau sous réglementation fédérale ne rencontrent aucun obstacle abusif. L'Office continuera de régler les différends sous le nouveau régime.

L'amélioration des communications avec les intervenants du système de transport au Canada est prioritaire. C'est ainsi que des membres, des



cadres supérieurs et des employés de l'Office ont rencontré diverses parties intéressées, de toutes les régions du pays, pour les informer du rôle de l'organisme en tant que responsable de la réglementation économique et en tant que décisionnaire. Lors de ces consultations, l'Office a pu prendre connaissance de nombreuses craintes qu'éprouve l'industrie, dont certaines sont liées à la nouvelle législation.

Comme l'a mentionné le ministre des Transports, les transports constituent un élément stratégique de l'économie canadienne. Les industries canadiennes qui œuvrent dans le secteur des transports évoluent rapidement. L'Office continuera de contribuer au maintien d'un système de transport canadien qui soit économique, efficient et accessible; il est prêt à relever les défis qui l'attendent.

M.L.R.

Introduction

L'Office a été créé le 1^{er} juillet 1996, en vertu des dispositions de la Loi sur les transports au Canada (ci-après la Loi), succédant de ce fait à l'Office national des transports du Canada (ci-après l'ONT).

L'Office est un tribunal quasi judiciaire : il continue de veiller à l'application des lois dont relève la réglementation économique des divers modes de transport de compétence fédérale.

Comme l'exige l'article 42 de la Loi, le présent rapport décrit les activités de l'Office au cours de ses six premiers mois d'existence, soit du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996.

Dans le cadre des activités de l'Office, le rapport inclut une brève liste des demandes qui lui ont été présentées et ses conclusions à leur égard. Le rapport comprend également une évaluation de l'application de la Loi ainsi que des difficultés rencontrées dans son application.

Les trois premiers chapitres décrivent les activités de l'Office dans les modes de transport qui relèvent de sa compétence, soit le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport maritime. Au chapitre quatre est décrit le mandat de l'Office concernant les questions des transports accessibles. Le chapitre cinq présente, comme l'exige le paragraphe 42(2) de la Loi, une évaluation de l'effet de la Loi et des difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci. L'Annexe A décrit les cas où les décisions de l'Office ont été portées en appel devant la Cour d'appel fédérale.

UN NOUVEAU TRIBUNAL

L'Office est un organisme indépendant qui relève du Parlement fédéral par l'intermédiaire du ministre des Transports. Pour qu'il puisse s'acquitter efficacement de ses fonctions de tribunal quasi judiciaire, le Parlement l'a investi des pouvoirs d'une cour supérieure au Canada pour ce qui concerne les questions qui relèvent de sa compétence (notamment, la capacité d'exiger l'interrogation de témoins et la production de documents).

Selon la Loi, l'Office est composé d'au plus sept membres nommés par le gouverneur en conseil et de membres temporaires nommés par le Ministre. Au cours de la période visée par ce rapport, l'Office était composé d'un président



(premier dirigeant), d'un vice-président et de deux membres permanents. Les membres, qui constituent l'entité juridique qu'est l'Office, rendent des décisions sur une grande variété de questions concernant les aspects économiques des modes de transport fédéraux. Ils ont pour mandat d'établir la réglementation économique et de prendre des décisions à cet égard; ils peuvent ainsi délivrer des autorisations à des transporteurs qui désirent exploiter des services ferroviaires ou aériens, ou encore résoudre des litiges sur des questions comme les taux ou les services de transport; enfin, ils peuvent ordonner la suppression de tout obstacle abusif à la mobilité de personnes ayant une déficience dans le réseau de transport sous réglementation fédérale.

CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Jusqu'au milieu des années 60, le gouvernement exerçait un contrôle rigoureux sur les tarifs de transport ainsi que sur la qualité et la quantité des services offerts. La Commission royale d'enquête sur les transports de 1961, appelée également Commission MacPherson, s'est penchée sur la nature de ce contrôle et sur la structure de l'industrie, la conduite des activités et le rendement. Ses conclusions sont à l'origine de l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* en 1967.

Pour la première fois, le législateur énonçait une politique nationale sur les transports, dont l'une des pierres angulaires consistait dans la concurrence entre les divers modes de transport. Jusque-là, la concurrence intermodale avait été passée sous silence. Les diverses commissions de réglementation propres à chaque mode de transport étaient remplacées par un nouvel organisme : la Commission canadienne des transports.

Après l'adoption de cette loi en 1967, les marchés canadiens du transport ont continué d'évoluer. La rapidité et l'importance de ces

changements ainsi que les importantes initiatives de déréglementation dans le domaine des transports aux États-Unis – principal partenaire commercial du Canada – ont entraîné une autre révision en profondeur de la législation canadienne des transports. Amorcée en 1985 par la publication d'un énoncé de politique intitulé *Aller sans entrave*, cette révision a donné lieu à d'importants changements d'ordre législatif, au premier rang desquels figure l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (ci-après la *LTN de 1987*), de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (ci-après la *LDCM de 1987*).

En 1995, les marchés de transport canadiens avaient subi encore d'autres changements, plus profonds que ceux de 1987.

Même si elle conservait certains éléments de l'énoncé de politique relatifs à la concurrence intermodale, la *LTN de 1987* insistait aussi sur la concurrence au sein de chaque mode, souvent désignée par l'expression concurrence intramodale. La nouvelle loi avait pour effet d'assouplir considérablement la réglementation de l'entrée et de la sortie des marchés du transport aérien et des niveaux de service au sein de ce mode, questions qui auparavant faisaient l'objet de dispositions réglementaires rigoureuses. L'Office était également investi de pouvoirs dans le domaine des transports accessibles.

En 1995, les marchés de transport canadiens avaient subi encore d'autres changements, plus profonds que ceux de 1987. Une fois de plus,

le gouvernement a estimé que des changements s'imposaient. L'examen de la situation a entraîné le remplacement de la législation antérieure par la *Loi sur les transports au Canada*, promulguée en 1996.

La politique nationale des transports demeurait dans une grande mesure intacte dans la nouvelle loi, comme le démontre l'énoncé ci-après :

[...] la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs – y compris des personnes ayant une déficience – en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions [...].

Voici les principaux changements qui ont découlé de la nouvelle loi : simplification des processus de cessation d'exploitation ou de transfert des lignes ferroviaires; élimination des dispositions réglementaires applicables aux activités des compagnies de chemin de fer et à la régie d'entreprise; suppression de l'obligation pour l'Office d'examiner les projets de fusion et d'acquisition d'entreprises canadiennes de transport; élimination des subventions aux compagnies de chemin de fer pour le maintien des services de transport de voyageurs et de marchandises non rentables; création d'un régime de réglementation unique pour le transport aérien intérieur par l'assouplissement de la réglementation des services aériens dans le Nord; élimination de la délivrance des licences aux exploitants qui entrent sur le marché des services d'approvisionnement par eau dans le Nord canadien.

Le budget fédéral de 1995 a eu également pour effet d'éliminer deux grands secteurs d'activité de l'ONT : les programmes de subventions pour les transports en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (ci-après la *LTGO*), de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*. L'ONT était chargé de l'application de tous ces programmes de subventions.

Dans le cadre de la revue gouvernementale de la réglementation existante, dont l'objectif est de faire en sorte que les pouvoirs de réglementation du gouvernement favorisent la plus grande prospérité possible pour les Canadiens, l'Office est à examiner les dispositions du *Règlement sur le transport aérien* (ci-après le *RTA*) régissant les services internationaux à la demande.

L'Office projette de simplifier le *RTA* de façon à réduire le fardeau de la réglementation. Il a l'intention d'en simplifier les dispositions, de les codifier et, au besoin, d'harmoniser les dispositions applicables aux services internationaux à la demande entre le Canada et les États-Unis. En ce qui concerne la question des tarifs, l'Office a l'intention de se pencher sur l'évolution des pratiques de l'industrie.

La Loi maintient les dispositions de la *LTN de 1987* relatives à l'accessibilité. L'Office conserve le pouvoir de veiller à ce que les modes de transport de compétence fédérale ne causent pas d'obstacles abusifs aux personnes ayant une déficience. À ce titre, il a pour tâche de statuer sur les plaintes déposées par les personnes ayant une déficience et d'élaborer des règlements et des codes de pratiques.



DISPOSITIONS LÉGISLATIVES APPLICABLES AU TRANSPORT AÉRIEN

La partie II de la nouvelle loi énonce les exigences régissant la prestation des services aériens intérieurs et internationaux. En vertu des nouvelles dispositions législatives, le régime en grande partie déréglementé qui visait auparavant le Sud canadien a été élargi pour comprendre le Nord canadien. En conséquence, le critère d'inversion du fardeau de la preuve pour l'accès au marché du Nord et les restrictions imposées aux transporteurs du Sud du Canada exerçant des activités dans le Nord ont été abolis. Par ailleurs, les transporteurs autorisés à exploiter des services intérieurs sont maintenant libres d'exercer leurs activités partout au Canada.

La nouvelle loi comprend également deux nouvelles dispositions visant la protection des consommateurs. Un nouveau critère de santé financière a été établi pour tous les nouveaux demandeurs canadiens qui veulent exploiter des services intérieurs ou internationaux à l'aide de gros aéronefs et d'aéronefs moyens. Ce critère vise également les exploitants qui utilisent déjà de petits aéronefs et qui veulent en utiliser de catégories différentes, ainsi que les détenteurs d'une licence les autorisant à utiliser de gros aéronefs de transport de passagers et qui a été suspendue pour au moins 60 jours. Ce critère vise à garantir que tous les exploitants visés disposent des ressources financières suffisantes pour couvrir les frais de démarrage et les coûts de leurs activités pendant au moins les 90 premiers jours.

L'article 59 interdit la vente ou l'offre de vente de services aériens pour lesquels aucune licence n'a été délivrée. Le législateur a voulu protéger les consommateurs contre toute perte financière découlant de l'établissement de nouveaux services aériens par des personnes qui ne sont pas en mesure de le faire.

Le RTA a été révisé et promulgué au moment de l'adoption de la Loi. En conséquence, le RTA est maintenant conforme à la forme et au fond de la nouvelle loi et comporte, par exemple, des dispositions réglementaires applicables aux arrangements entre compagnies aériennes, comme le partage de codes, la réservation de capacité, et la location d'aéronefs avec équipage ainsi que de nouvelles catégories d'aéronefs et de licences. L'Annexe B énumère ces principales dispositions ainsi que d'autres initiatives de l'Office en matière de réglementation. Par ailleurs, de nouvelles dispositions réglementaires sur les vols affrétés transfrontaliers ont été ajoutées par suite de la libéralisation de l'accord bilatéral de services aériens entre le Canada et les États-Unis.

L'Office a ... procédé à la délivrance de nouvelles licences de remplacement, à l'élaboration de guides sur les nouvelles formalités relatives à la présentation de demandes de permis d'affrètement, ainsi qu'à la mise à jour des publications en fonction des nouvelles dispositions législatives, et à leur distribution.

L'Office a également procédé à la délivrance de nouvelles licences de remplacement, à l'élaboration de guides sur les nouvelles formalités relatives à la présentation de demandes de permis d'affrètement, ainsi qu'à la mise à jour des publications en fonction des nouvelles dispositions législatives, et à leur distribution.

Toutes les licences qui avaient été délivrées en vertu de la loi précédente seront remplacées par des licences conformes aux nouvelles dispositions législatives.

Les activités de l'Office dans le domaine du transport aérien sont traitées d'une manière détaillée au Chapitre un.



DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT FERROVIAIRE

Les changements que comporte la Loi en ce qui concerne la réglementation économique des marchés de transport fédéraux sont également évidents dans le secteur ferroviaire, où la réglementation a été considérablement assouplie.

Par rapport à la *LTN de 1987*, l'Office a vu ses compétences réduites dans le cas de ce mode de transport, mais à d'autres égards son mandat demeure le même en vertu d'autres lois. Par exemple, en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (ci-après la *LSF*), l'Office continue de régler les litiges qui opposent une compagnie de chemin de fer et une municipalité à propos de la répartition des coûts d'installation ou d'entretien d'améliorations ferroviaires au chapitre de la sécurité.

La *LTN de 1987* renfermait des dispositions touchant la concurrence, qui avaient pour objet de permettre aux expéditeurs ferroviaires d'avoir recours aux services d'autres compagnies de chemin de fer (concurrence intramodale). Citons à titre d'exemple les dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'extension des zones d'interconnexion, qui ont été maintenues dans la nouvelle loi.

Par ailleurs, la nouvelle loi exige que les expéditeurs qui déposent une demande de réparation auprès de l'Office démontrent qu'ils

subiraient un préjudice commercial important si l'Office n'acquiesçait pas à leur demande.

Au moment de l'abrogation de la *LTGO*, certaines dispositions relatives au transport du grain de l'Ouest ont été incluses dans la nouvelle loi, qui prévoit un processus plus simple pour permettre à l'Office de déterminer les taux de transport ferroviaire pour les mouvements de grain réglementés. Par ailleurs, le ministre des Transports vérifiera l'efficacité du système de manutention et de transport du grain d'ici à la fin de 1999. Il s'agira notamment de décider si l'abrogation des dispositions réglementaires applicables au prix de transport du grain de l'Ouest aurait une incidence négative notable sur les expéditeurs.

La Loi simplifie par ailleurs l'actuel processus de transfert et de cessation d'exploitation des lignes ferroviaires auquel les transporteurs sont soumis. Le nouveau processus est davantage axé sur des pratiques commerciales puisqu'il incite les compagnies de chemin de fer à transférer les lignes à de nouveaux exploitants de lignes ferroviaires d'intérêt local plutôt que de mettre fin au service. La cessation d'exploitation ne nécessite ni approbation gouvernementale ni arrêt.

La Loi simplifie par ailleurs l'actuel processus de transfert et de cessation d'exploitation des lignes ferroviaires auquel les transporteurs sont soumis.

Pour ce qui est de la construction et de l'exploitation de lignes ferroviaires fédérales, la Loi prévoit l'assouplissement du processus d'entrée sur le marché pour les compagnies de

chemin de fer potentielles. En vertu de la Loi, les personnes qui désirent construire ou exploiter une ligne ferroviaire doivent détenir un certificat d'aptitude, que l'Office leur délivrera s'il est convaincu qu'elles détiennent une assurance responsabilité suffisante. Mais les compagnies de chemin de fer n'ont plus à démontrer que leur service répond au critère d'utilité publique actuelle et à venir.

La nouvelle loi reprend également, avec des modifications, bon nombre des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* concernant l'infrastructure. Ainsi, elle incite les compagnies de chemin de fer et ceux qui entretiennent des rapports avec elles, comme les responsables du transport routier et les compagnies de services publics, à négocier. Elle maintient également les procédures de recours auprès de l'Office pour le règlement des litiges découlant de négociations infructueuses. Lorsqu'il s'agit d'approuver la construction de lignes ferroviaires, l'Office doit prendre en compte la nécessité de la ligne, les intérêts des localités et les aspects relevant de la protection de l'environnement.

Un nouvel article de la Loi habilite le ministre des Transports à conclure des accords avec les ministres provinciaux des Transports afin de conférer à l'Office le pouvoir de veiller à l'application des dispositions législatives relatives aux passages à niveau.

La nouvelle loi maintient le processus d'arbitrage que prévoyait la *LTN de 1987*. Le processus comprend maintenant les litiges reliés aux tarifs ou à toute condition de prestation des services par une compagnie de chemin de fer à une administration de train de banlieue désignée par un gouvernement provincial ou encore, à une compagnie de chemin de fer qui assure un service ferroviaire voyageur.

Les activités de l'Office au chapitre du transport ferroviaire sont décrites d'une manière plus détaillée au Chapitre deux.



TRANSPORT MARITIME

La réglementation a également été assouplie dans le secteur du transport maritime. Alors que les pouvoirs de l'Office ont été diminués sous le régime de la nouvelle loi, son mandat est demeuré le même à plusieurs égards sous le régime d'autres textes législatifs.

En vertu de la *Loi sur le cabotage*, l'Office continue de faire des recommandations sur la disponibilité de navires canadiens appropriés pour certaines activités de cabotage qui font l'objet d'une demande d'accès d'un navire étranger. En vertu de la *LDCM de 1987*, l'Office fait fonction d'un centre de coordination des accords et des tarifs des conférences maritimes et statue sur les allégations selon lesquelles les accords ou les pratiques des conférences maritimes réduisent la concurrence et ont une incidence négative sur les services ou les coûts du transport.

Dans le cas de la *Loi sur le pilotage*, l'Office continue de statuer sur les tarifs de pilotage lorsque des personnes s'opposent aux projets de tarif publiés par une administration de pilotage. En vertu de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, l'Office continue de trancher les litiges portant sur les allégations selon lesquelles les tarifs de la voie maritime sont discriminatoires dans certains cas.

Le processus d'arbitrage que prévoyait la *LTN de 1987* est maintenu dans la nouvelle loi et comprend maintenant l'arbitrage des litiges concernant le transport maritime de marchandises dans le cadre des services d'approvisionnement par eau du Nord dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie et dans l'est de l'Arctique.

Le Chapitre trois dresse de façon plus approfondie les activités de l'Office dans le domaine du transport maritime.

LA TRANSITION

Le passage de l'Office national des transports à l'Office des transports du Canada implique plus qu'un changement de nom. Le changement découle non seulement d'une réforme législative mais également d'un examen systématique par le gouvernement des programmes fédéraux. Par ailleurs, dans le budget fédéral de février 1995, on a décidé de mettre fin aux programmes de subventions prévus pour les transports. Ces changements ont eu des répercussions particulières pour l'Office en raison de leur importance.

On a créé une équipe de transition pour s'assurer que le passage de l'ONT au nouvel Office se ferait sans heurt pour les parties intéressées et les employés.

La transition revêtait plusieurs aspects. Le mandat de l'Office avait considérablement changé : ces nouvelles responsabilités devaient être expliquées aux parties intéressées ainsi qu'aux employés; des niveaux de gestion ont été éliminés dans la structure de l'Office et d'autres changements ont été apportés; des bureaux régionaux ont dû être fermés; des processus internes ont été simplifiés; et l'organisation a dû réduire son effectif d'environ 50 pour cent tout en conservant l'expertise nécessaire.

Sur le plan des communications, la stratégie présentait deux volets : à l'interne, l'objectif consistait à opérer une réduction transparente, juste et équitable de l'effectif; à l'extérieur, d'informer les parties intéressées du nouveau mandat et des nouvelles responsabilités de l'Office. À ce dernier égard,

l'Office a produit et distribué des dépliants, alors que les membres et le personnel ont pris la parole au cours de plusieurs conférences et réunions au pays.

La fermeture du bureau de Moncton de l'ONT s'est révélée tout particulièrement difficile puisque c'est cette organisation qui administrait le programme de subventions au transport de la région de l'Atlantique. C'est ainsi que les employés de Moncton ont eu la tâche exigeante de fermer les livres du programme de subventions au moment où leurs emplois étaient en voie d'être supprimés.

Par un appui et des conseils, on a tenté d'aider les employés de l'ONT touchés par la réduction des effectifs à prendre des décisions personnelles et à faire face aux changements. Les employés qui ont décidé de continuer à travailler pour l'Office ont assisté à des séances de formation et d'information portant sur les responsabilités, les procédures et la structure nouvelles.

Durant la période de transition, l'Office a adopté un nouveau processus de planification stratégique de grande portée. Et c'est ce nouveau

processus, qui prévoit la consultation suivie de tous les employés et de tous les membres de l'Office, qui ouvre la voie à la nouvelle organisation, l'objectif étant de favoriser l'initiative et l'esprit d'équipe dans l'exercice de toutes les fonctions de l'Office.

À la complexité et à la difficulté de la période de transition s'est ajouté le délai très court prévu pour le changement.

On a créé une équipe de transition pour s'assurer que le passage de l'ONT au nouvel Office se ferait sans heurt pour les parties intéressées et les employés.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

Les membres de l'Office sont nommés par le gouverneur en conseil pour une période d'au plus cinq ans. Le personnel de l'Office, soit environ 250 employés, aide les membres dans l'exercice de leurs fonctions. Les membres ci-après étaient en poste du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996.



Marian L. Robson,
président

M^{me} Marian Robson, de Vancouver, a été nommée présidente de l'Office des transports du Canada le 1^{er} juillet 1996. Elle était membre de l'Office national des transports depuis le 27 mars 1995. Originaire de la Saskatchewan, M^{me} Robson compte une expérience de 25 ans dans le domaine des transports, acquise dans les secteurs public et privé (gouvernement fédéral, compagnies de chemin de fer nationales et provinciales, réseau portuaire canadien et consultante indépendante en matière de transport). Avant sa nomination à l'Office national des transports, M^{me} Robson occupait le poste de vice-président du cabinet Hill and Knowlton, spécialisé dans les relations publiques internationales.

Avant de se joindre à ce cabinet, M^{me} Robson a été directrice du Cascadia Institute, un groupe de politiques publiques situé à Vancouver et se spécialisant dans les projets de tourisme, de transport et de commerce dans l'Ouest canadien et la région côtière du Pacifique aux États-Unis.

Au début des années 80, M^{me} Robson a occupé plusieurs postes de direction dans le réseau portuaire canadien, d'abord au Conseil des ports nationaux où elle a été un des quatre membres à temps plein responsables de l'admini-

nistration des 15 ports du Canada. En 1983, elle est devenue directrice de la Société canadienne des ports et présidente de la Vancouver Port Corporation lors de la création de celle-ci.

En sa qualité d'adjointe spéciale de l'honorable Otto Lang au cours des années 70, M^{me} Robson a concentré ses efforts sur les questions agricoles de l'Ouest et sur tous les modes de transport. Du fait que le Ministre était responsable de la Commission canadienne du blé, M^{me} Robson a été appelée à participer à plusieurs initiatives se rapportant à la manutention et au transport du grain, à collaborer avec des responsables gouvernementaux, des compagnies de chemins de fer, des compagnies céréalières et des groupes de producteurs pour l'élaboration et la mise en œuvre de ces programmes. À Transports Canada, elle a agi à titre de personne-ressource pour le Ministre, l'industrie du transport et les principaux clients.

M^{me} Robson a obtenu un baccalauréat ès arts en anglais de l'Université de la Saskatchewan en 1964. Elle a ensuite poursuivi, de 1965 à 1967, des études supérieures en sciences politiques à l'Université de la Colombie-Britannique et à l'Université de la Saskatchewan.



Jean Patenaude,
vice-président

M^e Jean Patenaude, de l'Île-des-Sœurs (Québec), a été nommé vice-président de l'Office des transports du Canada le 1^{er} juillet 1996. Diplômé en droit de l'Université d'Ottawa et admis au

Barreau de la province de Québec en 1976, il enrichit l'Office de ses 20 années d'expérience dans le domaine des transports et de la pratique du droit. Lors de sa nomination, il occupait les fonctions de conseiller en politiques à Transports

Canada; auparavant, il avait exercé les fonctions de conseiller auprès de la Commission d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

De 1982 à 1993, M^e Patenaude a occupé le poste d'avocat général à VIA Rail Canada Inc. À ce titre, il était responsable des services juridiques et des programmes de gestion des risques de la société d'État. Avec la collaboration des services des ressources humaines, il a mis en œuvre des programmes préventifs et a adopté des programmes de travail pour la réintégration des employés blessés en cours de travail.

De 1976 à 1982, M^e Patenaude a été avocat de la Commission canadienne des transports. Il a participé à la planification du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien et a fait des recommandations sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.



Richard Cashin,
membre

Natif de St. John's (Terre-Neuve), M^e Cashin est titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université St-François Xavier ainsi que d'un baccalauréat en droit de l'Université

de Dalhousie. M^e Cashin est devenu membre de l'Ordre du Canada en avril 1990. Il a reçu un doctorat honorifique en droit de l'Université Memorial de Terre-Neuve en mai 1991. Le 1^{er} juillet 1990, il a été nommé membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada.

De 1962 à 1968, M^e Cashin a représenté la circonscription St. John's West à la Chambre des communes. À ses deux dernières années à ce poste, il a été secrétaire parlementaire du ministre des Pêches. De 1968 à 1971, M^e Cashin a été avocat au sein du cabinet Cashin and Pike. En 1971, il est devenu président du syndicat Fisherman, Food and Allied Workers, situé à St. John's et a occupé ce poste jusqu'en juin 1993.

Tout au long de sa carrière, M^e Cashin a fait partie de plusieurs groupes de travail. Ainsi, de 1977 à 1979, il a été commissaire de l'Atlantique au sein du Groupe de travail sur l'unité canadienne. Deux fois, il a été nommé commissaire de la Commission internationale des pêches de l'Atlantique nord-ouest, la première fois de 1980 à 1984 et la seconde, de 1990 à 1993. En 1990 et 1991, il a été commissaire au sein du Forum des citoyens sur l'avenir du Canada et en mars 1992, il a été nommé président du Groupe d'études sur les revenus et l'adaptation des pêches de l'Atlantique. Il siège également au sein du Comité consultatif de la Société royale du Canada.

M^e Cashin a aussi siégé au conseil d'administration de plusieurs organismes : Institut Nord-Sud, Office canadien du poisson salé, Institut de recherche en politiques publiques, Pétro-Canada, Institut des affaires publiques, Université de Dalhousie, Commission pour l'expansion du commerce extérieur.

M^e Cashin a été nommé membre de l'Office des transports du Canada le 1^{er} juillet 1996. Il était auparavant membre de l'Office national des transports.



Keith Penner,
membre

M. Penner est né en Saskatchewan et a grandi en Alberta. Il met à contribution, dans son poste de membre de l'Office des transports du Canada, ses connaissances et son expérience du Nord canadien. En tant que député du nord de l'Ontario de 1968 à 1988, M. Penner a été le secrétaire parlementaire du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Par ailleurs, durant de

nombreuses années, il a été président du comité permanent de la Chambre des communes des affaires indiennes et du développement du Nord canadien.

M. Penner est titulaire d'un baccalauréat ès arts (histoire) ainsi que d'une maîtrise en éducation (administration). Il a poursuivi ses études de premier cycle à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle aux universités de Toronto et d'Ottawa. Il a également suivi des cours de troisième cycle aux universités Queen's et McMaster.

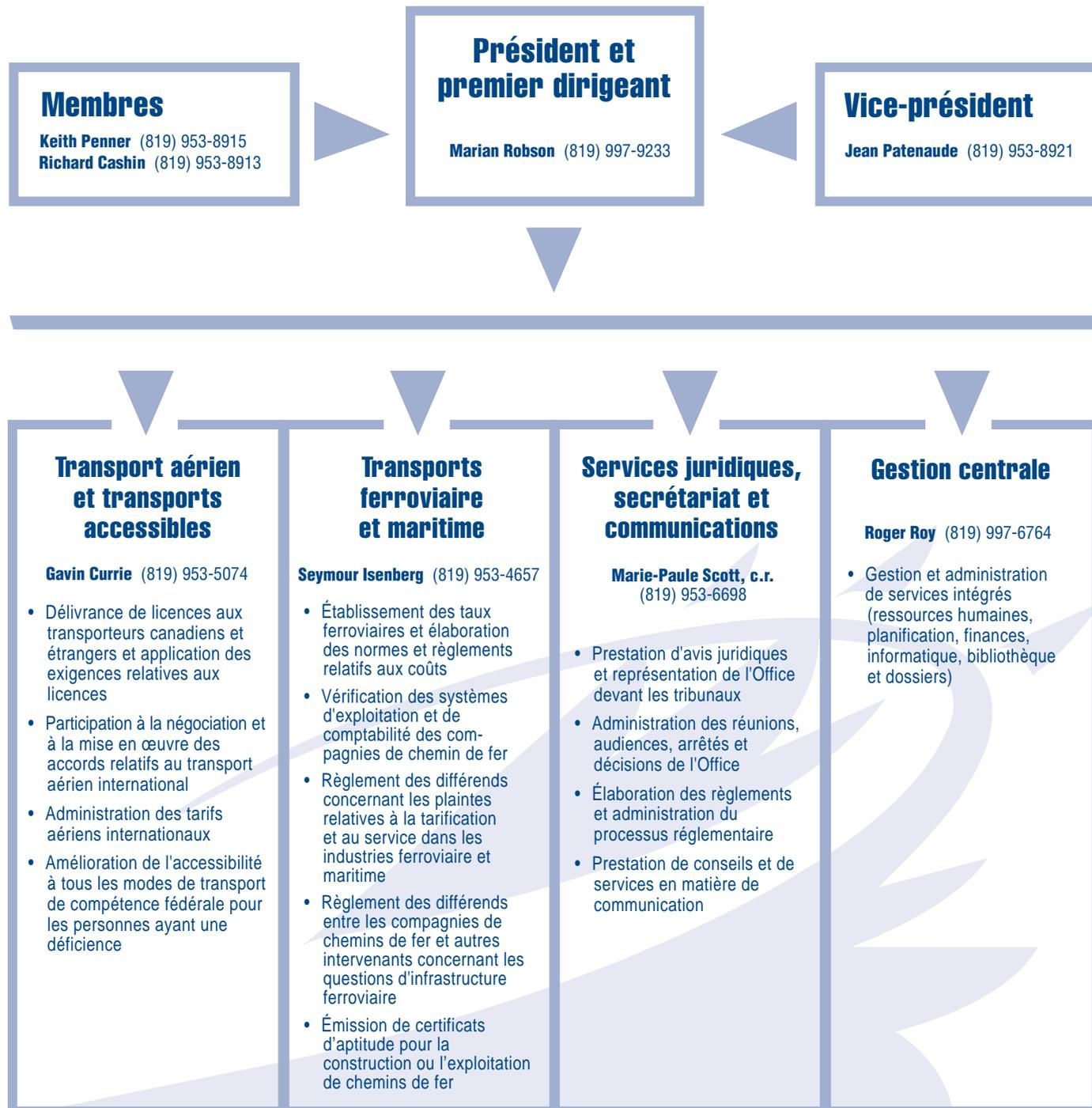
En 1987-1988, il a été visiteur-stagiaire à la Faculté de sciences politiques de l'Université Queen's. Il est membre de l'Institut agréé des transports (Amérique du Nord).

Le 1^{er} juillet 1996, M. Penner a été nommé membre de l'Office des transports du Canada. Il était auparavant membre de l'Office national des transports.

Les organigrammes ci-dessous décrivent la structure des directions générales responsables de l'administration et des programmes de l'Office.



Organigramme



Direction générale du transport aérien et des transports accessibles



G.N. Currie téléphone : (819) 953-5074
Directeur général télécopieur : (819) 953-5562

ACCORDS, TARIFS ET CONTRÔLE DE L'APPLICATION

D. Western téléphone : (819) 997-6643
Directeur télécopieur : (819) 953-5562

LICENCES ET AFFRÈTEMENTS

C. Jacques téléphone : (819) 997-8761
Directeur télécopieur : (819) 953-5562

TRANSPORTS ACCESSIBLES

J. Macdonald téléphone : (819) 953-2749
Directeur télécopieur : (819) 953-6019

Accords internationaux

F. Rosen téléphone : (819) 953-9793
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-5562

Tarifs

G. Danylchenko téléphone : (819) 997-6419
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-5686

Application de la loi

D. Rennick téléphone : (819) 953-9786
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-5562

Licences

R.V. Landry téléphone : (819) 997-6359
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-5562

Affrètements

M. Delisle téléphone : (819) 997-6227
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-5572

Évaluation financière

J. Jacob téléphone : (819) 997-8960
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-5562

Règlements, recherche et analyse

H. Nadeau téléphone : (819) 997-0806
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-6019

Plaintes et enquêtes

A. Hampel téléphone : (819) 953-9151
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-6019

Suivi et liaison

C. Stark téléphone : (819) 953-2748
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-6019

Enquêteurs principaux, contrôle de l'application

**Région du
Pacifique** téléphone : (604) 666-0620
G. King télécopieur : (604) 666-1267
Suite 250
1095 ouest, rue Pender
Vancouver (C.-B.) V6E 2M6

Région du Centre téléphone : (204) 984-6092
M. Caldwell télécopieur : (204) 984-6093
21^e étage
333, rue Main
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6

Québec téléphone : (514) 928-4173
R. Laliberté télécopieur : (514) 928-4174
Bureau 8023
101, boul. Roland-Therrien
Longueuil (Québec) J4H 4B9

**Région de
l'Ouest** téléphone : (403) 495-6618
L. Brooklyn télécopieur : (403) 495-5639
Suite 1100
9700, av. Jasper
Edmonton (Alberta) T5J 4C3

Ontario téléphone : (905) 612-5792
J. Anderson télécopieur : (905) 612-5794
7548, chemin Bath
Mississauga (Ontario) L4T 1L2

**Région de
l'Atlantique** téléphone : (506) 851-6950
B. Mercer télécopieur : (506) 851-2518
1045, rue Main, pièce 9
Moncton (N.-B.) E1C 1H1

Direction générale des transports ferroviaire et maritime



Direction générale des services juridiques, du secrétariat et des communications



M.-P. Scott, c.r. téléphone : (819) 953-6698
Avocat général télécopieur : (819) 953-9269
et Secrétaire

Services juridiques

I. MacKay téléphone : (819) 953-5510
Directeur p.i. télécopieur : (819) 953-9269

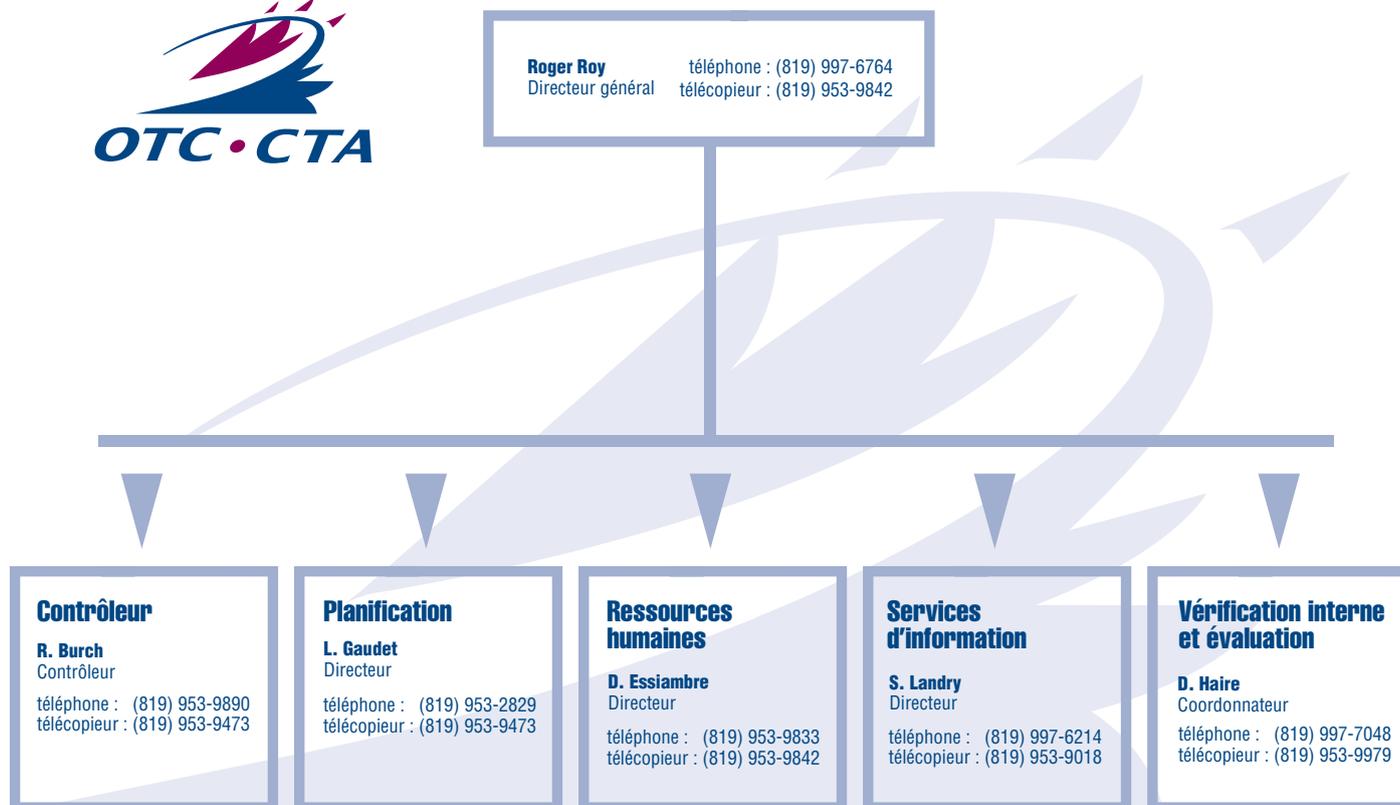
Communications et secrétariat

R. Morissette téléphone : (819) 997-0677
Directeur télécopieur : (819) 953-5253

Décisions et documents

C. Murphy téléphone : (819) 997-0099
Gestionnaire télécopieur : (819) 953-5253

Direction générale de la gestion centrale



CHAPITRE UN : TRANSPORT AÉRIEN

- Entrée sur les marchés des services de transport aérien
- L'Office, autorité en matière d'aéronautique
- Tarifs
- Application des règlements



Transport aérien

L'Office protège les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des transporteurs en veillant à ce que les transporteurs aériens qui exploitent un service aérien à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada répondent à certaines exigences économiques minimales. À cet effet, l'Office voit à l'application d'un système de délivrance de licences aux transporteurs aériens ainsi que des accords et des tarifs en matière de transport aérien international. Il veille en outre activement à l'application de la Loi et des règlements pris sous son régime.

ENTRÉE SUR LES MARCHÉS DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

L'adoption de la Loi s'est traduite par des changements de grande portée dans le domaine du transport aérien. Un des objectifs de l'Office dans ce nouveau cadre législatif consiste à voir à l'application du système de délivrance de licences pour l'exploitation de services de transport aérien au Canada et d'en maintenir l'intégrité.

SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DE LICENCES AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS

L'Office délivre des licences pour l'exploitation de services de transport aérien intérieurs et

internationaux par des transporteurs canadiens et étrangers. Il s'agit des licences délivrées à des demandeurs canadiens pour des services intérieurs et des licences accordées à des demandeurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services aériens internationaux à destination et en provenance du Canada.

L'Office a pour tâche de s'assurer que tous les demandeurs canadiens, qu'il s'agisse d'un service aérien intérieur ou d'un service aérien international **régulier** ou **à la demande**, répondent à trois exigences de base : avoir une assurance responsabilité suffisante, être titulaire d'un document d'aviation canadien délivré par Transports Canada et satisfaire aux exigences en matière de propriété et de contrôle canadiens.

Qui plus est, les transporteurs aériens canadiens qui se proposent d'exploiter un service aérien intérieur, un service international à la demande ou un service international régulier à l'aide d'aéronefs moyens ou de gros aéronefs, doivent démontrer à l'Office qu'ils remplissent certaines exigences financières prescrites. Ces conditions s'appliquent également aux transporteurs qui demandent le rétablissement d'une licence ayant été suspendue pour plus de 60 jours.

Service aérien régulier : service aérien exploité conformément à un horaire publié ou dont la fréquence est à ce point régulière qu'il représente une série systématique de vols facilement identifiables.

Service aérien à la demande : tout service aérien autre qu'un service aérien régulier, ce qui comprend, de façon non exclusive, les affrètements.

Le ministre des Transports doit désigner les demandeurs canadiens de services aériens internationaux réguliers comme étant admissibles à une licence internationale service régulier. Les demandeurs étrangers d'une telle licence doivent être désignés par un gouvernement étranger et détenir un document délivré par ce dernier qui est l'équivalent d'une licence internationale service régulier. Les accords bilatéraux de services aériens auxquels le Canada est partie peuvent préciser d'autres exigences applicables aux demandeurs de services aériens réguliers (voir la section intitulée « L'Office, autorité en matière aéronautique »). Il est du devoir de l'Office de s'assurer que les demandeurs étrangers qui veulent exploiter des services aériens internationaux à la demande détiennent également une licence équivalente délivrée par leur pays d'origine ainsi qu'un document d'aviation canadien délivré par Transports Canada.

Avant de délivrer une licence, l'Office doit être convaincu qu'au cours des 12 mois précédant la délivrance, le demandeur n'a pas vendu ou n'a pas offert de vendre un service aérien pour lequel il demande une licence (voir la section intitulée « Protection des consommateurs »).

Outre la délivrance de licences aux transporteurs ayant démontré qu'ils satisfont aux conditions susmentionnées, l'Office exerce d'autres fonctions touchant les licences : il veille à l'observation de la Loi, des dispositions réglementaires et des accords internationaux; il suspend ou annule les licences lorsque les exigences législatives ou réglementaires ne sont plus remplies; il s'occupe des plaintes; il répond aux demandes d'interprétation et d'exemption visant certaines dispositions de la Loi et des règlements d'application.

Durant la période visée par ce rapport, l'Office a délivré 1 354 licences à des transporteurs canadiens et étrangers, en remplacement de 1 969 des 4 060 licences délivrées par l'ONT. Cette réduction du nombre de licences résulte en partie du fait que certains transporteurs ont cessé d'exploiter des services ou ont mis fin à leurs activités. Mais elle s'explique surtout par la nouvelle classification des services aériens. Par exemple, alors qu'on exigeait auparavant qu'un transporteur aérien détienne une licence pour exploiter un service intérieur dans le Sud du Canada et une autre pour exploiter un service dans le Nord, une seule licence est maintenant requise pour l'ensemble du Canada.

Au cours de la période visée, l'Office a été saisi de 158 demandes visant de nouveaux services aériens intérieurs, internationaux réguliers ou internationaux à la demande. Il a délivré 76 licences et a rejeté 2 demandes, les autres dossiers ayant été étudiés après le 1^{er} janvier 1997. Du nombre de licences délivrées, 35 visaient des transporteurs canadiens qui avaient déposé une demande entre le 1^{er} juillet

et le 31 décembre 1996. Ce chiffre se répartit comme suit : 18 licences intérieures, 3 licences internationales service régulier et 14 licences internationales service à la demande. L'Office a délivré 41 licences à des transporteurs étrangers : 8 licences internationales service régulier et 33 licences internationales service à la demande.

Environ 1 900 transporteurs aériens canadiens et étrangers étaient titulaires de licences en date du 31 décembre 1996. De ce nombre, 1 020 étaient des transporteurs canadiens titulaires de licences intérieures et internationales et 882, des transporteurs étrangers titulaires de licences pour des services internationaux.

Du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996, l'Office a examiné 36 dossiers rattachés à la question de la propriété canadienne et en a rejeté un seul. Il a appliqué une fois le critère de santé financière en vertu des nouvelles dispositions législatives et a approuvé la demande.

L'Office exerce une surveillance sur les titulaires de licences en ce qui concerne l'obligation de détenir un document d'aviation canadien valide et de détenir l'assurance responsabilité prescrite. C'est ainsi qu'au cours de la période visée, il a fait le suivi de 1 816 cas en matière d'assurance, principalement pour vérifier que les transporteurs aériens avaient fourni les renseignements nécessaires.

PERMIS D'AFFRÈTEMENT

Lorsqu'un transporteur obtient une licence internationale service à la demande et avant qu'il ne puisse exploiter un service d'affrètement en provenance du Canada, il doit obtenir de l'Office un permis d'exploitation d'un vol ou d'une série de vols d'affrètement. (Cette exigence ne vise pas les vols d'affrètement à destination des États-Unis, auxquels s'appliquent des

exigences plus souples, comme il est expliqué ci-après.) Cette procédure garantit que les transporteurs aériens qui exploitent des vols d'affrètement internationaux assurent une protection appropriée des paiements par anticipation qu'ils ont reçus des affréteurs au moyen de garanties financières. Ces garanties doivent provenir d'une institution financière canadienne et prévoient que tous les paiements anticipés sont pleinement protégés au moment où le transporteur aérien les reçoit et jusqu'à l'exécution des vols d'affrètement internationaux. Par ailleurs, l'Office vérifie que les transporteurs exercent des activités uniquement avec des affréteurs agréés par la province, s'il y a lieu, et que les affréteurs assurent une protection appropriée des paiements par anticipation qu'ils ont reçus des voyageurs, avant qu'une licence d'affrètement ne soit délivrée pour certains vols affrétés.

Dans la modification qu'il a apportée au RTA en juillet 1996, l'Office a inclus des dispositions concernant plus précisément les services affrétés transfrontaliers. Ces nouvelles dispositions ont eu pour effet de libéraliser la réglementation de ce type de services, conformément à la Loi et aux conditions de l'accord bilatéral de services aériens de février 1995 conclu entre les gouvernements du Canada et des États-Unis d'Amérique (communément appelé accord ciels ouverts). Par exemple, plusieurs restrictions ont été supprimées, et les transporteurs ne sont plus tenus d'obtenir l'approbation préalable de l'Office pour exploiter des vols d'affrètement non revendables pour le transport de passagers à partir du Canada et des vols d'affrètement de transport de marchandises. Cela a donné lieu à une réduction considérable des formalités administratives auxquelles étaient soumis les transporteurs aériens. En ce qui concerne la protection des paiements par anticipation pour les vols d'affrètement transfrontaliers de transport de passagers à partir du Canada,

il incombe aux transporteurs de démontrer à l'Office qu'ils jouissent d'une protection suffisante pour les vols d'affrètement de passagers effectués à partir du Canada et à destination des États-Unis. Par ailleurs, dans certaines circonstances, l'Office peut accorder des autorisations d'une durée d'un an, plutôt que des permis individuels pour chaque vol d'affrètement ou série de vols d'affrètement. Depuis la mise en œuvre des nouvelles dispositions du *RTA*, les transporteurs canadiens et américains de vols d'affrètement ont profité du nouveau régime.

Au cours de la période visée, l'Office a été saisi de 760 demandes d'autorisation en vue d'exploiter des vols d'affrètement à partir du Canada et a délivré le même nombre de permis. Les transporteurs ne sont pas tenus de détenir un permis pour exploiter des vols d'affrètement à partir d'un pays étranger, mais ils doivent donner un préavis à l'Office. Ce dernier a reçu 324 avis de ce genre au cours de la période visée.

Le personnel de l'Office a par ailleurs élaboré et modifié des guides sur les divers types d'affrètement dans le but d'aider les transporteurs à présenter leurs demandes. Les exploitants de services d'affrètement transfrontaliers peuvent maintenant demander une seule autorisation au lieu de divers permis-programmes, et l'Office a également élaboré un guide à leur intention comprenant, entre autres, des exigences sur les documents à soumettre.

L'Office a établi un service téléphonique 24 heures par jour, 7 jours par semaine pour les situations d'urgence applicables aux vols d'affrètement qui surviendraient après les heures normales. C'est ainsi que du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996, l'Office a répondu à 88 situations d'urgence.

POUVOIR D'EXEMPTION

Il est loisible à l'Office d'exempter une personne de l'application des dispositions de la Loi ou du *RTA* relatives au transport aérien, lorsqu'il estime que l'intéressé s'y est conformé dans une large mesure ou a pris des mesures équivalant à l'application effective des dispositions en cause. Une exemption peut être accordée également si l'Office estime que la conformité n'est pas nécessaire, n'est pas souhaitable ou n'est pas commode, auquel cas l'exemption peut être assortie de certaines conditions. Ce pouvoir d'exemption accorde à l'Office la marge de manœuvre nécessaire à l'égard de diverses situations auxquelles doit faire face une industrie très dynamique et en évolution constante. Plusieurs situations justifient l'octroi d'une exemption, depuis le simple dépôt d'une demande de permis d'affrètement en dehors de la période prescrite et l'autorisation à un transporteur de confier l'aller et le retour d'un vol d'affrètement à différents transporteurs, jusqu'à l'exploitation d'un vol sans licence. Durant la période visée, l'Office a approuvé 244 demandes d'exemption et en a rejeté une seule.

Par exemple, en octobre 1996, l'Office a examiné une demande d'exemption et une demande de permis d'affrètement de la part d'un licencié canadien pour l'exploitation d'un vol d'affrètement autour du monde. Il lui a accordé plusieurs exemptions de l'application de certaines dispositions du *RTA* et lui a délivré un permis d'affrètement pour que le vol puisse être effectué.

SUSPENSION OU ANNULATION DE LICENCES

Lorsque l'Office estime qu'un transporteur aérien ne satisfait plus à l'une des trois exigences de base en matière de délivrance de licences (qualité de Canadien, détention d'un document d'aviation canadien et assurance responsabilité

SOMMAIRE DES QUESTIONS SE RAPPORTANT À LA DÉLIVRANCE DE LICENCES

L'adoption de la Loi a donné lieu à d'importants changements dans la réglementation de l'industrie du transport par l'État. Les changements législatifs et réglementaires applicables à la prestation des services de transport aérien intérieurs au Canada sont résumés ci-après.

- L'ancien système de délivrance de licences pour l'exploitation de services dans le Nord canadien a été éliminé, ce qui signifie qu'il y a maintenant un seul régime de délivrance de licences intérieures pour l'ensemble du pays. Il n'y a plus de critères d'inversion du fardeau de la preuve, et les transporteurs aériens du Nord ne sont plus tenus de publier un avis d'opposition à de nouveaux services aériens proposés. Du point de vue de la réglementation économique, tout transporteur aérien titulaire d'une licence intérieure peut maintenant exploiter, au moment et à la fréquence de son choix, un service entre deux points quelconques au Canada.
- De nouvelles exigences financières ont été imposées aux nouveaux demandeurs canadiens qui veulent utiliser de gros avions et des avions moyens pour la première fois. Ces exigences visent également les transporteurs canadiens dont la licence les autorisant à utiliser de tels avions a été suspendue pour au moins 60 jours et qui veulent la rétablir.
- Un transporteur aérien doit être titulaire d'une licence de l'Office avant de vendre ou d'offrir de vendre des services aériens pour lesquels la licence est requise.
- L'Office n'a plus compétence quant aux projets de fusion et d'acquisition de transporteurs aériens canadiens.
- Il n'y a plus de critère d'intérêt public auquel doivent répondre les demandeurs d'une licence internationale service à la demande.
- Le préavis applicable à l'abandon ou à la réduction d'un service intérieur à destination d'un point a été diminué de 120 à 60 jours et ne vise que les situations où le retrait du service signifie qu'aucun titulaire de licence ne desservirait le point ou que le point serait desservi par un seul titulaire de licence dans le cadre d'un vol hebdomadaire.
- Le nombre de catégories d'avions utilisés par un transporteur aérien canadien dans le cadre de services intérieurs ou internationaux a été réduit de 8 à 4, soit les petits avions, les avions moyens, les gros avions et les avions tout-cargo.
- Il n'y a maintenant que trois types de licence de transporteur aérien : licence intérieure, licence internationale service régulier et licence internationale service à la demande. La délivrance des licences aux transporteurs aériens canadiens repose également sur la catégorie d'avions qu'utilise le transporteur (par exemple, licence internationale service régulier, petits avions). Il n'y a pas de classification semblable pour les licences délivrées aux transporteurs aériens non canadiens.

prescrite), il est **tenu** de suspendre ou d'annuler la ou les licences. Cette obligation est assortie d'un pouvoir discrétionnaire. Lorsqu'un demandeur de licence a enfreint des dispositions de la partie II ou de ses textes d'application – à l'exclusion des trois exigences fondamentales applicables à l'entrée dans un marché –, l'Office **peut** suspendre ou annuler une licence. Au cours de la période visée, l'Office a suspendu ou annulé la licence de 252 transporteurs aériens, dont 106 avaient demandé à l'Office de prendre une telle mesure, pour diverses raisons. Par exemple, un transporteur peut souhaiter la suspension de ses activités en raison du caractère saisonnier de son service, ou parce qu'il a procédé à la réorganisation de ses activités. Au cours de la période visée, l'Office a rétabli, à 33 reprises, une licence qui avait été antérieurement suspendue.

DEMANDES DE DÉCISIONS DE L'OFFICE AU SUJET DE L'INTERPRÉTATION DE LA LOI ET DU RTA

L'Office est saisi des demandes d'interprétation de la Loi et du RTA. Par exemple, l'Office peut être appelé à déterminer si une activité proposée constitue un service aérien public disponible, ce qui nécessiterait une licence. L'intervention de l'Office peut également porter sur un accord d'exploitation entre deux transporteurs aériens. Au cours de la période visée, l'Office a reçu sept demandes de ce genre sur lesquelles il a statué.

PROTECTION DES CONSOMMATEURS

En vertu de la *LTN de 1987*, les transporteurs canadiens ayant demandé à l'ONT une licence d'exploitation de services aériens intérieurs ou internationaux, service régulier ou à la demande, devaient satisfaire à trois exigences précises pour l'entrée dans un marché (être Canadien, détenir un document d'aviation canadien et détenir

Les dispositions relatives à la protection des consommateurs ont pour objet de garantir que les demandeurs ont une chance raisonnable de réussir à exploiter un service aérien et de réduire ainsi au minimum les interruptions de service.

l'assurance responsabilité prescrite). En vertu de la nouvelle loi, les demandeurs canadiens doivent remplir des conditions financières prescrites, et il est interdit à tous les demandeurs de vendre ou d'offrir de vendre des services de transport avant d'avoir obtenu une licence.

Les exigences relatives à la santé financière s'appliquent à tous les demandeurs canadiens de nouvelle licence et de rétablissement d'une licence intérieure ou internationale (suspendue pour au moins 60 jours) autorisant l'utilisation d'aéronefs moyens ou de gros aéronefs de transport de passagers. Les exigences financières garantissent que les demandeurs ont acquis ou ont démontré qu'ils sont en mesure d'acquies suffisamment de fonds pour financer les activités proposées. Le montant des fonds requis est déterminé selon les coûts de démarrage prévus et les coûts d'exploitation et les frais généraux d'une période de 90 jours applicables aux services proposés. Au moins 50 pour cent des fonds doivent avoir été acquis au moyen d'investissements (p. ex., des détenteurs d'actions d'une société) non remboursables pendant au moins un an. Le demandeur doit être en mesure d'obtenir le reste des fonds au moyen d'une marge de crédit ou d'un autre instrument financier semblable.

Ces dispositions ont pour objet de garantir que les demandeurs ont une chance raisonnable de réussir à exploiter un service aérien et de réduire ainsi au minimum les interruptions de service. L'Office protège également les consommateurs en s'assurant que les paiements par

anticipation qu'ils ont versés aux affréteurs et aux exploitants de vols d'affrètement sont pleinement protégés dès leur réception. Ce volet est décrit d'une manière détaillée dans la section intitulée « Permis d'affrètement ».

Ainsi, l'Office assure la protection des consommateurs en garantissant que les transporteurs canadiens répondent à un critère de santé financière, que tous les demandeurs et les titulaires de licences détiennent l'assurance responsabilité prescrite, que Transports Canada considère qu'ils satisfont aux exigences en matière de sécurité, que le service de transport aérien est vendu ou offert en vente uniquement lorsque le transporteur aérien a obtenu la licence demandée; et que les passagers des vols d'affrètement obtiendront un remboursement ou un autre service de transport si le transporteur ou l'affréteur est dans l'impossibilité de s'acquitter de ses obligations.

APPUI AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS

L'Office protège les intérêts des transporteurs aériens canadiens de diverses façons. Dans le secteur du transport intérieur, il s'assure que les transporteurs satisfont aux exigences de propriété et de contrôle canadiens. Dans le secteur des vols affrétés internationaux, les transporteurs aériens canadiens ont un accès illimité au marché des affrètements en provenance du Canada, sous réserve des exigences réglementaires habituelles. De plus, conformément à la politique du Canada de 1978 sur le transport aérien international à la demande, le nombre de passagers en provenance du Canada qu'un transporteur étranger peut acheminer et le nombre de vols cargo en provenance du Canada qu'il peut offrir sont limités à une proportion de passagers transportés et de vols cargo effectués à partir du pays d'origine du transporteur étranger et à destination du Canada. En tant qu'autorité canadienne en matière d'aéronautique, l'Office sert également les

intérêts des transporteurs aériens canadiens internationaux réguliers en les aidant à obtenir tous les avantages possibles découlant des accords bilatéraux négociés de services aériens. Cette question est traitée dans la section intitulée « L'Office, autorité en matière d'aéronautique ».

L'OFFICE, AUTORITÉ EN MATIÈRE D'AÉRONAUTIQUE

L'Office joue un rôle important dans l'application des accords internationaux de services aériens. En sa qualité d'autorité en matière d'aéronautique et d'organisme fédéral responsable de la réglementation économique des services de transport, l'Office voit à la mise en œuvre des accords bilatéraux de services aériens et au respect de leurs conditions. Par ailleurs, le personnel de l'Office travaille de concert avec celui d'autres ministères pour négocier des accords, fournir une expertise dans le domaine de la réglementation et favoriser la mise en œuvre concrète des accords. Au cours de la période visée, l'Office a étudié 57 demandes concernant des accords bilatéraux et des mesures de collaboration entre transporteurs aériens.

ACCORDS BILATÉRAUX DE SERVICES AÉRIENS

Les services aériens internationaux réguliers sont en grande partie régis par un cadre d'accords bilatéraux de services aériens qui complètent la convention de 1944 sur l'aviation civile internationale (convention de Chicago). En plus de prescrire les droits de desserte de route, les accords bilatéraux traitent également des questions comme la sécurité aérienne, les tarifs, l'application de lois nationales, le règlement des litiges, l'utilisation de certains aéroports, la possibilité d'appliquer les droits de douane aux équipements des compagnies aériennes, la fiscalité et les mesures de manutention au sol.

En vertu de l'article 77 de la Loi, l'Office agit comme autorité canadienne en matière d'aéronautique dès lors qu'un texte le prévoit, et dans les cas où le Ministre le charge d'exercer de telles attributions. À ce titre, l'Office voit à la mise en œuvre et au respect des divers accords bilatéraux de services aériens.

C'est le Directeur des négociations aériennes qui assume la responsabilité de négocier les accords bilatéraux de services aériens, mais il peut compter sur la participation du personnel de l'Office. L'équipe de négociation est composée, en règle générale, de représentants du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, de Transports Canada et de l'Office. Le représentant de l'Office a pour rôle de prodiguer des conseils au sujet de l'interprétation des textes proposés, de suggérer des formulations au Directeur des négociations aériennes et à l'équipe de négociation et de contribuer à l'élaboration de documents définissant le mandat de négociations à venir. Dans le cadre de négociations, le personnel de l'Office se concentre principalement sur les dispositions touchant le rôle de l'Office en tant que responsable de la réglementation économique : autorisation de services aériens, limites de capacité et tarifs, dépôt de tableaux de route, changements d'aéronef, partage de codes, réservation de capacité, et règles régissant l'exploitation de vols d'affrètement. L'Office utilise également un système automatisé de recherche de l'information où figurent tous les textes des accords bilatéraux de services aériens du Canada.

Au cours de la période visée, le personnel de l'Office a participé à la négociation d'accords bilatéraux avec dix pays. Des accords ont été signés avec huit d'entre eux, soit l'Argentine, le Costa Rica, la République d'El Salvador, l'Allemagne, le Guatemala, l'Inde, le Nicaragua et les Philippines. Ces accords, nouveaux ou

modifiés, suscitent de nouvelles possibilités de service pour les transporteurs canadiens. Dans les deux autres cas, soit ceux du Bahreïn et de la Belgique, les négociations n'ont pu être menées à terme et seront reprises ultérieurement.

SERVICES AFFRÉTÉS

Les accords bilatéraux de services aériens ne traitent pas en détail, règle générale, des services aériens internationaux affrétés (à la demande). Selon l'article 5 de la convention de Chicago, chaque pays a le droit d'accepter ou de refuser des vols d'affrètement sur son territoire ou d'imposer des conditions à cet égard. Il appartient au ministre des Transports d'élaborer et de formuler la politique gouvernementale, y compris en matière de services aériens affrétés, mais l'Office est chargé de voir au respect des dispositions de la Loi et du RTA concernant les vols affrétés.

Le RTA assure la réglementation des vols d'affrètement en provenance du Canada et la reconnaissance des règles du pays d'origine pour les vols en provenance d'autres pays. L'Office entretient une correspondance avec les autorités étrangères pour appuyer les programmes d'affrètement en provenance du Canada et les intérêts commerciaux du Canada. C'est ainsi qu'il peut viser à conclure un accord avec des autorités aéronautiques étrangères pour établir une meilleure acceptation du principe d'application et de reconnaissance des règles du pays d'origine applicables aux vols d'affrètement. Par exemple, au cours de la période visée, l'Office a mené des consultations suivies et complexes avec les autorités de la Guyane, qui veut mettre en œuvre des exigences de cautionnement qui auraient constitué une menace sérieuse pour l'accès des affréteurs canadiens à ce marché. On a non seulement réussi à annuler cette initiative, mais les négociateurs ont également amélioré l'accès à la Guyane aux affréteurs canadiens.

MESURES DE COOPÉRATION ENTRE COMPAGNIES AÉRIENNES

De plus en plus, les transporteurs canadiens et étrangers assurent des services internationaux réguliers dans le cadre de mesures qui prévoient le **partage de codes** et la **réservation de capacité** de vols exploités par d'autres compagnies aériennes sur des marchés qui ne permettent pas l'utilisation d'aéronefs propres. Ces alliances dans le domaine des services aériens sont nouvelles, prennent de l'ampleur et peuvent nécessiter des négociations pour l'obtention de droits de partage de codes de l'autre partie à l'accord. Certains accords bilatéraux de services aériens ou certaines mesures exigent que le transporteur canadien et le transporteur étranger établissent et maintiennent un accord commercial, sous réserve de l'approbation des autorités en matière d'aéronautique. Qui plus est, les cas où une personne fournit la totalité ou une partie d'un aéronef, avec équipage, à un transporteur licencié sont soumis aux dispositions prévues dans la modification de juillet 1996 apportée au *RTA*. Les dispositions traitent de questions touchant les usagers des services aériens comme l'assurance responsabilité et la divulgation de telles mesures de coopération. En conséquence, le *RTA* oblige les participants à maintenir l'assurance responsabilité civile et applicable aux passagers, et à détenir la licence et les certificats d'exploitation nécessaires. En ce qui concerne la divulgation des mesures de coopération, le *RTA* précise le contenu de l'avis qu'il faut donner aux voyageurs concernant l'exploitation d'un service aérien au moyen d'un aéronef et d'un équipage fournis par une autre personne. Bon nombre de ces mesures de coopération nécessitent l'approbation de l'Office, afin notamment que ce dernier puisse vérifier que les intérêts des consommateurs sont protégés.

Réservation de capacité : accord conclu entre compagnies aériennes, suivant lequel un transporteur aérien fait l'acquisition d'un certain nombre de sièges passagers ou d'une certaine quantité d'espace pour le transport de marchandises à bord d'aéronefs utilisés par un autre transporteur aérien. De tels accords prévoient en général le partage de codes.

Partage de codes : accord conclu entre compagnies aériennes, suivant lequel un transporteur aérien vend des services de transport au moyen de son propre code et numéro de vol, pour des vols exécutés par un autre transporteur aérien.

Au cours de la période visée, l'Office s'est penché sur diverses mesures de coopération concernant la conclusion d'une alliance nouvelle ou révisée, la réservation de capacité et des mesures de partages de codes visant des services aériens internationaux réguliers. Ces mesures concernaient les transporteurs aériens suivants :

- Les Lignes aériennes Canadien International et Philippine Airlines, pour l'exploitation de services entre le Canada et les Philippines;
- Air Canada et Lufthansa, pour l'exploitation de services entre le Canada et l'Allemagne, accord qui permettrait à Air Canada de vendre des services de transport au moyen de son propre code dans le cadre de vols de Lufthansa et de ses transporteurs affiliés pour des services de correspondance en Allemagne, et à Lufthansa de vendre des services de transport au moyen de son propre code à bord des vols d'Air Canada et de certains transporteurs affiliés pour des services de correspondance au Canada;

- Air Canada et Lufthansa, pour l'exploitation de services par Air Canada entre le Canada et la Grèce au moyen d'aéronefs de Lufthansa sur le tronçon Francfort-Athènes;
- Air Canada et British Midland, pour l'exploitation de services par Air Canada entre le Canada et la Belgique au moyen d'aéronefs de British Midland pour le tronçon Londres-Bruxelles;
- Les Lignes aériennes Canadien International et British Airways pour l'exploitation de services entre Calgary et Londres et Vancouver et Londres, British Airways étant autorisée à vendre des services de transport au moyen de son propre code à bord des vols des Lignes aériennes Canadien International et de certains transporteurs affiliés pour des services de correspondance précis au Canada.

L'Office a également examiné plusieurs demandes visant des mesures de coopération pour l'exploitation de services d'affrètement intérieurs et internationaux au cours de la période visée. Des 56 demandes concernant les accords bilatéraux dont l'Office a été saisi durant la période visée, 17 visaient le partage de codes ou des mesures de réservation de capacité et 17, l'affrètement d'un aéronef en entier et de son équipage d'une autre personne par un titulaire de licence. Les autres demandes concernaient l'application d'accords bilatéraux ou d'accords bilatéraux supplémentaires.

TARIFS

Le rôle de l'Office au chapitre de l'application des tarifs est très différent selon qu'il s'agit de services intérieurs ou de services internationaux.

Les transporteurs ne déposent pas les tarifs intérieurs auprès de l'Office, mais les dispositions législatives exigent qu'ils en permettent l'inspec-

tion sur demande. Le personnel de l'Office responsable de l'application des dispositions réglementaires examine les tarifs pour vérifier leur conformité à la Loi, dans le cadre du programme d'inspection périodique (voir aussi la section intitulée « Application des règlements »).

Tarif : barème des prix, taux, frais et autres conditions de transport applicables à la prestation d'un service aérien et de services connexes.

Par ailleurs, sur réception d'une plainte, l'Office peut examiner le prix de base d'un transporteur aérien (soit le prix sans restriction qui constitue le montant le moins élevé à payer par un adulte pour le transport aller) dans des situations de monopole. Si l'Office estime que le prix de base n'est pas raisonnable, il peut rejeter le tarif et ordonner un remboursement si la chose est possible.

En ce qui concerne le transport aérien international, l'Office examine les tarifs déposés par les transporteurs canadiens et étrangers pour s'assurer que les prix, les frais, les tableaux de service ainsi que les conditions de transport sont conformes aux dispositions réglementaires canadiennes et aux accords bilatéraux applicables. Dans le cadre de cet examen, l'Office étudie également les demandes d'exemptions de l'application des exigences applicables aux délais de dépôt, pour que les transporteurs aériens puissent introduire des tarifs plus conformes aux conditions du marché ou des tarifs novateurs le plus rapidement possible.

Les tarifs de transport aérien international doivent être déposés auprès de l'Office par tous les transporteurs assurant des services aériens internationaux à destination et en provenance du Canada. Dans la plupart des cas, les tarifs

doivent comprendre les conditions de transport ainsi que les prix, frais et taux applicables sur toutes les routes. Toutefois, dans le cas des accords bilatéraux du Canada avec les États-Unis et l'Allemagne, seules les conditions de transport doivent être déposées. Les prix, taux et frais de transport sur ces marchés sont maintenant exclus de cette exigence.

Le personnel de l'Office examine tous les tarifs déposés pour s'assurer qu'ils sont conformes aux dispositions législatives canadiennes et aux accords bilatéraux applicables. Ceux qui ne le sont pas peuvent être rejetés ou ne pas être approuvés.

Durant la période visée, l'Office a reçu un total de 4 763 dépôts de tarif, et la plupart n'ont pas nécessité d'intervention. Dans un pour cent des cas environ, le transporteur a apporté des modifications techniques demandées par le personnel. L'Office a été appelé à intervenir dans 12 cas pour empêcher qu'un tarif déposé n'entre en vigueur. Le dépôt de ces tarifs se fait dans la plupart des cas par la voie électronique, ce qui facilite le processus d'examen et d'acceptation.

Les demandes d'autorisation spéciales (DAS) désignent les demandes que font des transporteurs aériens pour que des tarifs ou des révisions entrent en vigueur sur un préavis d'un jour. De tels tarifs et de telles révisions sont indispensables au maintien d'un marché dynamique et concurrentiel. On utilise les DAS pour corriger les erreurs dans l'affichage des taux par les systèmes de réservation informatisés, pour déposer des taux applicables à une vente de sièges à rabais ou toute autre initiative à ce chapitre entreprise par un transporteur concurrent, ou encore pour donner suite à des mesures échappant au contrôle du transporteur, comme l'augmentation subite du prix du carburant. Au cours de la période visée, l'Office a reçu et étudié 2 655 DAS.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Au cours de la période visée, l'Office a examiné et accepté un accord qu'avaient conclu plusieurs transporteurs aériens internationaux pour renoncer aux limitations de la responsabilité applicables, en vertu de la convention de Varsovie, en cas de décès ou de blessures subies par des passagers à bord de vols internationaux. En conséquence, les transporteurs aériens qui ont déposé des tarifs en fonction de cet accord peuvent maintenant être tenus d'assumer le plein montant des indemnités dans de tels cas. En vertu de la convention de Varsovie, la responsabilité est restreinte à moins que l'on puisse démontrer que le transporteur est coupable de faute intentionnelle, forme extrême de négligence.

TARIFICATION ET PRATIQUES DE PROMOTION INJUSTES

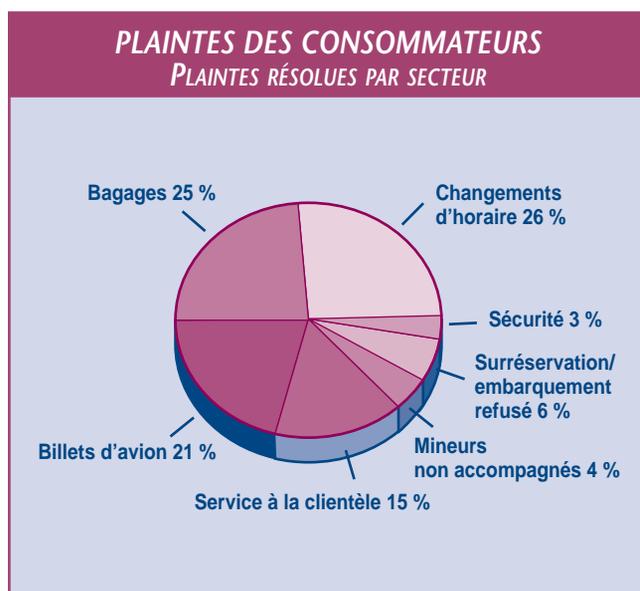
L'Office mène des enquêtes sur les plaintes et les allégations de tarification et de pratiques promotionnelles injustes ou répréhensibles. Au cours de la période visée, l'Office a reçu en tout 17 plaintes de l'industrie; certaines ont été réglées dans le cadre de discussions officieuses avec le personnel de l'Office et d'autres, par une décision de l'Office. Un certain nombre de plaintes ont résulté, durant la période visée, des accords de services aériens conclus par le Canada avec les États-Unis, la Suisse et l'Allemagne. On alléguait que les transporteurs étrangers imposaient des tarifs inférieurs à ceux des transporteurs canadiens pour des services entre le Canada et un troisième pays, via le pays d'attache des transporteurs étrangers en question.

PLAINTES PROVENANT DES CONSOMMATEURS

Le personnel de l'Office répond aux plaintes provenant de voyageurs qui ont rencontré des difficultés lorsqu'ils utilisent le transport aérien.

Au cours de la période visée, l'Office s'est occupé de 40 plaintes dont avait été saisi l'ONT, en a reçu 54 nouvelles et en a réglé 73. Les 21 qui restent seront examinées en 1997.

Le diagramme ci-dessous donne une ventilation des plaintes. Près de 75 pour cent des plaintes concernent trois questions : changements à l'horaire qui se sont traduits par des retards ou des annulations par suite de mauvaises conditions météorologiques ou de problèmes d'ordre mécanique; montant de l'indemnisation offerte par les transporteurs en cas de bagages perdus, endommagés ou en retard; remboursement des billets d'avion. On s'est également plaint à propos du service à la clientèle – par exemple, l'information fournie par le représentant du transporteur – ou des conditions de transport. Le reste des plaintes avait trait à des questions comme l'embarquement et la surréservation.



PAR TÉLÉPHONE, C'EST TELLEMENT SIMPLE 1-800-883-1813

Au cours de la période visée, l'Office a reçu 481 appels téléphoniques sur la ligne 1-800 consacrée aux questions des consommateurs. De ce nombre, 123 concernaient un problème rencontré en cours de voyage ou des questions au sujet des voyages. D'autres personnes ont demandé des renseignements généraux sur les voyages, sur l'état de leur dossier ou sur la brochure intitulée *Prenez l'air averti*, guide à l'usage des consommateurs publié par l'Office et qui contient des renseignements d'ordre général sur le transport aérien. Cette brochure est offerte sur demande.



APPLICATION DES RÈGLEMENTS

Par l'intermédiaire d'un programme actif d'application des règlements qui prévoit des inspections périodiques et la conduite d'enquêtes sur des illégalités alléguées, l'Office exige que les transporteurs se conforment aux dispositions de la Loi et du règlement d'application, et que les transporteurs ainsi que les exploitants de terminaux assujettis aux dispositions du *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience* établissent les programmes de formation nécessaires. Au cours de la période visée, l'Office a élaboré des projets de

règlements concernant un système de sanctions administratives pécuniaires pour les infractions à la Loi et au règlement d'application.

Les dispositions de la Loi au chapitre de l'application des règlements énoncent les mesures que l'Office peut prendre contre une personne qui contrevient à une disposition de la Loi ou du règlement d'application. Ainsi, l'Office peut décider de procéder par voie de déclaration sommaire de culpabilité, auquel cas des accusations seront portées et le processus judiciaire normal s'appliquera. D'autre part, la Loi habilite l'Office à établir un système administratif prévoyant des sanctions pécuniaires. Ce système aidera l'Office à faire appliquer la Loi et le règlement d'application de façon plus efficiente et plus efficace. En outre, comme c'est le Tribunal de l'aviation civile, et non les tribunaux judiciaires, qui pourra être appelé à déterminer s'il y a eu violation ou non, ce système permettra aussi de réduire les coûts supportés par les personnes accusées d'avoir enfreint la Loi ou le règlement d'application, et contribuera à réduire l'arriéré de travail des tribunaux. Quel que soit le moyen sélectionné par l'Office, la sanction maximale prévue est de 5 000 \$ pour une personne physique et de 25 000 \$ pour une personne morale.

L'Office est à rédiger un règlement concernant les sanctions administratives pécuniaires. Au cours de la période visée, l'Office a examiné les dispositions de la Loi et du règlement d'application pour décider lesquelles devraient être incluses dans l'annexe des « textes désignés » qui fera partie du projet de règlement qui doit entrer en vigueur au milieu de 1998.

La Loi prévoit également la désignation d'agents verbalisateurs. Une fois entré en vigueur le nouveau règlement sur les textes désignés, l'agent verbalisateur qui estime qu'une personne a contrevenu à une disposition désignée, aura le

pouvoir de dresser un procès-verbal indiquant le nom du contrevenant et les faits reprochés, le montant de la sanction à payer ainsi que le délai et les modalités du paiement. La contravention pourra aussi être assimilée à une infraction; dans ce cas, le dossier sera transmis à la Gendarmerie royale du Canada (ci-après la GRC) qui engagera des poursuites criminelles. Les contraventions peuvent être réprimées soit comme violations, soit comme infractions, les poursuites pour violation et celles pour infraction s'excluant toutefois mutuellement.

PROGRAMME D'APPLICATION DES RÈGLEMENTS DE L'OFFICE

Pour encourager l'observation de la Loi, du RTA ainsi que du *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience* (voir Chapitre quatre), l'Office a établi un programme d'inspection et d'enquête à deux volets (ci-après I et E). L'application du programme est confiée à six agents d'application de la Loi à Moncton, à Montréal, à Mississauga, à Winnipeg, à Edmonton et à Vancouver, qui sont appuyés par une petite équipe de l'administration centrale.

Le programme comporte donc deux volets : inspections périodiques et enquêtes ciblées.

Le volet **inspections périodiques** est un programme d'inspection fondé sur les risques et qui s'applique tant aux transporteurs aériens qu'aux installations.

Dans le cadre des inspections périodiques auxquelles sont soumis les transporteurs, un agent d'application de la Loi de l'Office procède, périodiquement, à l'examen des activités de tous les transporteurs aériens situés au Canada et auxquels l'Office a délivré une licence. Les inspections portent aussi sur l'observation du

Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience. La fréquence d'inspection est déterminée par le nombre de transporteurs visés, par le facteur de risque attribué à chaque transporteur et par les ressources offertes.

Dans le cadre de l'inspection périodique des installations, un agent d'application de la Loi vérifie à intervalles réguliers les aéroports visés par le *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*. Cette vérification et celle qui vise les transporteurs garantissent que des programmes de formation adéquats sont en place pour tous les employés et les entrepreneurs qui assurent des services dans le secteur des transports et qui peuvent être appelés à être en contact avec le public ou à prendre des décisions relatives au transport de personnes ayant une déficience. Grâce à ces programmes, les employés reçoivent une formation qui leur permet de répondre aux besoins des voyageurs ayant une déficience.

Du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996, l'Office a effectué 159 inspections périodiques, dont 105 ont permis de relever des infractions.

L'élément **enquêtes ciblées** porte sur les compagnies ou les personnes soupçonnées d'exploiter illégalement des services aériens au Canada, quel que soit le pays d'origine. Les agents d'application de la Loi de l'Office collaborent étroitement, pour ces enquêtes, avec la GRC (en vertu d'un protocole d'entente) et avec Transports Canada. Par ailleurs, des liens étroits sont également entretenus avec la Direction des services des douanes de Revenu Canada sur les questions concernant les mouvements internationaux et transfrontaliers d'aéronef.

Dans le cas d'un transporteur non autorisé qui exploite un service aérien public ou d'un transporteur autorisé qui ne respecte pas les

conditions de sa licence, le public est exposé à un risque puisqu'il se peut très bien que l'assurance détenue par le transporteur, le cas échéant, ne soit pas valide ou ne soit pas adéquate en cas d'accident. Par ailleurs, bon nombre de transporteurs non autorisés ne satisfont pas aux normes commerciales en matière de sécurité. De telles activités illégales défavorisent les transporteurs autorisés qui respectent les dispositions de la Loi, par rapport à leurs concurrents illégaux.

Lorsqu'un agent d'application de la Loi de l'Office constate qu'une personne a enfreint une disposition de la Loi, d'un règlement ou d'un arrêté, il peut recourir à diverses sanctions administratives, y compris mise en garde donnée par l'agent, mise en garde donnée par l'Office, ordonnance d'interdiction, suspension ou annulation de licence. Les cas graves peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires.

Du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996, l'Office a mené 11 enquêtes ciblées et a relevé des infractions dans 7 cas. Des 5 cas qui ont fait l'objet d'un procès, 4 ont abouti à des condamnations. Dans le dernier cas, la personne accusée a été acquittée.

CHAPITRE DEUX : TRANSPORT FERROVIAIRE



- Transport du grain de l'Ouest
- Résolution des différends et accès concurrentiel
- Calcul des frais ferroviaires et questions de vérification
- Infrastructure ferroviaire
- Rationalisation ferroviaire et règlement de la question des subventions



Transport ferroviaire

Bien que les politiques fédérales sur le transport ferroviaire aient changé, ce qui a éliminé les responsabilités traditionnelles de l'Office en matière d'administration des subventions et d'approbation du retrait de certains chemins de fer désireux de mettre fin à leur activité, l'Office continue à jouer un rôle important lorsque les relations d'affaires courantes achoppent entre les chemins de fer et leurs clients, et que la réglementation est indispensable à l'efficacité et à la rentabilité du réseau de transport ferroviaire.

En ce qui a trait aux chemins de fer, les principales responsabilités de l'Office sont les suivantes : la mise sur pied d'un mode équitable de règlement des différends relatifs au transport entre les membres de l'industrie ferroviaire, grâce à l'application de mécanismes concurrentiels d'accès et de résolution prévus par la Loi; la détermination du barème annuel (taux maximums) pour le transport du grain de l'Ouest; l'application des dispositions influant sur la construction de lignes de chemin de fer, sur les certificats d'aptitude des compagnies de chemin de fer et sur d'autres questions d'infrastructure ferroviaire nécessitant l'apport à la fois des municipalités et des chemins de fer.

Outre la réorganisation interne nécessitée par les nouvelles dispositions de la Loi, les gestion-

naires principaux de l'Office responsables des services ferroviaires ont exercé une série d'activités visant à informer les intéressés des changements apportés à la réglementation ferroviaire et aux procédures de l'Office par suite de l'entrée en vigueur de la Loi, ainsi que de la façon dont ces changements peuvent les toucher.

Afin de préparer les nombreuses consultations, nous avons préparé de nombreux documents visant à aider les intéressés à mieux comprendre les nouvelles dispositions de la Loi. L'Office a rédigé une brochure détaillée intitulée *La Loi sur les transports au Canada et la Direction générale des transports ferroviaire et maritime*, indiquant toutes les activités ferroviaires et maritimes (voir le Chapitre trois pour une description des activités reliées au transport maritime) de

... l'Office a tenu de nombreuses consultations avec les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les associations d'expéditeurs, les administrations portuaires, les exploitants de terminaux, les municipalités, les entreprises de services publics et les représentants des gouvernements.

l'Office relativement à cette loi et à d'autres textes législatifs habilitants, les droits que les parties peuvent avoir en vertu de la législation révisée, et les façons dont l'Office pourrait être utile au besoin. L'Office a distribué une brochure distincte faisant état des dispositions de la Loi sur l'accès concurrentiel et sur le règlement des différends, et rédigé d'autres guides visant à aider les parties à comprendre les dispositions de cette dernière et de la *LSF* sur l'infrastructure.

Au cours des six premiers mois qui ont suivi la proclamation de la Loi, l'Office a tenu de nombreuses consultations avec les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les associations d'expéditeurs, les administrations portuaires, les exploitants de terminaux, les municipalités, les entreprises de services publics et les représentants des gouvernements. Ces réunions ont eu lieu dans des centres importants de chaque province, de la Colombie-Britannique au Nouveau-Brunswick, et porté sur un large éventail de questions relatives au transport. Les échanges de vues ont été axés sur les dispositions législatives ayant trait au transport ferroviaire, comme celles qui visent l'accès concurrentiel, le niveau de service, l'arbitrage, ainsi que la réglementation sur les tarifs et l'interconnexion; sur les dispositions relatives à l'infrastructure, notamment sur les certificats d'aptitude et les mécanismes de règlement des différends portant

sur des passages à niveau; sur des questions cérésières comme la réglementation des taux de transport, l'applicabilité des dispositions sur l'accès concurrentiel et le règlement des différends, l'examen de l'efficacité du réseau de manutention et de transport du grain par le ministre des Transports, ainsi que les politiques régissant l'affectation des wagons.

TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

La réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest a été simplifiée par suite de la décision de principe visant à supprimer les subventions gouvernementales pour ce transport et à rendre celui-ci plus conforme aux réalités commerciales lors des négociations relatives aux taux et aux services. La nouvelle loi, qui a remplacé la *LTGO*, a instauré un processus moins complexe pour calculer les taux de transport. L'Office détermine un **barème annuel** pour la campagne agricole subséquente avant le 30 avril de chaque année, après avoir consulté les intéressés. Le transport du grain de l'Ouest assujéti aux taux maximums comprend les expéditions destinées à l'exportation par les ports de la côte Ouest, de même que par ceux de Churchill et Thunder Bay/Armstrong; les expéditions de grain destinées aux États-Unis jusqu'à Thunder Bay/Armstrong; les expéditions de grain intérieures jusqu'à Thunder Bay/Armstrong également.

Le barème en question continue d'être fonction du millage parcouru. Il indique le taux maximum que les chemins de fer peuvent demander aux expéditeurs pour acheminer leur grain en fonction d'un zonage prévoyant des tronçons de 25 milles. Les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs peuvent négocier des taux plus faibles que les taux maximums, par exemple lorsqu'un expéditeur peut charger de multiples wagons pendant une courte période à

un endroit donné. De plus, les frais occasionnés par le stationnement des wagons, le stockage ainsi que certaines activités de chargement et de déchargement sont exclus du barème. Enfin, l'Office peut autoriser des taux plus élevés que ceux qui sont prévus par le barème, dans certains cas où il y a transport sur ligne conjointe et où certains types de wagons sont utilisés. Le taux supérieur est fondé sur les frais supplémentaires engagés.

Pendant la **campagne agricole 1996-1997**, le barème, qui est entré en vigueur le 1^{er} août 1996, a établi des taux supérieurs de 7,1 pour cent à ceux de 1995-1996. On a pris en compte la hausse du taux d'inflation des deux années suivant l'adoption de la *Loi d'exécution du budget de 1995*, qui a modifié la politique de transport du grain de l'Ouest, et gelé effectivement les taux demandés pour acheminer ce grain à leurs niveaux de 1994-1995 pour la campagne agricole 1995-1996. Le taux maximum exigé pour acheminer une tonne de grain sur une distance typique comprise entre 1 026 et 1 050 milles a été fixé à 34,09 \$, soit une hausse de 2,27 \$ par rapport aux taux approuvés précédemment.

Le processus de détermination des taux maximums tient compte des changements de prix, passés et prévus, que les chemins de fer ont présentés au titre de la main-d'œuvre, du carburant, du matériel et de l'investissement; de l'analyse et de la vérification subséquentes effectuées par l'Office; de la rédaction d'un rapport aux fins de la consultation des intéressés; de la table ronde (séance de consultation) sur le calcul d'un barème préliminaire avec les gens

de l'industrie céréalière, notamment les représentants des producteurs et ceux des sociétés céréalières, de même qu'avec les gouvernements fédéral et provinciaux et les chemins de fer; de l'établissement définitif de ce barème et de son approbation par l'Office avant le 30 avril de chaque année.

En décembre 1996, l'Office a amorcé le processus de calcul du barème pour la **campagne agricole 1997-1998**, en demandant des renseignements aux chemins de fer. Il calculera ce barème en appliquant un multiplicateur du taux de transport aux taux de l'annexe III de la Loi. Ce multiplicateur sera fondé sur l'évolution de l'indice des prix composite afférent au volume au cours de l'année précédente, et il comprendra un rajustement au titre des frais épargnés grâce à la cessation d'exploitation d'embranchements tributaires du transport du grain.

En prévision de la mise en œuvre d'exigences législatives modifiées en matière de calcul du barème, à compter de la campagne agricole 1998-1999, l'Office a effectué une étude méthodologique à l'automne de 1996 pour

déterminer les changements annuels dans la **productivité des chemins de fer**. Il a amorcé ce processus par un exposé devant les membres du Groupe de la haute direction (cadres supérieurs de l'industrie de la maintenance et du transport du grain), en septembre 1996. Il a fait un exposé semblable

en novembre, devant un auditoire plus large, soit les intervenants de l'industrie céréalière. Enfin, il continuera de consulter les intéressés

La réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest a été simplifiée [afin de] rendre [ce transport] plus conforme aux réalités commerciales lors des négociations relatives aux taux et aux services.

jusqu'à la fin de 1997, dans le cadre de l'exécution de ce projet.

Le ministre des Transports effectuera en 1999 **l'examen de l'efficacité du réseau de manutention et de transport du grain exigé par la Loi**. Il est tenu d'examiner l'incidence de la Loi sur cette efficacité, et de déterminer le partage des gains d'efficacité entre les expéditeurs et les chemins de fer. De plus, il déterminera si l'abrogation des dispositions actuelles sur les taux applicables au transport du grain aura une incidence négative importante sur les expéditeurs, et si cette abrogation doit avoir lieu.

Transports Canada a créé un groupe de consultation comprenant des représentants de l'Office, de Transports Canada ainsi que d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, pour préciser les lignes directrices et les exigences documentaires de cet examen. Pendant l'été de 1996, le groupe a discuté des principes qui sous-tendent celui-ci. Pour amorcer et promouvoir les consultations avec les participants de l'industrie, il a rédigé et distribué un rapport spécial au début d'octobre 1996. On y décrit les objectifs de l'examen et l'on y définit le réseau de transport et de manutention du grain et les indicateurs possibles de mesure du rendement dont l'examen tiendra compte.

En octobre et en novembre 1996, le groupe de consultation a rencontré quelque 30 organismes industriels touchés par la réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest. En décembre, il a résumé les questions communes soulevées par ces réunions, et indiqué sa position. Transports Canada rédigera à cet égard un rapport d'étape qu'il distribuera aux participants de l'industrie. Ce rapport facilitera le processus de consultation au début de 1997, et établira des lignes directrices et les données nécessaires à l'examen.

RÉSOLUTION DES DIFFÉRENDS ET ACCÈS CONCURRENTIEL

L'Office s'occupe des plaintes relatives aux taux de transport ferroviaire et au service, et effectue diverses enquêtes. Celles-ci peuvent porter sur l'établissement de prix d'interconnexion concurrentiels, sur l'accès concurrentiel au transport ferroviaire, sur le niveau de service ou sur les droits de circulation prévus par la Loi, tous conçus pour aider les expéditeurs à avoir accès aux lignes de chemins de fer concurrents. Dans le cas d'une demande présentée par un expéditeur relativement à un taux ou à un service de transport, l'Office peut accorder la réparation demandée, en tout ou en partie. En prenant sa décision, il doit « être convaincu ... que l'expéditeur subirait autrement un préjudice commercial important ». Les facteurs à prendre en considération sont notamment le marché ou les conditions du marché dans le cas des marchandises visées, l'emplacement de ces dernières et les quantités transportées, l'importance des activités relatives à ce transport, et d'autres questions connexes.

Depuis 1988, les expéditeurs ayant accès aux lignes d'un seul chemin de fer peuvent faire passer des wagons de leurs propres lignes à celles d'un autre chemin de fer à des prix prescrits, dans un rayon de 30 kilomètres autour du lieu de correspondance. L'Office peut dans certains cas étendre les droits d'interconnexion aux expéditeurs établis au-delà de cette limite de 30 kilomètres. Les expéditeurs qui n'ont accès qu'à un seul chemin de fer et qui sont établis hors de cette limite peuvent lui demander de fixer un prix de ligne concurrentiel pour les déplacements sur la ligne qui mène au lieu de correspondance avec la ligne d'un autre chemin de fer. Ils doivent tout d'abord prendre des arrangements avec le transporteur de liaison pour le reste du transport. Les prix de ligne

concurrentiels peuvent s'appliquer soit au point d'origine, soit au point de destination, et ils sont fondés sur le prix d'interconnexion applicable et sur les renseignements touchant les recettes du chemin de fer obtenus dans les situations concurrentielles. En vertu de la Loi, les expéditeurs qui utilisent une ligne cédée à un chemin de fer d'intérêt local provincial (sur courtes distances) conservent le droit d'obtenir un prix d'interconnexion ou un prix de ligne concurrentiel pour la portion du trajet réglementée par le gouvernement fédéral.

D'autres plaintes peuvent porter sur des questions ayant trait aux prix communs, aux obligations en matière de niveau de service, aux installations d'interconnexion, aux droits de circulation et à l'utilisation commune des voies. L'Office est également responsable de gérer le processus d'arbitrage. Ce mécanisme, conçu pour résoudre les différends commerciaux privés entre expéditeurs et transporteurs, est maintenu dans la nouvelle loi. Le processus d'arbitrage a été prolongé en 1996 pour permettre de résoudre les différends relatifs aux prix ou à n'importe laquelle des situations où des services sont fournis par une compagnie de chemin de fer à une administration ferroviaire de banlieue désignée par le gouvernement ou la province concernée, ou à une autre compagnie de chemin de fer assurant des services ferroviaires voyageurs.

INTERCONNEXION

Au sujet de la disposition la plus fréquemment utilisée en matière d'accès concurrentiel, soit celle qui porte sur l'interconnexion, signalons que l'Office peut établir des dispositions réglementaires ayant trait aux conditions de celle-ci, aux zones tarifaires et aux prix par wagon. Il examine le règlement sur l'interconnexion lorsque les circonstances le justifient, et au moins une fois tous les cinq ans. Lorsqu'il a

examiné ce règlement aux fins du calcul des prix de 1997, il connaissait la nouvelle disposition de l'article 112 de la Loi, qui porte que les prix et conditions de service fixés par l'Office « doivent être commercialement équitables et raisonnables pour toutes les parties ». En déterminant les prix prévus au *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, l'Office doit prendre en considération les frais variables engagés par les chemins de fer pour fournir le service d'interconnexion. Comme les prix d'interconnexion réglementés sont fixés par wagon dans quatre zones tarifaires, en fonction de la taille de la rame de wagons, les coûts des chemins de fer sont déterminés en conséquence. Les coûts variables sont fondés sur les charges de travail dans les triages et à bord des trains de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après le CN) et du Canadien Pacifique Limitée (ci-après le CP), par lieu d'interconnexion, et les coûts unitaires estimatifs de 1997 découlent des coûts unitaires approuvés les plus récents, rajustés pour tenir compte de l'inflation et de la productivité. L'Office calcule les coûts par chemin de fer, par zone, par type de manutention (aiguillage ou manœuvre de triage ou de train) et par taille de rame de wagons, et utilise des techniques de régression pour effectuer le lissage.

Après avoir sollicité les observations des intéressés en guise de consultation préliminaire, l'Office a décidé de maintenir en vigueur les prix de 1996 en attendant la fin d'un processus de consultation plus approfondi. Il a publié ces prix dans la *Gazette du Canada*. Il envisage de tenir des consultations pour fixer les prix définitifs de 1997, au début de cette année-là, à Edmonton (Alberta), Winnipeg (Manitoba) et Hull (Québec). Les expéditeurs veulent que leurs méthodes actuelles d'établissement des prix soient maintenues, afin que les dispositions sur l'interconnexion demeurent efficaces. D'autre part, les transporteurs ont allégué que les prix ne devraient pas être réglementés, mais plutôt

établis par le marché. Dans le cas où la réglementation serait maintenue, ils estiment que les taux prescrits devraient correspondre entièrement aux coûts constants. La discussion se poursuit.

Au cours de la période visée, l'Office a également amorcé des consultations au sujet des modifications à apporter au *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. Il l'a fait pour y incorporer des modifications législatives visant à faire en sorte que les expéditeurs établis en bordure d'une ligne de chemin de fer de compétence fédérale qui a été cédée à un chemin de fer d'intérêt local provincial (sur courtes distances) continuent à avoir le droit de bénéficier des prix d'interconnexion dans le cas de la portion du trajet qui est de compétence fédérale.

RÉSOLUTION DES DIFFÉRENDS

On trouvera ci-après une description des cas dont l'Office s'est occupé après l'entrée en vigueur de la Loi.

DEMANDE DE RACCORDEMENT

Le 28 juin 1996, la société **W. G. Thompson and Sons Limited** a présenté une demande à l'Office en vertu du paragraphe 150(1) de la *LTN de 1987*, afin qu'une ligne de chemin de fer exploitée par la CSX Transportation Inc. (ci-après la « CSXT ») soit raccordée à une autre ligne exploitée conjointement par le CN et le CP. Son installation était rattachée à la ligne de la CSXT grâce à un embranchement particulier, que la CSXT avait reçu l'autorisation d'abandonner. L'Office a conclu que puisque l'une de ces deux lignes devait être abandonnée, il n'y avait pas lieu d'exiger une voie de raccordement. Il a également fait remarquer que les dispositions de la nouvelle loi relatives au niveau de service permettent à un expéditeur d'obtenir une réparation lorsqu'il désire prolonger un embranchement

particulier même si une compagnie de chemin de fer a refusé la demande de raccordement.

Cette disposition n'a pas été maintenue dans la nouvelle loi.

APPEL RELATIF AUX PRIX INTERJETÉ DANS L'INTÉRÊT PUBLIC

La **Halifax Grain Elevator Ltd.** (ci-après la HGEL) a demandé à l'Office d'enquêter pour déterminer si certains tarifs du CN étaient préjudiciables à l'intérêt public. Ces tarifs visaient le transport des céréales fourragères en provenance de l'Ouest canadien et du sud-ouest de l'Ontario vers des destinations situées dans la vallée d'Annapolis (Nouvelle-Écosse).

En août 1996, l'Office a tranché en faveur de la HGEL et ordonné au CN d'augmenter les prix visés par ces tarifs. Il a fondé sa décision sur un élément de preuve autre que la loi en vigueur au moment où la demande avait été faite, à savoir la *LTN de 1987*. Cette loi prévoyait la présentation de demandes dans l'intérêt public, et des conclusions quant à savoir si les mesures prises par des transporteurs nuisaient à ce dernier. En analysant ce dossier, l'Office a examiné les coûts ferroviaires occasionnés par les transports en question, analysé les données sur le trafic et mené sur place une vérification de la situation financière de la société requérante.

Par la suite, la HGEL a présenté une autre demande dans laquelle elle alléguait que les augmentations de prix n'étaient pas conformes à la décision de l'Office. Celui-ci a rejeté cette demande, car il a conclu que le CN s'était conformé à la décision initiale.

Lors d'une affaire connexe, trois parties ont demandé que la mise en vigueur de prix soit retardée jusqu'à ce qu'elles puissent remplir leurs engagements commerciaux fondés sur les anciens prix ferroviaires. L'Office a rétabli ceux-ci

pour que les trois parties en question puissent mener à bien le transport des quantités de grain qu'elles s'étaient engagées à livrer. Comme il a reçu par la suite des demandes semblables, il a accordé un sursis général à tous les expéditeurs par chemin de fer qui s'étaient auparavant engagés à faire transporter certaines quantités de grain par le CN, jusqu'à la fin de l'exécution des contrats.

Ce genre de situation ne se reproduira plus en vertu de la nouvelle loi, car la disposition sur l'intérêt public n'y a pas été maintenue.

OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE NIVEAU DE SERVICE

Entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 1996, l'Office a étudié quatre plaintes portant sur le niveau de service. La **McCain Foods Limited** a déposé une plainte contre le CP qui ne remplissait pas ses obligations au chapitre du service, c'est-à-dire assurer convenablement la liaison avec son usine de Grand Falls (Nouveau-Brunswick). Le litige découlait d'un désaccord entre le CN et le CP quant à savoir si l'accord sur les droits de circulation était toujours en vigueur. L'Office a décidé que le CP devait recommencer à assurer le service ferroviaire. Étant donné l'urgence de la plainte, il a abrégé la procédure habituelle et rendu sa décision dans les neuf jours.

La **Chambre de commerce de Lethbridge** a saisi l'Office d'une plainte dans laquelle elle alléguait que le CP violait les articles 113 et 114 de la Loi en fermant son établissement intermodal de cette localité. Ces dispositions exigent qu'une compagnie de chemin de fer fournisse, conformément à ses pouvoirs, des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises qu'elle est appelée à transporter. Comme le CP assurait déjà un service intermodal à Calgary, l'Office a estimé que la fermeture de l'installation de Lethbridge

n'empêcherait pas cette compagnie de fournir des niveaux de service raisonnables. Vu l'urgence de la demande, il a rendu sa décision dans les 14 jours.

La **Rehau Industries Inc.** a présenté une demande dans laquelle elle alléguait que les expéditeurs de la région de Prescott/Morrisburg étaient touchés sensiblement par les réductions de service du CN, le service étant passé de quotidien à bihebdomadaire. Le personnel de l'Office a organisé des réunions entre les deux parties, qui ont abouti à un accord satisfaisant entre ces dernières. La Rehau Industries Inc. a par la suite retiré sa plainte.

La dernière plainte, présentée le 18 novembre 1996, provenait de la **Millwork Home Centre Limited** d'Oshawa (Ontario). Celle-ci a allégué que le CN n'avait pas entretenu la ligne au cours des dernières années, de sorte qu'un épi privé mis en place en 1991 était maintenant hors d'usage. Avant la publication, l'Office avait été informé que la Millwork Home Centre Limited avait retiré cette plainte.

ARBITRAGE

En ce qui a trait aux demandes d'arbitrage, l'Office s'est occupé de deux cas soumis par des expéditeurs.

Dans le premier cas, des différends entre les parties sur les tarifs, remontant à 1995 et à 1996, en étaient à l'étape de l'arbitrage. Toutefois, le 21 octobre 1996, les deux parties ont avisé l'Office qu'elles se retiraient du processus. Par la suite, les arbitres qui avaient participé à ce litige ont informé l'Office que les parties à l'arbitrage n'avaient pas traité de la question des honoraires et des frais connexes. L'Office a calculé ces frais et en a déterminé la répartition, puis facturé les parties.

L'autre expéditeur, du secteur de la foresterie, a présenté une demande d'arbitrage au sujet des prix demandés pour le transport de marchandises à partir d'une installation située dans l'Est du Canada, jusqu'à des destinations situées au Canada et aux États-Unis. Le transporteur a fait valoir qu'il ne s'agissait pas d'une demande d'arbitrage puisque ce trafic était visé par des prix internationaux qui n'étaient pas assujettis à la Loi. L'Office a conclu que c'était à lui d'examiner la question de la compétence, et non à un arbitre. De plus, il a conclu que la demande ne devait pas être renvoyée à un arbitre, car l'autorisation d'accepter l'arbitrage n'était valable qu'à condition que soient mentionnés les prix et les modalités relatifs au transport de marchandises au Canada même, et non aux États-Unis. L'Office a depuis reçu une demande modifiée, et le dossier est à l'étude.

L'Office a également examiné des demandes de renseignements officieuses sur la façon dont fonctionne le processus d'arbitrage, et tenu à jour une liste d'arbitres disponibles, qu'il a fournie aux parties sur demande.

DIFFÉREND AU SUJET DE LA VALEUR NETTE DE RÉCUPÉRATION

En juin 1996, VIA Rail Canada Inc. a demandé à l'Office de déterminer une valeur nette de récupération en vertu de l'article 168 de la *LTN de 1987*, au sujet de la subdivision Chatham du CN entre Bloomfield (point milliaire 63.9 près de Chatham (Ontario)) et Tecumseh (point milliaire 99.2 à l'est de Windsor (Ontario)), soit une distance de quelque 35 milles. La question a fait l'objet d'une audience en juillet 1996.

Dans sa décision du 16 septembre suivant, l'Office a défini la valeur nette de récupération de l'embranchement comme englobant celle des matériaux et structures de voie relatifs à ce dernier, majorée de la valeur du terrain à transférer.

Il a conclu dans ce cas que ce terrain devait être évalué comme étant un couloir distinct et contigu qui continuerait d'être utilisé dans le cadre d'activités ferroviaires. Sa valeur était fondée sur la valeur marchande des terrains adjacents, actualisée en fonction de leur utilisation comme couloir ferroviaire.

En vertu de la Loi, l'Office peut être appelé à établir la valeur de récupération nette de lignes de chemin de fer cédées à un gouvernement dans certaines circonstances.

CALCUL DES FRAIS FERROVIAIRES ET QUESTIONS DE VÉRIFICATION

Pour calculer plus facilement les frais ferroviaires relatifs aux activités réglementées, l'Office établit la *Classification uniforme des comptes* (ci-après la *CUC*) et le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Les chemins de fer de compétence fédérale ont recours à la *CUC* lorsqu'ils font état de leurs dépenses et de leurs recettes d'exploitation, et fournissent d'autres statistiques. Le règlement en question énonce les éléments et facteurs à utiliser pour calculer les frais des chemins de fer, notamment le coût du capital et l'amortissement. L'Office examine et vérifie également certains systèmes comptables et certaines statistiques d'exploitation des chemins de fer de compétence fédérale, pour vérifier l'observation de la législation et faire en sorte que les données ferroviaires soient uniformes et compatibles aux fins du calcul des frais. Pendant la période visée, les vérificateurs ont mené à bien quelque 40 projets de complexité, de difficulté et d'importance financière variables.

L'élimination des subventions aux chemins de fer a amené l'Office à évaluer ses besoins documentaires. Cela influe sur les rapports présentés par les chemins de fer en vertu de la *CUC*, et sur l'établissement des coûts des activités

ferroviaires. À l'automne 1996, l'Office a commencé, en collaboration avec les chemins de fer, à simplifier les exigences de la *CUC* en matière de rapports ainsi que le processus de calcul des frais, tout en faisant en sorte que les frais consécutifs soient équitables et raisonnables.

COÛT DU CAPITAL

Le coût du capital est le rendement global qu'exige un investisseur. Bien qu'il ne soit pas une dépense au point de vue comptable, il est reconnu comme faisant partie des frais d'exploitation ferroviaire sous le régime de la Loi. L'Office approuve chaque année les taux du coût du capital relatifs aux prix réglementés en matière de transport du grain de l'Ouest, aux prix d'interconnexion, au calcul des frais variables pour établir les prix de ligne concurrentiels et répondre à d'autres exigences en matière de calcul des frais ferroviaires.

Le coût du capital rembourse le chemin de fer de ses frais de financement, à savoir ceux de la dette et du financement par actions. Pour calculer le coût du capital-actions, ou le rendement auquel les actionnaires s'attendent, il faut effectuer des analyses techniques complexes de divers modèles financiers, évaluer les risques et établir d'autres relations techniques.

En juillet 1985, la Commission canadienne des transports (ci-après la CCT) a rendu la « Décision relative à la méthode d'établissement du coût du capital », qui énonçait le fondement du calcul des taux du coût du capital ferroviaire à des fins réglementaires.

Depuis cette décision de 1985, et en particulier ces dernières années, d'importants changements structurels et législatifs ont eu lieu dans le cas de l'industrie du transport ferroviaire, qui justifiaient l'examen par l'Office des méthodes

traditionnelles pour calculer les taux du coût du capital. Les principaux ont été la privatisation du CN, la restructuration du CP et de nombreuses mesures législatives, notamment l'abrogation de la *LTGO*, de la *LTN de 1987* et de la *Loi sur les chemins de fer*, ainsi que la mise en vigueur de la Loi.

En août 1996, l'Office a commencé à examiner la **méthode pour établir les taux du coût du capital** utilisée dans la réglementation des taux ferroviaires fondés sur les coûts. Il a amorcé cet examen par suite de l'incidence éventuelle des changements structurels et législatifs susmentionnés sur l'établissement desdits taux du coût du capital.

Après avoir reçu les observations des intéressés vers la fin d'octobre 1996, l'Office a fourni aux participants le mandat relatif à une séance de consultation prévue pour janvier 1997. Celle-ci portera sur deux facteurs de risque influant sur le coût du capital-actions, et les participants se demanderont si l'amortissement récent par les chemins de fer de valeurs d'actif ayant trait à l'exploitation des services de l'Est, pour les rapports destinés aux actionnaires, doit être pris en compte en ce qui a trait à l'investissement ferroviaire net et aux sources de financement. La décision consécutive à cet examen sera communiquée en mars 1997.

AUTRES QUESTIONS RELATIVES AU CALCUL DES FRAIS ET À L'ANALYSE STATISTIQUE

L'Office a effectué d'autres calculs de frais, notamment pour déterminer le coût unitaire des chemins de fer, le taux d'amortissement, le taux du coût du capital et l'indice de prix approuvés. Ces calculs viennent appuyer les activités relatives aux taux réglementés, et les chemins de fer de la classe I et de la classe II s'inspirent des

résultats pour élaborer leurs demandes de subvention en souffrance respectives ayant trait aux embranchements et aux voyageurs.

En 1996, le personnel de Transports Canada a demandé à celui de l'Office de lui fournir des conseils techniques en matière de calcul des frais ferroviaires, ainsi qu'une analyse de certaines questions, notamment l'utilisation de wagons-trémies du gouvernement pour le transport du grain de l'Ouest et pour assurer, dans le cas de ce grain, la desserte du port de Churchill. En outre, les ministères fédéraux, notamment Transports Canada et Statistique Canada, ont demandé d'obtenir des données sur le trafic ferroviaire contenues dans les bases de données de l'Office, à des fins d'analyse stratégique et statistique.

SERVICES D'ÉTABLISSEMENT DE LA CARTE DES CHEMINS DE FER

Par l'entremise de son service d'information, l'Office établit des cartes du réseau ferroviaire canadien. Entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 1996, il a amorcé l'exécution de plus de 50 projets d'élaboration de renseignements. Son personnel a produit des cartes à l'appui des demandes de certificat d'aptitude et des plaintes sur le niveau de service, et faisant état du barème applicable au transport du grain à partir de points situés dans l'Ouest canadien jusqu'aux ports d'exportation. Il a également conçu des cartes indiquant l'actuel réseau ferroviaire canadien, par subdivision, et montrant l'incidence éventuelle des plans triennaux respectifs des chemins de fer de la classe I. Enfin, il a dressé des cartes qui font voir les itinéraires céréaliers depuis l'Ouest canadien jusqu'aux provinces de l'Atlantique, ainsi que l'évolution des chemins de fer d'intérêt local au Canada.

AUTRES ACTIVITÉS

Pendant l'automne de 1996, le président et les gestionnaires principaux responsables du transport ferroviaire ont participé à des réunions publiques de l'Office avec divers représentants des groupes de céréaliculteurs, des sociétés et organismes céréaliers, des compagnies de chemin de fer, des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que des organismes connexes (notamment la Commission canadienne du grain et la Commission canadienne du blé). Ces réunions ont donné aux participants l'occasion d'en apprendre davantage sur la Loi de même que sur la structure et le rôle de l'Office. En outre, elles ont fourni une tribune permettant de faire état des questions et des préoccupations en matière de transport du grain. Les questions suivantes ont particulièrement intéressé les participants : l'utilité des dispositions sur l'accès concurrentiel dans une situation où les chemins de fer demandent tout simplement, la plupart du temps, le taux maximum admissible pour le transport du grain; la difficulté d'en arriver à un prix de ligne concurrentiel; l'absence alléguée de partage des gains d'efficacité ferroviaires grâce à des tarifs d'encouragement; la méthode à employer, lors de l'examen de 1999, pour mesurer les gains d'efficacité en matière de manutention et de transport du grain; les effets possibles de ce processus d'examen sur le maintien de la réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest. Jusqu'à ce que ces questions et ces préoccupations soient effectivement prises en compte, ou fassent l'objet d'une procédure devant l'Office, celui-ci n'est pas en mesure de faire d'observations précises à leur sujet.

Au cours de la période visée, l'Office a reçu plusieurs centaines de demandes de renseignements sur diverses questions comme les suivantes :

- la méthode générale à suivre pour calculer les frais ferroviaires;
- le nouveau processus de cessation d'exploitation de ligne;
- les questions relatives aux chemins de fer d'intérêt local;
- les données et les renseignements ayant trait aux paiements effectués en vertu de la *LTGO* ainsi qu'aux derniers paiements et demandes de subventions sous le régime de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*;
- les niveaux de service ayant trait aux services ferroviaires voyageurs et marchandises;
- les tarifs, les prix (notamment les prix de ligne concurrentiels), les droits de stationnement, la responsabilité et les questions réglementaires;
- les dispositions sur l'usage commun des voies et les droits de circulation;
- les plans triennaux des chemins de fer;
- les taux maximums de transport du grain par point d'origine et point de destination;
- le statut des embranchements tributaires du transport du grain et le nombre de milles parcourus, ainsi que le calcul des frais afférents;
- l'examen législatif du réseau de transport et de manutention du grain;
- les changements législatifs influant sur la réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest.

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

La nouvelle loi a des répercussions importantes sur les chemins de fer canadiens et sur les parties qui interagissent avec eux sur des questions d'infrastructure. Y ont été intégrés et regroupés bon nombre des articles de la *Loi sur les chemins de fer* sur la construction de lignes et les questions relatives aux passages à niveau. Elle indique un nouveau moyen pour autoriser les chemins de fer à construire ou à exploiter des

lignes, tout en maintenant les anciennes fonctions de répartition des frais et de règlement des différends. Elle comporte également une nouvelle disposition qui permet au Ministre de conclure des accords avec une province et de charger l'Office d'appliquer la loi relative aux passages à niveau au nom de cette dernière.

En général, les responsabilités de l'Office dans ce domaine sont notamment le **règlement des différends** entre les chemins de fer et

des parties comme les municipalités ou les administrations routières, les entreprises de services publics, les propriétaires de terrains adjacents ou autres parties susceptibles de désirer avoir droit de passage, ou encore d'être touchées par les décisions desdits chemins de fer ou d'avoir un différend avec ceux-ci; l'**approbation** de la construction d'installations ferroviaires; la **détermination** d'une assurance responsabilité civile suffisante relativement à la construction ou à l'exploitation des chemins de fer.

La nouvelle loi a des répercussions importantes sur les chemins de fer canadiens et sur les parties qui interagissent avec eux sur des questions d'infrastructure.

FRANCHISSEMENTS ROUTIERS DE LIGNES DE CHEMIN DE FER

Les administrations routières et les compagnies de chemin de fer peuvent conclure, et déposer devant l'Office, des accords au sujet de la construction, de la reconstruction et de l'entretien des franchissements routiers de lignes de chemin de fer, ou de la répartition des frais occasionnés par ces derniers. Ces accords deviennent des arrêtés de l'Office. Si les parties ne peuvent s'entendre sur un aspect quelconque du franchissement, l'une ou l'autre d'entre elles peut demander à l'Office de trancher la question.

Au 1^{er} juillet 1996, l'Office avait été saisi de 80 demandes de franchissements routiers de lignes de chemin de fer. Il avait donné suite à 58 d'entre elles, en autorisant la construction ou la modification de passages à niveau et de sauts-de-mouton, et en répartissant les frais de construction et d'entretien entre les parties. À la fin de l'année, 22 demandes étaient encore actives. Sous le régime de la nouvelle loi, l'Office a reçu 41 demandes relatives à des franchissements routiers de lignes de chemin de fer et en a réglé 27 avant le 31 décembre 1996. Les 14 autres devront être traitées. Un accord a été déposé auprès de l'Office en 1996, en vue d'un arrêté de ce dernier. Toutefois, les chemins de fer de la classe I ont informé l'Office que le nombre d'accords présentés augmentera sensiblement en 1997.

L'Office reçoit également les plaintes au sujet des franchissements routiers. Au 1^{er} juillet 1996, trois plaintes étaient en cours, dont deux ont été réglées avant le 31 décembre. En vertu de la Loi, l'Office a reçu cinq autres plaintes après le 1^{er} juillet 1996. Il a reporté à 1997 l'examen de trois d'entre elles.

FRANCHISSEMENTS PAR DESSERTE DE LIGNES DE CHEMIN DE FER

Les entreprises de services publics et les compagnies de chemin de fer peuvent conclure des accords au sujet de la construction, de la reconstruction et de l'entretien de franchissements par desserte de lignes de chemin de fer, ou de la répartition des frais afférents, et les déposer auprès de l'Office. Ces accords deviennent alors des arrêtés de ce dernier. Si les parties ne peuvent s'entendre sur un aspect quelconque d'un franchissement, l'une ou l'autre d'entre elles peut demander à l'Office de trancher la question.

Au 1^{er} juillet 1996, l'Office avait reçu 15 demandes au sujet de franchissements par desserte de lignes de chemin de fer. Avant la fin de l'année, il a pris 14 arrêtés autorisant 14 nouveaux franchissements de lignes de chemin de fer par un pipeline ou des fils, et répartissant les frais de construction et d'entretien entre les parties. Sous le régime de la nouvelle loi, il a reçu 11 demandes, dont 7 avaient été réglées à la fin de décembre 1996, et 4 devaient être résolues sous peu.

DIRECTIVES

L'Office élabore les *Directives de l'annexe « A » - Taux ferroviaires pour l'entretien et la construction*, pour aider les chemins de fer et les autres parties comme les administrations routières ou les entreprises de services publics à élaborer leurs accords de répartition des frais. Il peut également ajouter ces directives à n'importe lequel de ses arrêtés qui permet la construction d'un franchissement ou dans lequel il a réparti les frais de construction ou d'entretien. Il s'agit d'une série d'instructions qui permettent l'évaluation des frais ferroviaires par une tierce partie, et établissent un mécanisme cohérent et national de facturation du

travail à effectuer relativement à des franchissements routiers ou à des systèmes d'avertissement de passage à niveau, ou encore pour tous les autres travaux de construction ou d'entretien de lignes de chemin de fer. L'Office émet ces directives, que peuvent utiliser les parties concernées par des travaux de construction ferroviaires, et résout les plaintes qui découlent de leur utilisation.

Au 1^{er} juillet 1996, l'Office n'avait qu'une plainte en cours au sujet des frais occasionnés par ses directives. Il l'a réglée pendant l'année. Après l'adoption de la Loi, il a reçu quatre plaintes supplémentaires, et deux d'entre elles étaient encore actives à la fin de l'année. Son personnel a également répondu à de nombreuses demandes de renseignements et tenu des réunions avec les représentants de l'industrie au sujet du contenu et de l'utilisation future des directives en question.

FRANCHISSEMENTS FERROVIAIRES D'AUTRES LIGNES DE CHEMIN DE FER

On peut déposer auprès de l'Office des accords au sujet de la construction de lignes de chemin de fer devant en franchir d'autres. Ils deviennent alors des arrêtés de l'Office, qui autorisent les travaux selon les conditions prévues à l'accord. Lorsque deux chemins de fer n'arrivent pas à s'entendre, l'Office peut, par un arrêté, autoriser la construction d'un franchissement ferroviaire ou tout autre travail connexe.

On n'a déposé auprès de l'Office aucun accord pour la construction d'une ligne de chemin de fer devant en franchir une autre, et il n'a reçu aucune demande nouvelle entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 1996.

PASSAGES PRIVÉS

L'Office peut décider si un propriétaire foncier a droit à un passage convenable croisant le chemin de fer. Si ce droit n'est pas prévu par la Loi, l'Office peut néanmoins autoriser par arrêté la construction d'un passage, et en fixer les conditions relatives à la construction et à l'entretien.

Au 1^{er} juillet 1996, l'Office était saisi de neuf demandes ou plaintes au sujet de passages privés (appelés autrefois « passages de ferme » dans la *Loi sur les chemins de fer*). À la fin de l'année, il avait donné suite à quatre d'entre elles et il examinait les cinq autres. L'Office a reçu cinq demandes sous le régime de la Loi, et il a statué sur deux d'entre elles avant le 31 décembre 1996.

DOMMAGES RÉSULTANT DE LA CONSTRUCTION OU DE L'EXPLOITATION D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER

En cas de plainte, l'Office décide si la compagnie de chemin de fer visée a respecté son obligation de causer le moins de dommages possible lors de la construction ou de l'exploitation de la ligne.

Avant le 1^{er} juillet 1996, l'ONT faisait enquête sur les plaintes au sujet du bruit, de la pollution ou des vibrations provoqués par l'exploitation des chemins de fer, en vertu des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*. L'Office a statué sur 6 des 12 plaintes en instance au 1^{er} juillet 1996, et les 6 autres sont encore à l'étude. L'Office continuera à s'occuper de ce type de plaintes à l'égard desquelles la Loi lui confère du reste des pouvoirs plus larges. Il a reçu 5 plaintes au cours de la période visée, dont 2 étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

L'Office reçoit également des plaintes au sujet du drainage et des emprises, en vertu de ses

pouvoirs généraux de juger si un chemin de fer donné a respecté son obligation de causer le moins de dommages possible. Une seule plainte relative au drainage était en cours à la fin de l'année. En vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, qui lui conférait auparavant son mandat, l'Office était saisi, le 1^{er} juillet 1996, de cinq plaintes sur ce sujet qui, à la fin de l'année, étaient à l'étude. Toujours le 1^{er} juillet 1996, il était saisi de quatre plaintes concernant des emprises, sur lesquelles il a statué dans le courant de l'année.

RÉPARTITION DES COÛTS DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES

Aux termes de la *LSF*, l'Office peut décider de la répartition des coûts de construction, de modification, d'entretien ou d'exploitation d'une installation ferroviaire lorsque les parties intéressées n'arrivent pas à s'entendre. Une installation ferroviaire comprend non seulement les franchissements routiers et par desserte, mais aussi les lignes de chemin de fer et leurs structures de soutien, tous les systèmes d'aiguillage ou de signalisation tels que les dispositifs de protection de passage à niveau, et toute autre structure, comme une clôture longeant ou croisant une ligne de chemin de fer, ou encore située à côté d'elle, qui facilite l'exploitation ferroviaire.

La Loi a puisé dans la *LSF* les définitions de « franchissement routier », « franchissement par desserte » et « desserte », ainsi que les indications de l'article 16 au sujet de la répartition par l'Office des frais occasionnés par les installations ferroviaires. L'Office s'est inspiré de ce processus pour prendre toutes ses décisions sur la répartition des frais en vertu de la Loi, dans le cas des franchissements routiers et des franchissements par desserte de lignes de chemin de fer. De plus, neuf demandes de répartition des coûts d'autres

installations ferroviaires étaient en instance le 1^{er} juillet 1996, dont huit étaient à l'étude à la fin de l'année. Il a reporté à 1997 une demande supplémentaire reçue au cours de la période visée.

Il convient de signaler une importante décision rendue par l'Office au sujet d'un différend relatif à la répartition des frais d'installation et d'entretien futur de clôtures dans la subdivision Bala du CN, située dans l'agglomération de Toronto. L'Office a décidé que les clôtures érigées le long de lignes de chemin de fer étaient des installations ferroviaires. On peut appliquer l'article 16 de la *LSF* pour résoudre tout différend sur la répartition des frais qui porte sur les clôtures de chemin de fer. L'Office a précisé que celles-ci étaient avantageuses tant pour le CN que pour la municipalité de la Communauté urbaine de Toronto. Celle-ci en appelle de cette décision devant la Cour d'appel fédérale.

DOMMAGES-INTÉRÊTS AU TITRE DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

En vertu de la *LSF*, lorsqu'une compagnie de chemin de fer passe sur un terrain contigu afin d'intervenir pour prévenir toute situation qui pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ferroviaire, l'Office peut déterminer les dommages-intérêts à payer au propriétaire, au locataire ou à l'occupant de ce terrain contigu à la ligne de chemin de fer qui a subi une perte.

L'Office a répondu à des demandes de renseignements de nature générale au sujet de ses responsabilités en vertu de l'article 26 de la *LSF*, au cours de la période visée, mais il n'a reçu aucune demande officielle de dommages-intérêts.

CERTIFICATS D'APTITUDE

La Loi permet à quiconque de construire ou d'exploiter un chemin de fer à condition d'être titulaire d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office. Ce dernier délivre ce certificat lorsqu'il est convaincu que la protection assurée par l'assurance responsabilité civile sera suffisante pour la mise en œuvre du projet. Il peut également modifier un certificat en vigueur pour tenir compte des changements dans les activités ferroviaires, ou bien suspendre ou annuler ce certificat s'il y a lieu.

En juillet 1996, l'Office a avisé tous les chemins de fer fédéraux connus des changements découlant de la Loi, ainsi que de leurs obligations éventuelles. Au cours de la période visée, il a reçu neuf demandes de certificat d'aptitude. Il a délivré le premier certificat à la St. Lawrence and Hudson Railway Company (ci-après la SL&HR), pour lui permettre de commencer ses activités en octobre 1996. Il a par la suite annulé ce certificat lorsqu'il en a délivré un autre au CP, qui englobait la SL&HR. La Trans-Ontario Railway Company et la Norfolk and Western Railway Company se sont également vu décerner un certificat d'aptitude au cours de la période en question, qui les autorise à exploiter leurs services au Canada. L'Office s'attend à recevoir un certain nombre de nouvelles demandes au début de 1997, étant donné que la période d'exemption d'un an accordée aux chemins de fer de compétence fédérale en activité au 30 juin 1996 expirera le 1^{er} juillet 1997.

AUTORISATION DE CONSTRUIRE UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER

À quelques exceptions près, il est interdit à une compagnie de chemin de fer de construire une ligne sans avoir reçu l'autorisation de l'Office. Pour décider si l'emplacement de la

ligne envisagée est équitable et raisonnable, l'Office prend en considération les besoins en matière d'exploitation et de services ferroviaires, les intérêts respectifs des localités qui seront touchées par la ligne en question, et les répercussions sur l'environnement.

Au cours de la période visée, l'Office a approuvé deux demandes relatives à la construction d'une ligne de chemin de fer, qui étaient actives au 1^{er} juillet 1996. Ces deux approbations ont permis de déplacer une voie ferrée et d'implanter une voie de raccordement, ce qui a amélioré la desserte par le CN de la raffinerie Ultramar, près de Saint-Romuald (Québec). L'Office n'a été saisi d'aucune nouvelle demande d'approbation, bien qu'il ait reçu des demandes de renseignements au sujet de la marche à suivre pour construire une nouvelle ligne de chemin de fer dans l'Ouest canadien.

DÉCISIONS SUR CE QUI CONSTITUE UNE VOIE DE CHEMIN DE FER

L'Office décide en fait de ce qui constitue une voie de triage, une voie d'évitement, un épi ou une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer, pour déterminer si cette voie est assujettie aux dispositions sur le transfert et sur la cessation d'exploitation contenues dans la Loi.

L'Office a pris deux décisions de ce type au cours de la période visée, par lesquelles il a autorisé la cessation d'exploitation de deux épis de ce type sans que les compagnies en question n'aient à se conformer aux dispositions de la Loi en matière de cessation d'exploitation.

DÉPLACEMENT DE LIGNES DE CHEMIN DE FER DANS LES ZONES URBAINES

En vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*, une province et toutes les municipalités d'une zone urbaine désignée peuvent s'entendre sur un plan de transport et financier touchant l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer dans cette zone. L'Office a le pouvoir d'ordonner que des modifications soient apportées à l'exploitation ferroviaire, y compris la cessation de cette dernière sur les lignes de chemin de fer désignées, si ce plan est déposé auprès de l'Office et reçoit son approbation.

Au 1^{er} juillet 1996, l'Office n'avait aucune demande en cours de traitement, et il n'en a reçu aucune avant le 31 décembre. Mais il avait reçu de nombreuses demandes de renseignements de municipalités au sujet de l'utilisation possible de ces dispositions.

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* oblige l'Office à protéger l'environnement en s'assurant que les répercussions environnementales de tout projet exigeant son approbation ont été envisagées. L'Office fait un examen préalable de l'évaluation environnementale jointe à chaque demande d'arrêté. Après le processus d'examen, il permet l'exécution du projet en se fondant sur les mesures d'atténuation suggérées par le promoteur, ou l'interdit, ou encore renvoie la question au ministre de l'Environnement pour une étude globale, un processus de médiation ou l'examen en comité.

L'Office a reçu 119 demandes en vertu de la nouvelle loi ou de la *Loi sur les chemins de fer* au

cours de la période visée. Toutes les demandes ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Dans chaque cas, l'Office a permis l'exécution du projet lorsqu'il était convaincu que les mesures d'atténuation indiquées par le promoteur feraient en sorte qu'il n'y ait aucune incidence défavorable sur l'environnement. Il n'a saisi le ministre de l'Environnement d'aucun projet. Il doit également assurer le suivi en ce qui a trait aux répercussions environnementales de bon nombre des projets qu'il a autorisés. Un certain nombre de ses arrêtés comprenaient des clauses conditionnelles qui l'obligeaient à faire en sorte que les promoteurs respectent les obligations environnementales qui y étaient énoncées, en examinant et en approuvant les documents déposés, en consultant lesdits promoteurs et en tenant au besoin des réunions sur place.

ACCORDS ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES SUR LES FRANCHISSEMENTS

Aux termes de la Loi, le ministre des Transports peut conclure, avec ses homologues provinciaux, des accords qui prévoient l'application des lois concernant les franchissements ferroviaires dans le cas des personnes qui exploitent un chemin de fer de compétence provinciale.

En juillet 1996, le ministre des Transports a conclu un accord avec son homologue de l'Ontario. Cet accord permet à l'Office d'appliquer les articles de la Loi et de la *LSF* qui se rapportent aux franchissements ferroviaires, relativement aux chemins de fer d'intérêt local assujettis à la *Loi sur les chemins de fer d'intérêt local*. L'Ontario a édicté cette loi en 1995. L'Office peut maintenant prendre des arrêtés et résoudre des différends dans le cas de cinq chemins de fer de compétence provinciale énumérés dans l'annexe de l'accord. Au cours de la période visée, il a eu également des discussions

préliminaires avec trois autres provinces qui pourraient être désireuses de voir appliquer les lois sur les franchisements ferroviaires en ce qui a trait aux chemins de fer qui relèvent de leur compétence.

RATIONALISATION FERROVIAIRE ET RÈGLEMENT DE LA QUESTION DES SUBVENTIONS

DÉCISIONS DE CESSATION D'EXPLOITATION

Par suite de la promulgation de la nouvelle loi le 1^{er} juillet 1996, les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale n'ont plus besoin de l'approbation de l'Office pour cesser d'exploiter une ligne. Mais avant cette modification législative, l'ONT a rendu des décisions au sujet de cinq demandes des chemins de fer. Bien que ces décisions aient été rendues avant le 1^{er} juillet 1996, certaines des dates de cessation d'exploitation s'inscrivaient dans le second semestre de 1996 et au début de 1997. Les décisions en question approuvaient la cessation d'exploitation de 235,7 milles de voie en 1996, et de 7,8 milles supplémentaires en 1997. On trouvera dans le tableau suivant des précisions à ce sujet.

ACTIVITÉS DE RATIONALISATION FERROVIAIRE EN VERTU DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Un chemin de fer de compétence fédérale peut transférer une ligne ou en cesser l'exploitation conformément aux procédures énoncées dans les articles 141 à 146 de la Loi. En vertu de cette dernière, il peut mettre fin à cette exploitation après avoir dressé et rendu public un plan triennal indiquant son intention de maintenir, de transférer ou de cesser d'exploiter tout tronçon de son réseau ferroviaire, et tenté sans succès de vendre cette ligne à des entrepreneurs privés qui l'auraient exploitée comme ligne de chemin de fer, ou au gouvernement qui lui aurait trouvé un usage quelconque. Si le chemin de fer offre la ligne au gouvernement, le transfert doit s'effectuer selon une valeur ne dépassant pas la valeur nette de récupération. L'une ou l'autre partie peut demander à l'Office de calculer cette dernière. Depuis la mise en œuvre de la Loi, l'Office n'a reçu aucune demande de ce genre.

Le CN et le CP ont publié chacun leur plan triennal en août 1996, et se sont mis à concrétiser leurs intentions dans le cas d'un certain nombre de tronçons ferroviaires. À la fin de l'année, une seule ligne n'avait pu être vendue et

ARRÊTÉS SUR LA CESSATION D'EXPLOITATION DE LIGNES DE CHEMIN DE FER EN 1996

Arrêtés	Dates d'émission	Subdivisions ferroviaires	Milles	Date de prise d'effet	Origines-destinations
1996-R-48	6 fév. 1996	Outlook/Kerrobert du CP	5,0	7 mars 1996	De Broderick à Outlook
1996-R-74	22 fév. 1996	Montmagny du CN	7,8	22 fév. 1997	De Harlaka à Saint-Romuald
1996-R-152	18 avr. 1996	Beachburg du CN	125,8	18 mai 1996	De Pembroke à Nipissing
1996-R-173	30 avr. 1996	Newmarket du CN	77,1	30 mai 1996	De Yellek à Capreol
1996-R-217	4 juin 1996	Blenheim de CSXT	27,8	31 déc. 1996	D'East Blenheim à West Lorne

avait fait l'objet d'une cessation d'exploitation, à savoir le tronçon de 5,2 milles constitué par la subdivision Big River du CN, en Saskatchewan. Toujours à la fin de l'année, 10 tronçons avaient été transférés et 12 autres, qui avaient fait l'objet soit d'un transfert, soit d'une cessation d'exploitation, étaient encore en vente. Le tableau suivant fournit d'autres précisions sur la situation de tous les tronçons ferroviaires que les chemins de fer ont activement essayé de transférer ou de cesser d'exploiter en 1996. Il indique également les intentions du CN et du CP selon le plan initial publié et le nombre de milles parcourus.

AUTRES ACTIVITÉS DE RATIONALISATION FERROVIAIRE

L'article 32 de la Loi permet à l'Office de réviser, d'annuler ou de modifier une décision ou un arrêté en raison de faits nouveaux ou de l'évolution des circonstances. En réponse à une demande présentée par la McAsphalt Industries, l'Office a modifié la date d'entrée en vigueur d'un arrêté précédent de l'ONT, qui avait autorisé la cessation d'exploitation de l'embranchement de la subdivision Scarborough Pit du CP, le 5 novembre 1996. À la demande de la McAsphalt Industries et du CP, il a décidé de reporter la cessation d'exploitation au 10 janvier 1997.

SITUATION À LA FIN DE L'ANNÉE (1996) POUR CERTAINS CAS TIRÉS DU PLAN TRIENNAL DU CN ET DE CELUI DU CP

Subdivisions ferroviaires	Intentions selon le plan	Milles de voie	Statut
Chandler du CN	cessation d'exploitation	56,1	annoncée le 3 sept.
Cowan du CN	cessation d'exploitation	83,5	annoncée le 3 sept.
Lac La Biche du CN	cessation d'exploitation	39,0	annoncée le 3 sept.
Lampman du CN	cessation d'exploitation	4,5	annoncée le 3 sept.
Oak Point du CN	cessation d'exploitation	123,2	annoncée le 3 sept.
Sorel du CN	cessation d'exploitation	2,7	annoncée le 3 sept.
Saint-Raymond du CN	cessation d'exploitation	14,9	annoncée le 3 sept.
Steep Rock du CN	cessation d'exploitation	12,1	annoncée le 3 sept.
Taschereau du CN	cessation d'exploitation	82,4	annoncée le 3 sept.
Waterways du CN	cessation d'exploitation	162,9	annoncée le 3 sept.
Winnipegosis du CN	cessation d'exploitation	10,9	annoncée le 3 sept.
Cascapedia du CN	transfert	98,0	cédée le 1 ^{er} déc.
Chandler du CN	transfert	48,1	cédée le 1 ^{er} déc.
Vankleek du CN	transfert	20,8	cédée le 22 nov.
Goderich du CP	cessation d'exploitation	3,1	annoncée le 6 déc.
Cartier du CP	transfert	76,2	cédée le 30 oct.
Chalk River du CP	transfert	114,8	cédée le 30 oct.
Newport du CP	transfert	58,4	cédée le 28 sept.
North Bay du CP	transfert	117,3	cédée le 30 oct.
Sherbrooke du CP	transfert	59,7	cédée le 10 oct.
Stanbridge du CP	transfert	13,7	cédée le 30 oct.
Saint-Guillaume du CP	transfert	28,0	cédée le 10 oct.

PAIEMENTS DE SUBVENTION AUX CHEMINS DE FER

L'adoption de la Loi a entraîné la disparition des programmes traditionnels de subventions relatives aux embranchements et aux services ferroviaires voyageurs dont l'application relevait de l'Office. Ce dernier a toutefois l'obligation de statuer sur les demandes en instance faites en vertu de l'article 178 de la *LTN de 1987* et de l'article 270 de la *Loi sur les chemins de fer*. Les demandes de subventions ayant trait à des activités pertinentes existant avant le 30 juin 1996 sont étudiées par l'Office en vertu d'un programme de transition qui devrait se terminer en 1998.

En ce qui a trait aux subventions pour des embranchements, les demandes sont présentées par des chemins de fer de compétence fédérale qui seront dédommagés des pertes réelles découlant de l'exploitation d'un embranchement dont le maintien avait été ordonné en vertu d'un arrêté de l'ONT. Le CN et le CP peuvent présenter trois demandes de subvention portant sur chaque année d'exploitation d'un embranchement admissible : une **demande anticipée** permet au chemin de fer de toucher une subvention limitée au cours de l'année visée, en guise d'avance de fonds au titre de ses pertes évaluées avec retenue; une **demande initiale** permet un autre paiement fondé sur des données financières et opérationnelles préliminaires, si elle est présentée avant le mois de juillet de l'année suivante; une **demande finale** permet un paiement final fondé sur les données définitives du chemin de fer.

L'Office effectue les paiements et les règlements rajustés après avoir analysé chaque demande, et vérifie les données financières et opérationnelles sur chaque ligne dont l'exploitation, selon le chemin de fer, a engendré des pertes.

Un processus analogue a été institué à l'égard des demandes de subvention pour des services ferroviaires voyageurs.

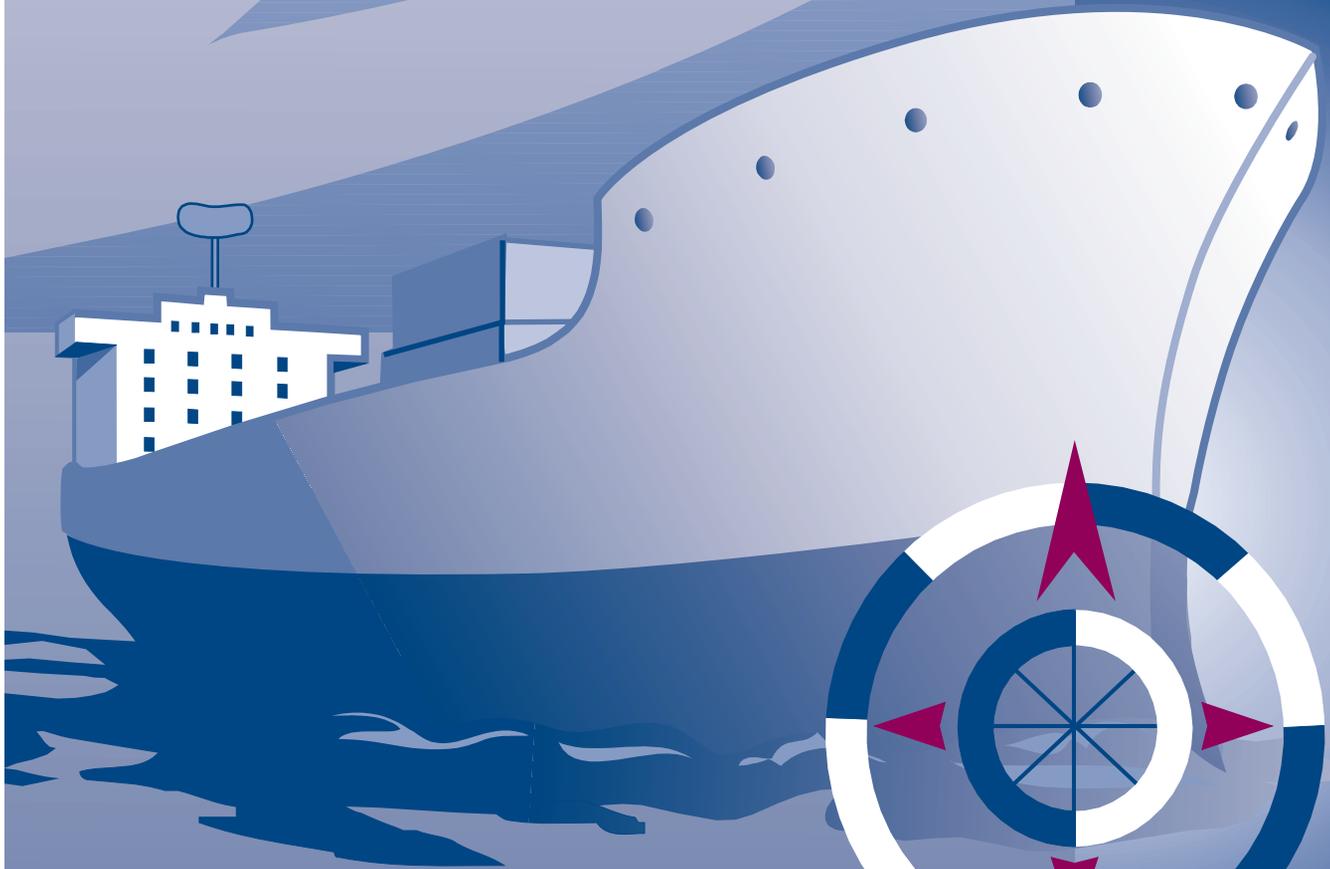
Le tableau suivant montre les demandes de subvention traitées par l'Office en 1996, le montant du paiement touché par chaque chemin de fer admissible de la classe I ou II qui a présenté une demande, et le genre de paiement. Depuis le 1^{er} juillet 1996, l'Office a versé 906 101 \$ aux chemins de fer de la classe I, et 476 176 \$ à ceux de la classe II, soit un total de 1 382 277 \$. À titre de comparaison, on indique également les paiements de subvention effectués entre janvier et juin 1996 en vertu des anciennes dispositions législatives.

On trouvera dans la partie II de la *Gazette du Canada* d'autres renseignements sur le programme de subventions.

SUBVENTIONS VERSÉES EN 1996

	PAIEMENTS EFFECTUÉS DU 1 ^{er} JANV. AU 30 JUIN 1996	PAIEMENTS EFFECTUÉS DU 1 ^{er} JUIL. AU 30 DÉC. 1996
CHEMINS DE FER DE LA CLASSE I		
CN		
Dans le cas de la demande finale de 1993		13 302 \$
Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995	546 408 \$	
Dans le cas de la demande initiale de 1995		892 799 \$
Dans le cas de la demande anticipée de 1996	3 225 939 \$	
CP		
Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995	52 864 \$	
Dans le cas de la demande anticipée de 1996	182 256 \$	
CHEMIN DE FER DE LA CLASSE II		
Ontario Northland Transport Commission		
Dans le cas de la demande finale de 1992		476 176 \$
Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995	250 880 \$	
Dans le cas de la demande anticipée de 1996	1 341 687 \$	
Quebec North Shore & Labrador		
Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995	131 616 \$	
Dans le cas de la demande anticipée de 1996	972 033 \$	
Algoma Central Railway		
Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995	148 775 \$	
Dans le cas de la demande anticipée de 1996	483 054 \$	
CSX Transportation, Inc.		
Aucun paiement n'a encore été approuvé	0	0
TOTAUX	7 335 512 \$	1 382 277 \$

CHAPITRE TROIS : TRANSPORT MARITIME



Transport maritime

En ce qui concerne le mode maritime, l'Office s'occupe des demandes, des plaintes et des enquêtes relatives à diverses activités maritimes qui relèvent de la compétence fédérale. Les fonctions de l'Office dans le secteur maritime sont définies dans la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le cabotage, la Loi sur le pilotage, la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes.

L'entrée en vigueur de la Loi n'a rien changé au mandat conféré à l'Office par les diverses lois touchant le transport maritime. Par contre, des changements à l'industrie du transport maritime sont en cours depuis la fin de 1995. En décembre 1995, plus précisément, le ministre des Transports a annoncé une Politique maritime nationale, dont l'un des objectifs était de commercialiser les activités de la voie maritime du Saint-Laurent et des grands ports du Canada, et qui comportait des modifications au mode de prestation des services de pilotage maritime. En juin 1996, le projet de loi C-44, la *Loi maritime du Canada*, a été déposé à la Chambre des communes pour donner effet aux objectifs de la politique maritime*. Le 17 juillet 1996, le ministre des Transports a annoncé la signature d'une lettre d'intention avec un groupe d'utilisateurs de la

voie maritime, qui prévoyait la création d'une société sans but lucratif chargée d'exploiter la voie maritime du Saint-Laurent. La *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* sera abrogée à l'adoption de la *Loi maritime du Canada*. La responsabilité de fixer les droits de la voie maritime sera transférée à la société sans but lucratif. Bien que la *Loi maritime du Canada* permette la commercialisation des activités de la voie maritime du Saint-Laurent, elle maintient le mandat de l'Office de faire enquête sur toute plainte selon laquelle un tarif existant relativement à la voie maritime comporte une distinction injustifiée.

La *Loi maritime du Canada* comporte une modification à la *Loi sur le pilotage* selon laquelle les administrations de pilotage seraient habilitées à mettre en œuvre leurs propositions tarifaires

* Le 25 avril 1997, le projet de loi C-44 est mort au feuillet du Sénat.

30 jours après la publication de la proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. À l'heure actuelle, l'administration de pilotage doit attendre la décision de l'Office avant de mettre en œuvre ses tarifs lorsqu'une opposition est déposée contre la proposition.

La *Loi maritime du Canada* comprend un nouveau mécanisme de résolution des différends relativement aux droits de ports. L'Office ferait enquête lorsque des personnes intéressées font valoir, par la voie d'une plainte, qu'un droit établi par une administration portuaire commercialisée comporte une distinction injustifiée. L'Office communiquerait ses conclusions à l'administration portuaire, qui serait tenue de prendre les mesures adéquates.

LOI SUR LE CABOTAGE

La *Loi sur le cabotage* a été promulguée en 1992 pour protéger les propriétaires et les exploitants de navires canadiens se livrant au cabotage au Canada. En vertu de la *Loi sur le cabotage*, l'Office détermine s'il existe des navires canadiens adaptés et disponibles pour fournir un service ou se livrer à une activité que l'on propose d'exercer à l'aide de navires non canadiens.

Toute personne souhaitant utiliser un navire étranger pour faire du cabotage au Canada doit présenter une demande à Revenu Canada et, en même temps, présenter une copie de la demande à l'Office. L'Office doit déterminer s'il existe un navire canadien adapté et disponible pour exercer l'activité décrite dans la demande. Après réception de la demande, l'Office publie un « appel d'offres » auprès des propriétaires et exploitants de navires canadiens de la région où l'activité est censée avoir lieu. Au terme de la période d'offres et de commentaires, l'Office prend une décision relativement à la disponibilité de navires canadiens adaptés, et la communique à Revenu Canada.

Du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996, l'Office a reçu 67 demandes d'utilisation de navires étrangers en eaux canadiennes. Dans 59 cas, l'Office a déterminé qu'il n'existait aucun navire canadien adapté; dans 3 cas, il a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible et dans 4 cas, la demande a été retirée. En règle générale, le demandeur retire sa demande lorsque des propriétaires et exploitants de navires canadiens ont répondu à l'appel d'offres de l'Office. Dans certains cas, les propriétaires canadiens offrent un navire qu'ils retirent ultérieurement lorsqu'ils prennent connaissance des détails de l'activité proposée et qu'ils se rendent compte que le navire n'est pas adapté. Une seule demande a été reportée à 1997.

En novembre 1996, l'Office a reçu une demande de **P.F. Collins Customs Brokers Ltd.**, qui souhaitait utiliser des navires spécialisés pour participer au processus final de construction de la plate-forme Hibernia au large de Terre-Neuve. L'Office a publié un appel d'offres de navires canadiens et a reçu des offres de l'industrie. L'Office a estimé que les navires offerts étaient adaptés et disponibles, et publié une décision à cet égard le 23 décembre 1996. Le 31 décembre 1996, P.F. Collins Customs Brokers Ltd. a interjeté appel de la décision de l'Office auprès du gouverneur en conseil*.

Outre l'étude des demandes susmentionnées, l'Office a participé à deux projets spéciaux. Le premier avait été lancé par le prédécesseur de l'Office, l'ONT. Le personnel a participé à une série de consultations avec des représentants du secteur du cabotage pour expliquer le processus de l'Office et aborder certaines préoccupations constatées au cours de l'examen des demandes de permis de cabotage : système accéléré pour les demandes urgentes, désignation des grands voiliers, demandes visant plusieurs navires, demandes de nature générale. Par suite de ces consultations, l'Office envisage de préparer de

* Le gouverneur en conseil a émis une décision le 18 février 1997 qui est venue confirmer la décision de l'Office.

nouvelles lignes directrices concernant l'étude des demandes.

Vers la fin de l'automne, l'Office a entrepris un sondage important auprès de l'industrie maritime pour mettre à jour ses diverses bases de données maritimes. Au terme du processus, soit au printemps 1997, l'Office prévoit publier sur support électronique la Liste de la marine marchande canadienne.

LOI SUR LE PILOTAGE

La *Loi sur le pilotage* a entraîné la constitution de quatre administrations de pilotage au Canada, qui sont des sociétés d'État. Chaque administration de pilotage gère un système efficace de pilotage maritime dans des eaux canadiennes désignées, pour garantir la sécurité de la navigation. Chacune est habilitée à exiger des utilisateurs des droits de pilotage justes et raisonnables, les recettes devant établir l'autonomie financière de l'administration.

Chaque fois qu'une administration de pilotage veut augmenter ou modifier les droits perçus, un règlement modificatif des tarifs de pilotage décrivant la proposition d'augmentation ou de modification doit être publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Après la publication d'une proposition de tarif, toute personne estimant que le tarif proposé est préjudiciable à l'intérêt public peut déposer une opposition auprès de l'Office. Toutes les oppositions doivent être déposées dans les 30 jours suivant la date de publication de la proposition de tarif dans la *Gazette du Canada*.

Après le dépôt d'une opposition à une proposition de tarif de pilotage, l'Office doit faire enquête sur la proposition et décider si elle est préjudiciable à l'intérêt public. L'administration de pilotage doit se conformer à la décision de l'Office.

Le 9 novembre 1996, l'Administration de pilotage du Pacifique a publié une augmentation de tarif dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Le 26 octobre 1996, l'Administration de pilotage des Laurentides publiait une révision au *Règlement sur les tarifs des bateaux-pilotes* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. L'Office n'a reçu aucune opposition relativement à l'une ou l'autre de ces modifications. Aucune autre augmentation de tarif n'a été publiée par les administrations de pilotage entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 1996.

LOI SUR L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

En vertu de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent peut fixer des droits pour les services qu'elle offre, ainsi que pour l'entretien de la voie maritime et de son infrastructure. Toute personne qui estime que les droits exigés par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont discriminatoires peut déposer une plainte auprès de l'Office.

En vertu de la Loi, des droits peuvent également être fixés conformément à un accord entre le Canada et les États-Unis; le cas échéant, ces droits sont imposés par l'Administration, en conformité avec les directives données par le gouverneur en conseil.

L'Office n'a reçu aucune plainte concernant les droits de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au cours de ses six premiers mois d'activité.

LOI DÉROGATOIRE DE 1987 SUR LES CONFÉRENCES MARITIMES

La *LDCM de 1987* a été promulguée pour permettre aux cartels de lignes maritimes de desservir le commerce canadien d'import-export.

Étant donné que le Canada ne possède pas de marine marchande océanique pour transporter ses marchandises destinées au commerce extérieur, il doit compter sur les lignes maritimes d'autres pays pour fournir ces services. Les cartels de lignes maritimes étrangères, qui fixent conjointement leurs taux et conditions de service, existent depuis plusieurs décennies et sont acceptés par la majorité des pays commerçants. La législation canadienne soustrait ces cartels à l'application de certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence*, qui interdit la collusion entre des compagnies offrant les mêmes services.

Les associations de cartels de lignes maritimes, ou conférences maritimes, sont admissibles à l'exemption accordée par la *LDCM de 1987* après le dépôt de certains documents auprès de l'Office. Les conférences doivent déposer une copie de l'accord conclu entre les lignes maritimes, dans lequel sont exposés les arrangements relatifs au service et aux prix dont elles ont convenu. Les conférences doivent également déposer des copies de tous les tarifs communs auprès de l'Office. Les avis d'augmentation des tarifs doivent être déposés au moins 30 jours à l'avance.

Les avis d'augmentation des frais supplémentaires (facteurs de rajustement des devises, droits relatifs à la manutention au terminal, facteurs de rajustement pour le carburant) doivent être déposés au moins 14 jours à l'avance. L'accord de la conférence doit permettre à chaque membre de fixer des taux différents de ceux du tarif commun, soit le droit de prendre une mesure distincte. Les conférences sont autorisées à conclure des contrats de service confidentiels avec des expéditeurs, et des copies de ces contrats doivent être déposés auprès de l'Office. Dans ces contrats de service, l'expéditeur accepte d'expédier un volume minimal de trafic en contrepartie d'un prix généralement inférieur au taux régulier du tarif.

La *LDCM de 1987* comporte également un mécanisme selon lequel une personne peut déposer une plainte auprès de l'Office si elle estime que l'accord de conférence ou les mesures qui en découlent réduisent la concurrence et entraînent une augmentation des prix ou une réduction du service abusives.

L'Office n'a reçu aucune plainte de cette nature au cours de la période visée par ce rapport. Cependant, il a reçu environ 3 500 pages de tarifs à déposer, 70 contrats de service et 6 modifications à des accords de base. Aucune nouvelle conférence n'a été constituée et 3 conférences ont été abolies au cours de la période visée.

La liste des conférences qui desservent le Canada aux ports des côtes Est et Ouest et qui ont déposé des tarifs auprès de l'Office figure à l'Annexe C. Elle indique leur secteur d'activité, le nom des lignes qui en font partie ainsi que les ports d'escale.

CHAPITRE QUATRE : LES TRANSPORTS ACCESSIBLES



Les transports accessibles

L'une des fonctions importantes de l'Office consiste à faire en sorte que les personnes ayant une déficience aient accès au réseau de transport sous réglementation fédérale sans rencontrer d'obstacle abusif. Pour y arriver, l'Office travaille en étroite collaboration avec les consommateurs et l'industrie, et veille à l'application de plusieurs programmes.

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES

L'accessibilité faisait partie intégrante de la politique nationale des transports énoncée dans la *LTN de 1987*, et il en va de même dans la nouvelle *Loi sur les transports au Canada*. L'Office est investi de pouvoirs qui lui permettent de s'assurer qu'aucun mode de transport de compétence fédérale ne pose d'obstacle abusif aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. L'Office peut notamment prendre des mesures dans les domaines suivants : les prix et autres conditions de transport; les installations de transport, leur équipement et leur signalisation; la formation du personnel des transports; la communication de l'information aux personnes ayant une déficience. Pour supprimer les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement de ces dernières, il effectue des recherches, des analyses et des enquêtes, fournit des renseigne-

ments et des conseils, et statue sur des plaintes. De grands progrès ont été faits sous le régime de l'ONT, et l'Office entend suivre la voie tracée par son prédécesseur.

PREMIER CONTACT

La consultation est une caractéristique essentielle des efforts constants de l'Office pour maintenir un système de transport accessible en éliminant les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. Il importe aussi que l'Office soit à l'affût des questions qui intéressent l'industrie et les consommateurs, pour être en mesure de répondre aux problèmes qui sont relevés. La consultation étant d'une importance vitale pour le programme, l'Office s'est doté d'un Comité consultatif sur l'accessibilité pour obtenir des conseils

et des commentaires sur les projets de dispositions concernant l'accessibilité. (La liste des membres de ce comité figure à l'Annexe D.) Ce comité comprend des représentants des groupes œuvrant pour les personnes ayant une déficience, de l'industrie, des constructeurs et d'autres ministères. Leur participation à cette consultation permanente permet à l'Office de trouver des solutions réalisables susceptibles de répondre aux besoins des voyageurs handicapés.

Pendant la période de transition à l'issue de laquelle l'Office national des transports a été remplacé par l'Office des transports du Canada, quelques organisations se sont inquiétées de ce changement de nom. Comme les personnes ayant une déficience commençaient tout juste à prendre conscience des avantages des programmes de l'ONT, l'Office craignait de voir disparaître les gains réalisés au fil des ans. Il faut énormément de temps et d'efforts pour faire con-

naître les services et les dispositions susceptibles de faciliter les déplacements de ces personnes. Pour empêcher cette confusion et dissiper toute incertitude quant à la continuation par le nouvel organisme du rôle joué par son prédécesseur, l'Office a pris plusieurs initiatives énergiques aussitôt après la promulgation de la Loi. Dans les jours qui ont suivi sa création, il a distribué un bulletin spécial annonçant le changement de nom à plus de 2 000 personnes qui lui avaient demandé de leur donner de l'information au sujet de l'accessibilité.

L'Office a fait publier des annonces dans les publications sur les déficiences, ainsi que dans le numéro spécial du *Globe and Mail* sur les déficiences, publié à l'automne. Il a fait paraître des messages dans les bulletins et les revues d'organismes travaillant avec les personnes ayant une déficience pour souligner que « l'accessibilité se poursuit ». Les membres du personnel ont transmis personnellement ce message dans les réunions et les conversations avec des représentants clés des personnes ayant une déficience. La série de brochures *Allons de l'avant* a été mise à jour en fonction des modifications législatives et distribuée sur demande. Y figurent une description générale du programme, un guide pour le dépôt de plaintes et une explication des dispositions réglementaires touchant l'accessibilité du transport aérien.

Pour entamer cette consultation et ce dialogue renforcés, les membres de l'Office ont assisté à une réunion spéciale du Comité consultatif sur l'accessibilité en novembre 1996. Cette tribune a donné aux représentants de l'industrie et des organismes l'occasion de parler directement aux décideurs. Grâce aux exposés fort intéressants et au dialogue qui a suivi, on a pu saisir concrètement quels sont les problèmes qui se posent en matière d'accessibilité, du point de vue de l'industrie et du point de vue des voyageurs handicapés. Cette réunion, la première en son

Maintien du statu quo

L'accessibilité demeure un aspect essentiel de la Loi.

L'Office entend accélérer la prise de mesures d'accessibilité dans le réseau de transport en adoptant des codes de pratiques à l'intention de l'industrie, et il élaborera le cadre général dans lequel seront vraisemblablement envisagées les diverses questions susceptibles d'être soulevées en raison des plaintes relatives à l'accessibilité.

L'Office a toujours le pouvoir de lever les obstacles abusifs dans le réseau de transport par la voie réglementaire, au besoin.

genre, a renforcé l'importance que l'Office accorde à l'accessibilité et aux besoins des personnes ayant une déficience.

PRENDRE LA PAROLE

L'Office juge important de fournir des renseignements sur l'accessibilité des transports à l'industrie et aux personnes ayant une déficience, et son personnel accepte les invitations à prononcer des conférences sur la question des déplacements des personnes ayant une déficience.

C'est ainsi que le personnel de l'Office a pris la parole dans le cadre de diverses manifestations, dont les suivantes : la 50^e Conférence annuelle de la Worldwide Airline Customer Relations Association, où les délégués de plus de 54 transporteurs de 34 pays ont discuté des moyens de mieux servir la clientèle dans l'aviation commerciale, y compris les voyageurs handicapés; le Troisième Congrès paralympique, auquel ont participé des leaders du mouvement des sports et des droits des personnes ayant une déficience, des organisations du secteur des entreprises, des organisations non gouvernementales, des décideurs gouvernementaux et des chefs politiques provenant de tous les coins du monde, pour étudier et prévenir les problèmes qui se posent aux personnes ayant une déficience; la seconde conférence annuelle sur les chiens-guides tenue à New Westminster (C.-B.).

INFOROUTE

L'Office s'est inscrit à l'Inforoute sur la déficience vers l'intégration et l'éducation (INDIE) parrainée par Développement des ressources humaines Canada. L'INDIE permet aux personnes ayant une déficience qui consultent ce site Internet de passer directement à la page d'accueil

de l'Office, qui contient, entre autres, des renseignements sur les transports accessibles. De nombreuses personnes ayant une déficience, notamment les personnes sourdes, comptent de plus en plus sur ce support électronique pour communiquer avec les fournisseurs de services et obtenir des renseignements sur les programmes gouvernementaux.

ACCÈS FACILE

Les numéros sans frais de l'Office, tant pour les communications vocales que pour les communications par télécopieur pour malentendants (ci-après ATS), ont continué à permettre aux personnes ayant une déficience d'avoir rapidement accès à des renseignements sur les programmes d'accessibilité de l'Office. Ce dernier reçoit aussi des demandes écrites de renseignements et de publications en provenance du Canada et de l'étranger. Il y répond dans les deux langues officielles en gros caractères, en braille ou sur audiocassette. Plus de 1 300 personnes ont composé les numéros sans frais pour demander des renseignements à l'Office ou obtenir son aide au sujet d'éventuels problèmes de déplacement. L'Office a envoyé plus de 9 600 brochures pendant la période visée.

La série *Allons de l'avant* de l'Office comprend les titres suivants :

Améliorer l'accessibilité pour les voyageurs handicapés

Règlement sur l'accessibilité du transport aérien

Guide pour plaintes sur l'accessibilité

On peut avoir accès rapidement et facilement au programme d'accessibilité de l'Office en composant les numéros suivants :
1-800-883-1813 ou
1-800-669-5575 (ATS).

On peut obtenir les brochures *Allons de l'avant* sur demande.



POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES ET MESURES DE COOPÉRATION

L'élaboration de règlements relatifs à l'accessibilité et le contrôle de leur application à tous les modes de transport de compétence fédérale sont des aspects importants du mandat de l'Office.

Pendant son premier semestre d'activité, l'Office a aussi examiné d'autres solutions que la réglementation, conformément à la politique gouvernementale qui consiste à apporter des changements par d'autres moyens que la réglementation. L'Office a adopté son premier code de pratiques intitulé *Code de pratiques – Accessibilité des aéronefs pour les personnes ayant une déficience (aéronefs à voilure fixe de 30 sièges passagers ou plus)*. Il l'a lancé en novembre 1996, lors d'une manifestation publique à laquelle ont assisté des représentants des deux grands transporteurs aériens du Canada ainsi que les membres du Comité consultatif de l'Office sur l'accessibilité et le président du Comité consultatif du ministre des Transports sur le transport accessible. Les représentants des deux transporteurs aériens ont alors exprimé publiquement leur

appui à ce code, et indiqué qu'ils commenceraient bientôt à apporter des changements.

Le Code de pratiques précise quels transporteurs aériens et aéronefs sont visés, quand et comment les transporteurs devraient l'appliquer et quels sont les critères d'accessibilité. Ces critères se résument ainsi :

- D'ici au 1^{er} janvier 1999, les aéronefs de 30 sièges passagers ou plus devraient tous répondre aux critères concernant la signalisation, l'éclairage, les escaliers d'embarquement intégrés, les mains courantes, les surfaces de plancher, l'espace à prévoir aux sièges passagers pour un animal aidant, les indicateurs tactiles de rang, les cartes supplémentaires d'information pour les passagers et la communication des annonces.
- Dans les aéronefs nouvellement construits et les aéronefs modifiés de 30 sièges passagers ou plus, 50 pour cent des places côté allée devraient être munies d'un accoudoir mobile du côté de l'allée d'ici au 1^{er} janvier 1999.
- Les aéronefs qui ont plus d'une allée devraient être munis d'au moins une toilette accessible aux personnes ayant une déficience, dont les personnes dans un fauteuil roulant de bord, d'ici au 1^{er} janvier 1999, s'il s'agit d'aéronefs nouvellement construits, ou au 1^{er} janvier 2002, s'il s'agit d'aéronefs modifiés.
- Les aéronefs qui ont une seule allée devraient être munis d'au moins une toilette accessible aux personnes ayant une déficience, à l'exception des personnes dans un fauteuil roulant de bord, d'ici au 1^{er} janvier 1999, s'il s'agit d'aéronefs nouvellement construits, ou au 1^{er} janvier 2002, s'il s'agit d'aéronefs modifiés.

- Les aéronefs dotés d'une toilette accessible aux personnes en fauteuil roulant devraient transporter un fauteuil roulant de bord d'ici au 1^{er} janvier 1997. L'exploitant d'un aéronef de 60 sièges passagers ou plus non doté d'une telle toilette devrait fournir un fauteuil roulant de bord sur demande aux passagers qui peuvent utiliser cette toilette, mais qui ne peuvent s'y rendre sans l'aide d'un tel fauteuil, d'ici au 1^{er} janvier 1999.
- Si leur configuration le permet, les aéronefs de 100 sièges passagers ou plus devraient offrir suffisamment d'espace de rangement dans la cabine pour transporter au moins un fauteuil roulant manuel appartenant à un passager.

L'Office procédera à des enquêtes périodiques pour suivre les progrès de la mise en œuvre du Code. Tout au cours de ce processus, l'Office continuera d'instruire chacune des plaintes pour déterminer s'il y a un obstacle abusif aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience.

CODES DE PRATIQUES DANS LES SECTEURS MARITIME ET FERROVIAIRE

Pendant la période visée, l'Office a distribué un projet de code de pratiques traitant du matériel de transport maritime aux membres du Comité consultatif sur l'accessibilité et aux exploitants extra-provinciaux de traversiers, en leur demandant de lui communiquer leurs observations. Après avoir analysé celles-ci, il a modifié le projet de code en conséquence. Il va publier son code de pratiques relatif aux aspects du transport maritime qui relèvent de sa compétence en 1997.

L'Office a aussi continué de travailler à un projet de code de pratiques portant sur l'accessibilité du matériel ferroviaire et les conditions de trans-

port des personnes ayant une déficience. Il l'a modifié en fonction des observations de son Comité consultatif sur l'accessibilité. Il va le diffuser auprès du grand public en avril 1997, et tiendra compte des observations qu'on lui présentera.

COMMUNICATION D'INFORMATIONS

Pour déterminer les entraves à la communication auxquelles les personnes ayant une déficience sont confrontées lorsqu'elles utilisent les transports aériens, l'Office a consulté plus de 50 groupes représentant les personnes aveugles, malvoyantes, sourdes ou malentendantes, et celles qui ont une déficience intellectuelle ou des difficultés d'apprentissage, ainsi que les transporteurs aériens et les exploitants des aéroports. Cette consultation l'a convaincu que les voyageurs handicapés se butaient bel et bien à des obstacles à la communication aux diverses étapes d'un déplacement en avion, et que la communication était un maillon faible de la chaîne. Il a rédigé un rapport provisoire contenant des recommandations sur la manière dont les compagnies aériennes et les exploitants des aéroports pourraient éliminer les obstacles décelés, et l'a distribué aux intéressés, qui avaient jusqu'en février 1997 pour lui communiquer leurs observations.

Les recommandations portent, entre autres, sur les questions suivantes :

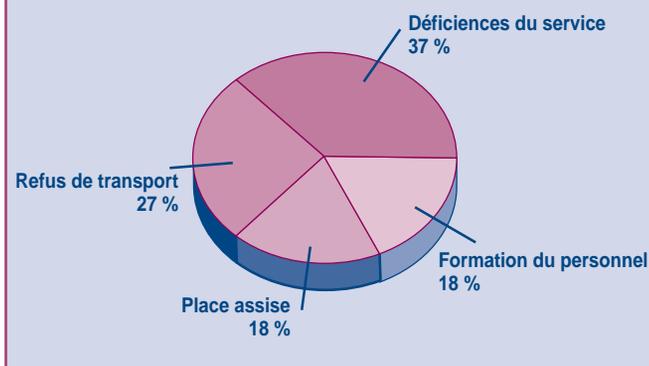
- la publication d'une brochure fournissant des conseils aux voyageurs handicapés;
- la disponibilité de renseignements relatifs aux transports sur des médias substitués, telles des brochures décrivant des services et donnant des renseignements sur des voyages particuliers aux personnes ayant une déficience;
- l'offre de services ATS;

- la participation de personnes ayant une déficience au perfectionnement du personnel de transport;
- l'élimination de la « zone neutre » entre l'entrée principale de l'aéroport et le comptoir d'enregistrement du transporteur aérien;
- la prise en compte des besoins des personnes ayant une déficience au moment de la mise au point de nouvelles techniques ou installations, telle la billetterie électronique;
- la participation des personnes ayant une déficience à la conception ou à l'élaboration de services visant à mieux répondre aux besoins en information des voyageurs ayant une déficience sensorielle ou intellectuelle;
- l'amélioration des systèmes de communication dans les terminaux;
- la publication de renseignements sur l'aménagement des terminaux.

AUTRES ACTIVITÉS

Le personnel a commencé à vérifier s'il était nécessaire d'apporter des modifications au *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience* (ci-après le *Règlement sur la formation*). Il a aussi commencé à examiner ce règlement et la partie VII du *Règlement sur les transports aériens*, « Conditions de transport des personnes », pour déterminer quelles dispositions devraient être « désignées » par l'Office comme des textes dont la contravention est punissable d'une sanction administrative pécuniaire. Pour de plus amples détails sur les sanctions, voir la section du Chapitre un intitulée « Application des règlements ».

PLAINTES SUR L'ACCESSIBILITÉ DÉCISIONS RENDUES, PAR PROBLÈME



ÉLIMINATION DES OBSTACLES ABUSIFS

Dans certains cas, lorsque les mesures d'éducation et d'autres initiatives n'ont pas amené le changement voulu, les voyageurs ayant une déficience qui rencontrent des obstacles dans le système de transport sous réglementation fédérale peuvent déposer une plainte auprès de l'Office. S'il conclut à l'issue de son enquête qu'il existe un obstacle abusif, l'Office peut ordonner la prise de mesures correctives visant à éliminer cet obstacle, le versement d'une indemnité destinée à couvrir les frais supportés par le voyageur en raison de l'obstacle, ou les deux à la fois.

Le 1^{er} juillet 1996, l'Office a pris en charge 11 plaintes que l'ONT avait reçues et sur lesquelles ce dernier n'avait pas encore statué. Il s'est aussi chargé de 6 dossiers découlant du suivi imposé par des décisions de l'ONT.

Du 1^{er} juillet au 31 décembre 1996, l'Office a aussi reçu 8 nouvelles plaintes. Pendant cette période, il a clos 9 dossiers : 3 plaintes reçues par l'ONT, 4 plaintes reçues par l'Office et 2 dossiers de suivi. Bien qu'il puisse entendre les plaintes relatives au transport aérien, ferroviaire et maritime, les 9 plaintes qu'il a réglées pendant la période visée se rapportaient toutes au transport aérien. Il a aussi continué à étudier les 16 autres dossiers. Ces plaintes sont décrites plus amplement dans la section suivante.

PLAINTES RÉSOUES

ACCOMPAGNATEUR

M^{me} Muthanna a déposé une plainte contre Air India au nom de son mari, M. Muthanna [décision n^o 534-A-1996 du 25 octobre 1996]. Air India avait refusé d'accepter M. Muthanna comme passager sans accompagnateur en raison de sa déficience visuelle. L'Office a déterminé que ce refus d'Air India avait constitué un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de M. Muthanna. L'Office a aussi estimé que la compagnie aérienne aurait pu facilement éviter l'incident si elle s'était dotée d'une politique adéquate concernant le transport des personnes ayant une déficience ainsi que les conditions applicables au transport des personnes ayant une déficience. Il a exigé qu'Air India lui présente un rapport sur les politiques et les méthodes qu'elle comptait élaborer et mettre en œuvre pour éviter qu'une situation semblable ne se reproduise. Pour montrer sa bonne volonté, le transporteur a remboursé le client de tous les frais réclamés.

M^{me} Falta a déposé une plainte semblable contre KLM Lignes aériennes royales néerlandaises (ci- après KLM) [décision n^o 601-A-1996 du 20 décembre 1996]. La compagnie avait refusé de transporter M^{me} Falta sans accompagnateur de Mirabel à Amsterdam. L'Office a déterminé que l'avis donné à M^{me} Falta par KLM, suivant lequel elle devait voyager avec un accompagnateur, constituait un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de cette personne. Il a demandé à la compagnie aérienne de rappeler à ses médecins, par la voie d'un bulletin, que sa politique consiste à donner de l'aide aux personnes ayant une déficience à l'embarquement et au débarquement, et de communiquer à l'Office une copie de ce bulletin.

AMÉLIORATION DE LA COMMUNICATION

M^{me} Jubber a déposé une plainte au nom de sa sœur, M^{me} Matthews, contre les Lignes aériennes Canadien International Ltée (ci-après Canadi*n) [décision n^o 479-A-1996 du 28 août 1996]. Elle alléguait que l'obligation de fournir des renseignements médicaux détaillés était une atteinte à la vie privée et que la place désignée et l'aide fournie par le personnel de Canadi*n à l'aéroport de Goose Bay (Labrador) avaient constitué des obstacles aux possibilités de déplacement de sa sœur. L'Office a déterminé que les renseignements demandés sur le formulaire de Canadi*n ne constituaient pas un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de M^{me} Matthews. Quant aux volets de la plainte qui concernaient le niveau de service fourni, l'Office a estimé qu'un malentendu avait contribué à l'incident malheureux, sans pouvoir conclure de la preuve qu'il existait un obstacle abusif. L'Office a fait remarquer qu'une meilleure communication entre les parties aurait peut-être évité l'incident. Il n'a pas exigé d'autres mesures de la part du transporteur.

BESOINS DE LA CLIENTÈLE EN FAUTEUIL ROULANT

Dans une plainte déposée contre Royal Aviation Inc. (ci-après Royal) [décision n^o 542-A-1996 du 28 octobre 1996], M. Rowe abordait divers éléments : la place qu'on lui avait attribuée, les changements d'itinéraire, l'assistance à l'embarquement et au débarquement, la remise tardive de son fauteuil roulant à l'arrivée, lors du trajet entre Ottawa et Orlando. L'Office a jugé que la place affectée à M. Rowe ne constituait pas un obstacle abusif, mais que le transporteur devrait communiquer avec les voyageurs handicapés pour déterminer si la place qu'il leur attribue est compatible avec leur déficience. L'Office a pris note de la formation reçue par

certaines des préposés contractuels aux services d'escale de Royal, mais a demandé au transporteur de lui communiquer son programme de formation, y compris les renseignements prévus à l'annexe du *Règlement sur la formation*. Il l'a aussi prié de lui indiquer le nombre d'employés assujettis à ce règlement, la formation reçue et la date à laquelle celle-ci sera terminée. Il l'a enfin prié de lui fournir un rapport d'enquête sur la remise du fauteuil roulant de M. Rowe. Il examinera ces renseignements pour déterminer si le programme de formation de Royal se conforme aux exigences du *Règlement sur la formation*.

M^{me} Neelin a déposé une plainte au nom de sa mère contre Air Canada pour des raisons semblables [décision n° 597-A-1996 du 17 décembre 1996]. La plainte portait sur le niveau de service qu'Air Canada avait fourni à la mère de M^{me} Neelin. Cette dernière alléguait qu'on n'avait pas mis le fauteuil roulant de sa mère à la disposition de cette dernière à l'aéroport de Toronto, comme cela avait été demandé, que les employés du transporteur avaient mal manié le fauteuil roulant de la compagnie aérienne, ce qui avait causé une blessure à la mère de M^{me} Neelin, et qu'on n'avait pas fourni une aide suffisante à Toronto et à Londres après l'incident. L'Office a jugé que le fait que la passagère n'avait pu avoir son fauteuil à sa disposition et que les préposés avaient mal manié le fauteuil roulant de la compagnie aérienne avait bel et bien constitué un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de cette passagère. Il a toutefois reconnu qu'Air Canada avait depuis donné une formation poussée à ses employés pour mieux sensibiliser ceux qui traitent avec le public voyageur aux besoins des personnes ayant une déficience et pour accroître leurs connaissances et leurs compétences dans ce domaine. L'Office n'était pas en mesure d'étudier l'élément de la plainte relatif aux dépenses engagées à la suite des blessures subies par la

mère de M^{me} Neelin. Il a informé M^{me} Neelin qu'elle devrait lui fournir une liste détaillée des dépenses engagées en raison de ces blessures, ainsi que les raisons pour lesquelles ces dépenses devaient être considérées comme attribuables à l'obstacle abusif, si elle voulait que l'Office statue sur cet élément de la plainte.

AUTORISATION MÉDICALE

M^{me} Mallet a déposé une plainte auprès de l'ONT [décision n° 554-A-1996 du 12 novembre 1996] parce que la compagnie aérienne Iberia d'Espagne avait refusé de la prendre comme passagère à bord du vol Mirabel-Madrid le 10 mars 1995, jugeant que l'état de santé de M^{me} Mallet nécessitait une autorisation médicale. L'Office a conclu que le refus d'Iberia était attribuable au manque de communication au moment de la réservation, et au fait que l'on n'avait pas consulté la passagère et son accompagnateur à l'aéroport, et que ce refus avait bel et bien constitué un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de la voyageuse. L'Office a exigé qu'Iberia rembourse à M^{me} Mallet les frais supplémentaires découlant directement de son refus.

FOURNITURE DE L'ASSISTANCE DEMANDÉE

M^{me} Trempe a déposé une plainte contre Air Canada [décision n° 608-A-1996 du 31 décembre 1996]. Elle avait eu du mal à obtenir les services qu'elle avait demandés à l'avance pour son vol Vancouver-Montréal du 29 juillet 1996 (notamment l'attribution d'un siège et une assistance pour l'embarquement et pour les bagages à main). La plainte faisait aussi état de la manière dont on lui avait fourni cette assistance. L'Office a conclu qu'Air Canada n'avait pas fourni d'assistance depuis l'enregistrement initial jusqu'à la porte d'embarquement, service que M^{me} Trempe avait demandé au moins 48 heures avant le

voyage. Il incombait à Air Canada d'établir les raisons pour lesquelles l'Office ne devait pas arriver à la conclusion qu'elle avait enfreint les dispositions réglementaires applicables. Air Canada devait aussi fournir des détails sur la formation de divers groupes d'employés de l'aéroport de Vancouver. Elle devait en outre indiquer à l'Office les mesures prises à l'aéroport pour éviter qu'un incident semblable ne se produise. L'Office examinera les renseignements fournis et déterminera si d'autres mesures s'imposent.

SUIVI DE PLAINTES

M^{me} Hamilton s'est plainte à l'ONT de la nature et de la qualité de l'assistance qu'Air Canada lui avait donnée et du fait qu'on ne lui avait pas fourni de fauteuil roulant à l'aéroport comme elle l'avait demandé. Après avoir effectué une enquête, l'Office avait rendu sa décision le 12 décembre 1995. Il a conclu qu'il y avait eu un obstacle abusif et avait demandé à Air Canada de lui communiquer son programme de sensibilisation et d'indiquer à l'Office si ses employés et ses sous-traitants avaient reçu la formation prévue par le *Règlement sur la formation*. Il lui avait aussi demandé de mettre en œuvre des procédures concernant l'aide à apporter aux personnes en fauteuil roulant. Air Canada a fourni les renseignements demandés. L'Office les a examinés et les a acceptés dans sa décision n^o 470-A-1996 du 20 août 1996. Il n'a exigé aucune autre mesure.

M^{me} Vecchiarelli a déposé une plainte semblable contre Canada 3000 au nom de son fils. Elle n'avait pu réserver à l'avance un siège près de la cloison pour lui. De plus, le personnel navigant avait insisté pour qu'on enlève à son fils son appareil de soutien du corps pendant le décollage et l'atterrissage. Le 20 avril 1995, l'ONT avait conclu, dans sa décision n^o 208-A-1995, qu'il y avait eu un obstacle abusif aux possibilités

de déplacement du fils de M^{me} Vecchiarelli pour deux raisons : d'abord, le manque de sensibilité, de connaissances et de compréhension dont les agents et le personnel du transporteur avaient fait preuve en ce qui a trait aux besoins des personnes ayant une déficience et à leur installation à bord des aéronefs; ensuite, le manque manifeste de sensibilité des employés au sol et du personnel de bord du transporteur. En raison de ces lacunes, le transporteur n'avait pas pu fournir une assistance suffisante au fils et à la famille de M^{me} Vecchiarelli. Par l'arrêté n^o 1995-A-159 du 20 avril 1995, l'ONT avait ordonné à Canada 3000 de lui fournir une copie de son programme de formation; le bulletin distribué à tout le personnel de bord pour l'informer des changements résultant de l'acceptation d'appareils pour soins médicaux pendant le décollage et l'atterrissage; un rapport donnant les détails de son programme de formation; une description des mesures prises pour que les préposés aux réservations et à la vente des services de transport sur ses vols soient au courant de la politique de réservation anticipée des sièges établie à l'intention des passagers ayant des besoins particuliers. Le transporteur a fourni tous les documents demandés. Dans sa décision n^o 495-A-1996 du 11 septembre 1996, l'Office a conclu que le transporteur avait satisfait à toutes les exigences qui lui avaient été imposées par l'arrêté n^o 1995-A-159 et la décision n^o 208-A-1995, et qu'aucune autre mesure ne s'imposait.

PLAINTES EN INSTANCE

Des personnes ayant une déficience ont soulevé les questions suivantes sur lesquelles l'Office n'avait pas encore statué à la fin de 1996.

- La non-disponibilité de toilettes accessibles à un aéroport. Le demandeur, un voyageur en fauteuil roulant, allègue que des personnes non handicapées utilisaient les toilettes accessibles.
 - Le manque de voitures ferroviaires accessibles; la possibilité d'utiliser les monte-escaliers d'une gare en fauteuil automoteur; le fait que le transporteur exige que les personnes ayant une déficience arrivent à la gare une heure et demie avant le départ si elles ont besoin d'aide à l'embarquement; la confusion parmi les agents des réservations en ce qui concerne la manière de réserver une place ou un dispositif d'immobilisation pour une personne en fauteuil roulant; le niveau de service fourni par le personnel itinérant.
 - Le défaut de la part d'un transporteur aérien de fournir de l'oxygène thérapeutique à bord de l'aéronef et de prêter l'assistance qui répond aux besoins du voyageur.
 - L'absence, chez un transporteur aérien, de méthodes de sélection des places propres à répondre aux besoins particuliers des voyageurs handicapés et le niveau de l'aide apportée par le personnel du transporteur; l'état général des chaises d'embarquement utilisées à deux aéroports.
 - Le service fourni par le personnel d'un transporteur aérien après l'annonce qu'un vol serait retardé de neuf heures.
- L'incapacité d'un transporteur aérien de maintenir la sélection au préalable d'une place dans le cas de substitutions d'aéronef faites à la dernière minute; l'inaccessibilité des toilettes « accessibles » pour dames dans un aéroport.
 - Le défaut de la part d'un transporteur aérien de fournir des places accessibles satisfaisantes et l'absence d'un fauteuil roulant de bord.
 - Le niveau de service fourni par le personnel d'un transporteur aérien à une personne handicapée qui voyageait de Toronto à Victoria.
 - La communication d'un faux renseignement par un transporteur aérien sur la présence d'insuline dans la trousse médicale à bord de l'aéronef.
 - Le fait que le personnel du transporteur a fourni des renseignements erronés concernant un voyageur autonome au moment de la réservation, et le refus de transport qui en a découlé à l'aéroport.
 - Le service fourni par un transporteur aérien pendant une correspondance.
 - Le fait que le transporteur aérien a exigé qu'un voyageur ait un accompagnateur pour un voyage aller-retour entre Toronto et Düsseldorf, et la facturation du plein tarif pour l'accompagnateur.

L'Office s'occupe en outre de quatre dossiers dans lesquels les décisions de l'ONT ont imposé un suivi.

SURVEILLANCE

L'Office remplit en permanence diverses fonctions de surveillance pour mesurer et évaluer l'observation obligatoire ou volontaire de ses règlements et de ses codes de pratiques relatifs à la prestation de services liés au transport des personnes ayant une déficience dans le réseau de transport de compétence fédérale. Pour ce faire, il effectue des sondages, des enquêtes sur les plaintes et l'inspection des emplacements. Les mesures de vérification de l'observation de la Loi décrites au Chapitre un sont à la base d'une partie des activités de l'Office relatives à l'accessibilité des transports. Pendant leurs visites courantes aux bureaux des transporteurs ou des exploitants de terminaux, par exemple, les enquêteurs régionaux de l'Office constatent à l'occasion que les registres de formation du personnel de la compagnie ne satisfont pas aux exigences administratives du *Règlement sur la formation*. Le personnel collabore alors avec le transporteur ou l'exploitant de terminal afin de remédier à la situation. Pendant la période visée, le personnel a ainsi collaboré avec 33 transporteurs et exploitants de terminaux. L'Office a demandé à 29 autres organisations de fournir de plus amples renseignements sur le contenu de leur programme de formation et d'indiquer quels membres du personnel avaient reçu la formation.

CHAPITRE CINQ : ÉVALUATION DE L'EFFET

DE LA *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA*
ET DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS
L'APPLICATION DE CELLE-CI



Évaluation de l'effet de la Loi sur les transports au Canada et des difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci

Le paragraphe 42(2) de la Loi exige que l'Office joigne à son rapport annuel son évaluation de l'effet de la Loi et des difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci.

Au terme de la période de six mois visée par le présent rapport, la nouvelle loi n'était en vigueur que depuis six mois et bon nombre de ses dispositions n'avaient pas encore été mises à l'épreuve. Citons à titre d'exemple l'article 27 de la Loi, où il est question du « préjudice commercial important », qui n'avait pas été invoqué devant l'Office. D'autres aspects de la Loi faisaient encore l'objet d'un examen par l'Office, notamment les diverses questions liées aux certificats d'aptitude des chemins de fer. Par ailleurs, dans le domaine de l'observation des règlements, l'Office étudiait la possibilité de recourir à des sanctions administratives pécuniaires.

L'Office doit tenter d'évaluer l'effet de la Loi et les difficultés rencontrées dans son application. Or, dans de nombreux cas, ces questions sont plutôt théoriques. Des problèmes peuvent se poser ou ne pas se poser, selon l'expérience de l'Office et de l'industrie. De fait, de nombreux problèmes perçus ou prévus au moment de l'adoption d'une nouvelle loi se résolvent d'eux mêmes avec le temps.

Aussi le présent chapitre porte-t-il sur certaines questions qui, de l'avis de l'Office, relèvent de l'obligation qui lui est faite par le paragraphe 42(2).

QUESTION RELATIVE À L'OFFICE

ARBITRAGE

Les articles 161 à 169 de la Loi comportent des dispositions sur l'arbitrage semblables à celles qui se trouvaient dans la *LTN de 1987*, à quelques changements près.

L'Office est au courant d'un certain nombre de difficultés liées aux demandes d'arbitrage. Par exemple, la période de 90 jours accordée dans la *LTN de 1987* pour faire l'arbitrage d'un différend a été ramenée à 60 jours. D'autres dispositions relatives à l'arbitrage n'ont toutefois pas été changées, notamment le calendrier d'exécution de 10 jours accordés pour la dernière offre du transporteur, de 15 jours pour l'échange

de renseignements, de 7 jours pour les interrogatoires et de 15 jours pour y répondre. Si les parties utilisent la totalité des délais qui leur sont accordés, l'arbitre ne disposera que de 13 jours pour les entendre et rendre une décision dans l'affaire. Les arbitres ont fait savoir à l'Office que ce délai est insuffisant.

Par ailleurs, la période prévue par la Loi commence à courir le jour où l'Office reçoit la demande d'arbitrage, et non celui où l'arbitre en est saisi par l'Office. En moyenne, il faut compter de 10 à 12 jours pour transmettre l'affaire à l'arbitre, étant donné que l'Office doit tout d'abord s'assurer qu'il a reçu des observations complètes et adéquates des deux parties. Il est arrivé que cet examen ait été retardé par la présentation d'oppositions ou de demandes procédurales ou provisoires de l'une ou l'autre des parties. Ensuite, une liste d'arbitres doit être envoyée aux parties pour qu'elles choisissent des candidats. Si les parties n'ont choisi aucun candidat commun, l'Office doit alors désigner un arbitre, ce qui entraîne un retard supplémentaire. Cela s'est produit à un certain nombre d'occasions.

TRANSPORT FERROVIAIRE

CERTIFICATS D'APTITUDE

Le terme « **chemin de fer** » est défini, dans la Loi, comme un chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement. Sont également visés les embranchements et prolongements, les voies de garage et d'évitement, les ponts et tunnels, les gares et stations, les dépôts et quais, et le matériel roulant. Sont d'autre part assimilés à l'« **exploitation** » (d'un chemin de fer) « l'entretien du chemin de fer et le fonctionnement d'un train ». Les deux définitions sont très vastes et embrassent pour ainsi dire tous les aspects possibles de l'exploitation d'un chemin de fer.

Or, l'Office a constaté que l'industrie ne sait pas précisément quels chemins de fer sont visés par ces dispositions. Par exemple, on ne sait pas d'une manière certaine si les trains de banlieue ou les trains spécialisés sont des chemins de fer qui nécessitent des certificats d'aptitude. Il n'est pas clair non plus que les expéditeurs qui exploitent un train navette entre la propriété de l'expéditeur et des voies de triage de chemins de fer relevant du gouvernement fédéral doivent avoir un certificat d'aptitude. Cette incertitude sera peut-être dissipée lorsque l'Office rendra ses décisions sur les activités qui nécessitent un certificat d'aptitude. Ces décisions seront rendues dans la première moitié de 1997.

VALEUR NETTE DE RÉCUPÉRATION

Si aucune entente n'est conclue pour le transfert de la ligne mise en vente, ou que le transfert n'est pas complété conformément à l'entente, le paragraphe 145(1) de la Loi précise que le chemin de fer doit offrir la ligne de chemin de fer aux gouvernements ou administrations municipales à sa valeur nette de récupération ou moins. Si un palier de gouvernement accepte l'offre mais est en désaccord avec la compagnie de chemin de fer sur la valeur nette de récupération, l'Office la détermine, à l'expiration des 90 jours suivant l'acceptation de l'offre sur demande d'une des parties en vertu du paragraphe 145(5) de la Loi.

La Loi ne précise pas si l'Office peut déterminer la valeur nette de récupération de la ligne de chemin de fer sans qu'un gouvernement accepte au préalable l'offre d'une ligne de chemin de fer. Le cas échéant, un gouvernement et une compagnie de chemin de fer pourraient conclure une entente ou un contrat visant le transfert d'une ligne de chemin de fer sans que l'une ou l'autre partie connaisse le montant réel du transfert. Certains se sont dits intéressés à une

solution qui permettrait à l'Office de déterminer la valeur nette de récupération avant l'acceptation de l'offre de transfert.

TRANSPORTS ACCESSIBLES

TRANSPORTS ACCESSIBLES ET AIDE FINANCIÈRE AUX INTERVENANTS

Dans le contexte du mandat des transports accessibles, il arrive parfois que l'Office souhaiterait être en mesure de fournir des fonds à un membre de la communauté des personnes ayant une déficience pour s'assurer de sa participation à un aspect du processus de l'Office. Cette forme de financement est communément appelée « aide financière aux intervenants ». L'Office n'est pas habilité à accorder une aide financière de ce genre, puisque la Loi, à l'instar de la *LTN de 1987*, ne prévoit pas ce genre de pouvoir.

ANNEXES :

- **ANNEXE A :**
Affaires soumises à la Cour d'appel fédérale
- **ANNEXE B :**
Projets de réglementation
- **ANNEXE C :**
Conférences maritimes desservant le Canada
- **ANNEXE D :**
Membres du Comité consultatif sur
l'accessibilité de l'Office



Annexe A :

AFFAIRES SOUMISES À LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

(Le renvoi à cette annexe paraît à la page 1 de l'Introduction.)

CAUSES ABANDONNÉES EN 1996

La corporation municipale d'Oshawa c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
N° de greffe : A-713-91

Le 30 mai 1991, l'appelante, la corporation municipale d'Oshawa, a reçu l'autorisation d'interjeter appel de l'arrêté n° 1990-R-684 de l'Office national des transports, en date du 29 novembre 1990, relatif à la répartition des coûts liés à l'élargissement du pont ferroviaire du Canadien Pacifique enjambant le ruisseau Oshawa, dans la ville d'Oshawa.

La ville d'Oshawa interjetait appel de la décision de l'Office pour les motifs suivants :

- la ville n'a pas eu droit à l'équité procédurale étant donné qu'aucune audience n'avait été tenue;
- l'Office a commis une erreur de droit dans l'arrêté, étant donné qu'il a omis de tenir compte du droit de propriétaire riverain qui prévoit une responsabilité absolue pour les inondations causées par l'obstruction d'un cours d'eau normal;

- dans sa décision, l'Office a commis une erreur de droit en tenant compte d'éléments non pertinents et en négligeant des éléments pertinents;
- l'Office a commis une erreur de droit en condamnant aux dépens l'appelante au motif qu'elle avait le devoir de protéger les propriétés viabilisées dans le périmètre d'inondation et qu'elle avait fait preuve de négligence en autorisant ce développement;
- l'Office a commis une erreur de droit en prenant une décision que la preuve ne justifiait aucunement;
- l'Office a omis de tenir compte d'un aspect important, soit les coûts de réacheminement du trafic ferroviaire au cours de la reconstruction du pont.

Le 16 septembre 1996, la ville d'Oshawa s'est désistée de cet appel.

Le Syndicat international des marins canadiens et Andrew Boyle c. la Société de développement du Cap-Breton, l'Office national des transports, le Ministre du Revenu national, le Procureur général du Canada et Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale - Section de première instance
N° de greffe : T-1647-88

Le 24 mars 1988, par le décret C.P. 1988-554, en vertu de l'article 665 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le *Règlement d'exemption pour le cabotage* a été adopté.

Les demandeurs ont déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale - Section de première instance, le 24 août 1988. Ils ont fait valoir que le règlement était illégal, nul et sans effet et au-delà des pouvoirs du gouverneur en conseil. Ils ont demandé au tribunal de déclarer que le décret C.P. 1988-554 était nul *ab initio* et *ultra vires*. À défaut, les demandeurs souhaitent obtenir une injonction empêchant les défendeurs de présenter, d'obtenir, d'examiner ou d'accorder une exemption visant l'utilisation d'un navire immatriculé à l'étranger qui était auparavant immatriculé au Canada.

Par ordre de la Cour fédérale - Section de première instance, en date du 24 octobre 1996, cette demande a été rejetée pour défaut de poursuite.

DÉCISIONS JUDICIAIRES RENDUES EN 1996

La Fraternité des préposés à l'entretien des voies et David W. Brown c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
N° de greffe : A-231-94

Le 16 mars 1994, les appelants ont été autorisés à interjeter appel de l'arrêté de l'Office n° 1993-R- 402, du 21 décembre 1993, qui ordonnait aux appelants de remettre à l'Office des copies de pièces confidentielles déposées auprès de l'Office à une audience publique et de préserver le caractère confidentiel de ces documents.

Les appelants ont fait valoir que l'Office n'avait pas la compétence pour ordonner la remise des documents confidentiels.

L'appel a été entendu à Ottawa le 8 octobre 1996. Dans son jugement, la Cour d'appel fédérale a conclu que l'Office a le pouvoir d'ordonner le caractère confidentiel de certains documents déposés à une audience publique et qu'il a également le pouvoir, en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, d'obliger les appelants à en respecter le caractère confidentiel.

L'appel a été rejeté.

CAUSES EN INSTANCE EN 1996

J. Normand Wong c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par l'Office national des transports

Cour fédérale - Section de première instance
N° de greffe : T-3255-90

Le 4 décembre 1990, le demandeur a déposé une demande introductive d'instance auprès de la Cour fédérale - Section de première instance pour obtenir une indemnisation découlant d'une rupture de contrat de service allégué avoir été conclu avec l'Office le 17 mai 1990.

La cause n'a pas encore été entendue et est restée inactive pendant plus de deux ans.

Chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports et le Township of Yarmouth

Cour d'appel fédérale
N° de greffe : A-474-95

Le 13 juin 1995, les Chemins de fer nationaux du Canada ont été autorisés à interjeter appel de l'arrêté n° 1995-R-73 et de la décision n° 110-R-1995, tous deux en date du 2 mars 1995, dans lesquels l'Office accordait au Township of Yarmouth le pouvoir de construire un nouveau ponceau et ordonnait au Canadien National de payer une part égale des coûts de construction dudit ponceau et d'enlèvement de l'ouvrage de drainage existant.

Le Canadien National prétend que l'Office a commis une erreur de droit ou un excès de compétence pour les raisons suivantes :

- il a estimé que les articles 212 et and 213 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1985, ch. R-3, constituaient un cadre juridique valable pour la demande du Township of Yarmouth, alors que les travaux pour lesquels le comté demande la participation financière du Canadien National ne sont pas visés par la portée de ces articles;
- il a omis d'appliquer le paragraphe 215(5) concernant les principes de répartition prévus à la *Loi sur les chemins de fer* lorsque le paragraphe 213(1) de la même loi est appliqué;
- il a omis d'appliquer les critères adéquats pour évaluer la contribution escomptée du Canadien National;
- il a négligé de prendre en considération la situation juridique dans laquelle risquait de se retrouver le Canadien National si l'Office devait se déclarer compétent en l'espèce;
- il a déterminé la part de chaque partie, alors qu'il aurait dû statuer seulement sur la compétence.

L'appel n'a pas encore été entendu.

Transport Loupage Inc.
c. L'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
N^o de greffe : A-622-95

Le 11 août 1995, la société Transport Loupage Inc. a été autorisée à interjeter appel d'une lettre-décision de l'Office national des transports, en date du 29 août 1994. Dans cette décision, l'Office refusait de verser à Transport Loupage Inc. des subventions découlant de demandes de subvention non réglées. Il recommandait également que les paiements totalisant 95 022,04 \$ versés à Transport Loupage Inc. en vertu du *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique, DORS/78-495*, entre le moment de la restructuration du transporteur et de l'expéditeur en janvier 1990 et le moment de la vérification de l'Office en avril 1993, soient remboursés par Transport Loupage Inc.

L'appelante soutient que l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence pour les raisons suivantes :

- il a enfreint les règles de justice naturelle et d'équité procédurale;
- il a mal appliqué les dispositions de l'alinéa 2(2)h) du *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique*;
- il a donné préséance à la version anglaise du libellé de l'alinéa 2(2)h) du *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique*, ce qui est contraire aux principes d'interprétation des lois;
- il a demandé le remboursement de paiements de subvention versés à Transport Loupage Inc. depuis le 13 février 1990 sans que la loi ne l'y autorise.

L'appel n'a pas encore été entendu.

Transport Loupage Inc.
c. L'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
N^o de greffe : A-688-95

Le 24 octobre 1995, Transport Loupage Inc. a présenté à la Cour d'appel fédérale une demande de bref de *mandamus* exigeant que l'Office verse un montant de 30 902,10 \$ à Transport Loupage Inc. pour des subventions en vertu du *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique, DORS/78-495* visant des mouvements de transport effectués entre le 20 avril et le 19 juillet 1995.

L'Office ne nie pas que Transport Loupage Inc. ait droit aux paiements de subvention pour cette période. L'Office tente cependant de déduire par compensation cette somme de la somme de 95 022,04 \$ que l'Office a demandée à Transport Loupage Inc., en remboursement de subventions reçues auxquelles elle n'avait pas droit, selon une décision de l'Office.

Le 27 novembre 1996, la Cour d'appel fédérale a ajourné l'audience et a ordonné que l'appel soit entendu simultanément à l'appel portant le numéro de greffe A-622-95.

Eastern Maine Railway Company
c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
N° de greffe : A-364-96

Le 26 avril 1996, l'appelante, la Eastern Maine Railway Company, a été autorisée à interjeter appel de la lettre-décision de l'Office national des transports en date du 20 novembre 1995, dans laquelle l'Office a déterminé que la Eastern Maine Railway Company doit demander un certificat d'aptitude conformément aux conditions énoncées à l'article 12 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1985, ch. R-3.

La Eastern Maine Railway Company prétend que l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence en interprétant l'article 10.1 de la *Loi sur les chemins de fer* comme s'il visait l'appelante et en obligeant celle-ci à demander un certificat d'aptitude auprès de l'Office en vertu de l'article 12 de la Loi. Plus particulièrement, la Eastern Maine Railway Company fait valoir que l'Office a interprété l'article 10.1 de la *Loi sur les chemins de fer* :

- isolément et comme s'il s'agissait d'une disposition autonome, sans tenir compte du contexte légal;
- comme une exigence réglementaire et non d'entreprise;
- d'une façon non compatible avec une décision antérieure et les décisions de ses prédécesseurs relativement aux compagnies de chemin de fer constituées sous le régime d'une loi étrangère et exploitées au Canada.

L'appel n'a pas encore été entendu.

Canadian American Railway Company
c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
N° de greffe : A-488-96

Le 26 avril 1996, l'appelante, la Canadian American Railway Company, a été autorisée à interjeter appel d'une lettre-décision de l'Office national des transports en date du 20 novembre 1995, dans laquelle l'Office a déterminé que la Canadian American Railway Company est tenue de demander un certificat d'aptitude conformément aux conditions énoncées à l'article 12 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1985, ch. R-3.

La Canadian American Railway Company souligne les points en litige suivants :

- la question de savoir si l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence en faisant une distinction entre les dispositions « réglementaires » et « d'entreprise » de la *Loi sur les chemins de fer*. La Canadian American remet plus particulièrement en question l'interprétation qu'a fait l'Office de l'article 10.1 de la Loi;
- la question de savoir si l'Office a commis une erreur de droit en décidant qu'il y avait eu un « changement de loi » qui protège d'autres chemins de fer constitués aux États-Unis de l'interprétation que fait l'Office de l'exigence de constitution, et celle de savoir si l'Office a commis une erreur de droit en négligeant de suivre ses décisions antérieures.

L'appel n'a pas encore été entendu.

**VIA Rail Canada Inc.
c. l'Office national des transports
et Jean Lemonde**

Cour d'appel fédérale
N° de greffe : A-507-96

Le 3 juin 1996, l'appelante a été autorisée à interjeter appel de l'arrêté n° 1995-R-491 et de la décision n° 791-R-1995, tous deux en date du 28 novembre 1995, selon lesquels certaines dispositions tarifaires du Tarif voyageurs spécial, local et commun, ONT 1, article 13-D, constituent un obstacle abusif à la mobilité des personnes ayant une déficience.

L'appelante prétend que :

- l'Office a commis une erreur de droit ou un excès de compétence en déclarant que l'article 13-D du Tarif voyageurs spécial, local et commun, ONT 1, constitue un obstacle abusif à la mobilité des personnes ayant une déficience en vertu du paragraphe 63.3(3) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- l'Office a commis une erreur de droit car il a négligé de prendre en considération l'objectif d'efficacité économique dans la prestation de services ferroviaires voyageurs viables et efficaces, comme le prévoit la Politique nationale des transports exposée au paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- l'Office a commis une erreur de droit dans son interprétation des dispositions du *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*, DORS/94-42;
- l'Office a commis une erreur de droit dans son interprétation des alinéas 128(2)a), b) et 125q) du *Code canadien du travail*, S.R.C. 1985, ch. L-2.

L'appel n'a pas encore été entendu.

**La Municipalité de la communauté urbaine de
Toronto c. les Chemins de fer nationaux du
Canada**

Cour d'appel fédérale
N° de greffe : A-1029-96

Le 26 novembre 1996, la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto a été autorisée à interjeter appel de l'arrêté n° 1996-R-358 et de la décision n° 482-R-1996 de l'Office des transports du Canada, tous deux en date du 29 août 1996, lesquels ordonnaient que les coûts d'installation et d'entretien futur de la clôture se trouvant le long de l'emprise et de la voie ferrée du Canadien National sur une partie de la subdivision Bala, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, devraient être partagés également entre le Canadien National et la municipalité.

L'appelante cite les motifs d'appel suivants :

- l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence en ordonnant la répartition des frais en vertu de l'article 16 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1985, ch. 32 (4^e suppl.), étant donné qu'une clôture n'est pas une « installation ferroviaire » au sens de l'article 4 de cette loi;
- l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence en prenant l'arrêté susmentionné, étant donné que la municipalité n'était pas un « bénéficiaire » de la clôture une fois terminée, au sens de l'article 16.1 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

L'appel n'a pas encore été entendu.

Annexe B :

PROJETS DE RÉGLEMENTATION

(Le renvoi à cette annexe paraît à la page 4 de l'Introduction.)

Règlement sur le recouvrement des coûts - Projet de nouveau règlement

Conformément à la politique du gouvernement relative aux « Frais d'utilisation externe à l'égard des biens, services, biens immobiliers, droits et privilèges » et en vertu du paragraphe 34(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office a l'intention de mettre en œuvre un règlement pour exiger, des transporteurs et d'autres parties, des droits pour certaines des fonctions qu'exerce l'Office.

La réalisation de ce projet aurait pour effet de réduire les frais nets du gouvernement dans la prestation de certains services. L'Office consultera les transporteurs et les autres parties intéressées avant la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Règlement sur les textes désignés - Projet de nouveau règlement

La *Loi sur les transports au Canada* comprend des dispositions générales de contrôle d'application, notamment le pouvoir de condamner à des sanctions administratives pécuniaires les personnes qui ne se conforment pas à une exigence prévue par la Loi.

Ce règlement désignera d'une façon précise les dispositions de la Loi ou de ses textes d'application (règlements, arrêtés, directives), ou les

conditions d'une licence délivrée en vertu de la Loi, dont la contravention rend son auteur passible de sanctions administratives pécuniaires, ainsi que les sanctions prévues pour chaque violation. La Loi prévoit une amende maximale de 25 000 \$ pour une personne morale et de 5 000 \$ pour une personne physique.

Ce règlement favorisera le respect de la réglementation, rendra la dissuasion plus efficace et accroîtra l'efficacité du contrôle d'application. De plus, cela est nécessaire pour que l'Office puisse continuer de s'acquitter de ses responsabilités en matière de contrôle d'application de la réglementation.

Règles générales

Ces règles exposent les procédures que doivent observer les parties qui se présentent devant l'Office national des transports. Par suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, les *Règles générales* doivent être modifiées en fonction des nouvelles dispositions.

Au cours de la période visée par ce rapport, des consultations ont eu lieu avec des compagnies de transport, les associations de transport et des avocats spécialisés en transport pour chacun des modes.

L'Office travaille actuellement à l'abrogation d'un certain nombre de règlements existants, rendue nécessaire par l'entrée en vigueur de la Loi.

TRANSPORT AÉRIEN

Règlement sur les transports aériens - Modifications proposées

L'Office examine les dispositions sur l'affrètement international du *RTA* dans le cadre de l'examen qu'effectue le gouvernement des règlements existants pour veiller à ce que l'exercice des pouvoirs réglementaires du gouvernement résulte dans la plus grande prospérité possible pour les Canadiens.

L'Office se propose de rationaliser et de simplifier le *RTA* pour alléger le fardeau réglementaire, d'en regrouper les dispositions et, lorsque c'est opportun, d'harmoniser les règles sur les affrètements internationaux avec les dispositions sur les affrètements Canada-États-Unis. En ce qui a trait aux tarifs, l'Office entend réagir aux changements dans les pratiques de l'industrie.

Les dispositions sur l'assurance que comporte le *RTA* font également l'objet d'un examen. Des consultations ont eu lieu avec certains transporteurs aériens, des ministères et organismes gouvernementaux, des assureurs et des associations de transporteurs aériens. On prévoit que cet examen entraînera des modifications qui permettront de veiller à ce que les personnes touchées par des accidents aériens reçoivent une indemnisation équitable et raisonnable.

Comme suite aux modifications apportées au *RTA* et publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 24 juillet 1996, des modifications complémentaires seront apportées en fonction des observations reçues au cours de la période de 60 jours et pour corriger des erreurs typographiques et d'écriture.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires - Modifications proposées

Ce règlement régit la forme des soumissions de frais ferroviaires qui doivent être présentées à l'Office. Ce projet de modification du règlement vise à supprimer les renvois à la loi redondants, et à rendre le règlement conforme aux dispositions de la nouvelle *Loi sur les transports au Canada*, aux pratiques actualisées d'établissement des coûts, et aux exigences de dépôt des documents que l'on élabore actuellement conformément à l'orientation de la Loi vers la simplification des procédures.

Ces révisions au règlement permettront l'utilisation d'un cadre uniforme pour la détermination des frais ferroviaires dans le cas des diverses demandes dont est saisi l'Office, notamment les rajustements de coûts aux taux maximums de transport du grain; l'élaboration de taux d'interconnexion; l'examen, en 1999, de l'effet de la nouvelle loi sur l'efficacité de la manutention et du transport du grain; les plaintes concernant le service et les taux; certaines dispositions sur l'accès compétitif. Les chemins de fer profiteront de la mise en œuvre de ces modifications, car elles simplifieront les exigences en matière de rapports, et réduiront les ressources nécessaires pour communiquer l'information à l'Office. L'Office consultera les parties intéressées pour élaborer les modifications.

Classification uniforme des comptes - Modification proposée

Ce règlement prévoit un système de comptabilité uniforme pour le CN et le CP, en ce qui a trait à la communication auprès de l'Office des renseignements sur l'établissement des coûts, les recettes et les dépenses. Il vise à uniformiser la présentation des données fournies à l'Office. Des comptes peuvent également être prescrits à tout autre chemin de fer relevant du pouvoir législatif du Parlement.

Des modifications corrélatives seront nécessaires pour rendre le règlement conforme à la nouvelle *Loi sur les transports au Canada*. Des modifications peuvent également être nécessaires pour tenir compte des changements en cours quant aux procédures d'établissement des coûts des chemins de fer.

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire - Rajustement du taux - 1997

La *Loi sur les transports au Canada* oblige les compagnies de chemins de fer à l'interconnexion du trafic, c'est-à-dire le transfert du trafic d'un expéditeur de la ligne qui le dessert directement aux lignes d'une autre ligne de chemin de fer lorsque cet expéditeur se trouve dans un rayon de 30 km d'un point de liaison ou lieu de correspondance avec un autre chemin de fer. Ce projet de réglementation vise à établir les droits qu'un chemin de fer peut exiger pour les services d'interconnexion au cours de l'année civile 1997.

La modification des droits garantira que les chemins de fer qui assurent l'interconnexion en 1997 seront adéquatement remboursés des coûts de prestation du service, et que les expéditeurs

auront accès aux services d'une deuxième ligne de chemin de fer à un prix qui ne nuira pas au transfert du trafic d'une compagnie de chemin de fer à une autre.

TRANSPORTS ACCESSIBLES

Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience - Modification proposée

Ce règlement indique la formation que doit suivre le personnel travaillant dans le réseau des transports afin que les personnes ayant une déficience aient accès à des services de qualité uniforme. L'Office propose des modifications mineures au règlement, principalement pour préciser à quels transporteurs et à quels exploitants de terminaux il s'applique.

L'Office consultera principalement des organismes représentant et défendant les personnes ayant une déficience; des transporteurs intérieurs et leurs associations; des exploitants de terminaux; des ministères fédéraux et provinciaux portant un intérêt aux personnes ayant une déficience; les organismes centraux ainsi que d'autres intéressés. Les autres intervenants seront mis au courant des projets de l'Office par la diffusion d'un avis les invitant à lui communiquer leurs observations.

L'Office se propose également d'élaborer un certain nombre de lignes directrices portant sur le transport accessible.

Annexe C :

CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA

(Le renvoi à cette annexe paraît à la page 60 du Chapitre trois.)

CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA PAR LES PORTS DE LA CÔTE EST

CONFÉRENCE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	LIGNES MEMBRES	PORT D'ESCALE
Canadian Continental Eastbound Freight Conference	Belgique, France, Allemagne et les Pays-Bas	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montréal Montréal Halifax Montréal
Continental Canadian Westbound Freight Conference	Belgique, France, Allemagne et les Pays-Bas	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montréal Montréal Halifax Montréal
Canada-United Kingdom Freight Conference	Royaume-Uni	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montréal Montréal Halifax Montréal
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference	Royaume-Uni	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montréal Montréal Halifax Montréal
American West African Freight Conference	Conférence au départ et à l'arrivée desservant les ports de l'Afrique occidentale et points à l'intérieur	America-Africa-Europe Line Maersk Line SITRAM Torm West Africa Line Westwind Africa Line Wilhemsen Line Farrell Lines	Ports des É.-U. Halifax Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U.

CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA PAR LES PORTS DE LA CÔTE EST

CONFÉRENCE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	LIGNES MEMBRES	PORT D'ESCALE
The "8900 Lines" Agreement	Ports du Moyen-Orient : Bahreïn, Iraq, Iran, Koweït, Oman, Qatar, Arabie saoudite, Émirats arabes unis	Maersk Line Sea-Land	Halifax Halifax/ Ports des É.-U.
Canadian Westbound Rate Agreement (CWRA)	Communauté des États indépendants, Hong Kong, Indonésie, Corée, Malaisie, République populaire de Chine, Philippines, Singapour, Taïwan, Thaïlande, Japon (CWRA seulement), et les ports isolés vers Brunéi, Kampuchéa, Laos et Vietnam	American President Line Maersk Line "K" Line Mitsui OSK Lines Neptune Orient Lines N.Y.K. Line OOCL Sea-Land	MLB/Vancouver Halifax Ports des É.-U. Ports des É.-U. Halifax Halifax MLB/Vancouver MLB/Long Beach
Japan-East Canada Freight Conference	Japon	Mitsui OSK Lines N.Y.K. Line	Ports des É.-U. Halifax
Canada/Australia-New Zealand Association of Carriers	Australie, Nouvelle-Zélande	Blue Star Line (North America) Ltd. Columbus Line Ocean Star Container Line Wilhemsen Line	Halifax/ Ports des É.-U. Halifax/ Ports des É.-U. Halifax Halifax
East Canada South American Rate Agreement	Conférence au départ et à l'arrivée desservant l'Argentine, le Brésil, le Paraguay, l'Uruguay	Alianca S.A. American Transport Lines Columbus Line Ivaran Lines Nacional Line	Ports des É.-U. Ports des É.-U. Halifax/ Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U.
Canada Caribbean Shipowners Association	Conférence au départ et à l'arrivée desservant divers ports des Antilles, de Belize et du Honduras	Bernuth Lines Seaboard Marine TEC Marine Trailer Marine Transport Co. Tropical Shipping and Construction Company, Ltd. USA TEC Marine Inc.	Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U.

CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA PAR LES PORTS DE LA CÔTE EST

CONFÉRENCE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	LIGNES MEMBRES	PORT D'ESCALE
Mediterranean Canadian Freight Conference	Conférence au départ et à l'arrivée desservant l'Italie, l'Espagne et certains ports français de la Méditerranée	Canada Maritime CAST Europe DSR-Senator Lines Jadroplov Zim Israel Navigation	Montréal Montréal Montréal Montréal Halifax
Canadian Common Tariff Conference	Pays des Caraïbes et de l'Amérique du Sud	Bernuth Lines Ltd. Cari-Freight Shipping Co., Ltd. Compagnie Générale Maritime (CAGEMA) Crowley American Transport Seaboard Marine, Ltd. Seafreight Line, Ltd. Tecmarine Lines, Ltd. Tropical Shipping and Construction Company, Ltd.	Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U.

CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA PAR LES PORTS DE LA CÔTE OUEST

CONFÉRENCE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	LIGNES MEMBRES	PORT D'ESCALE
Canada Westbound Rate Agreement (CWRA)	Communauté des États indépendants, Hong Kong, Indonésie, Corée, Malaisie, République populaire de Chine, Philippines, Singapour, Taïwan, Thaïlande, Japon (CWRA seulement), et les ports éloignés vers Brunéi, Kampuchéa, Laos et Vietnam	American President Lines Maersk Line "K" Line Mitsui OSK Lines Neptune Orient Lines N.Y.K. Line OOCL Sea-Land	Ports des É.-U. Vancouver/ Ports des É.-U. Vancouver Vancouver Vancouver Vancouver Vancouver Ports des É.-U.
Japan-West Canada Freight Conference	Japon	"K" Line Mitsui OSK Lines	Vancouver Vancouver
Australia/Canada Container Line Association	Australie	Blue Star PACE Columbus Line Australia New Zealand Direct Line	Vancouver Ports des É.-U. Ports des É.-U.
New Zealand/Canada Container Lines Association Conference Agreement	Nouvelle-Zélande	Blue Star PACE Columbus Line Australia New Zealand Direct Line	Vancouver Ports des É.-U. Ports des É.-U.
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference	Conférence au départ et à l'arrivée desservant des ports de la Méditerranée et de la mer Noire, de la côte Atlantique de l'Espagne, du Portugal et du Maroc	d'Amico Line Italia Line Zim Israel Navigation	Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U.
New Zealand/Pacific Coast North American Shipping Lines	Nouvelle-Zélande	Blue Star PACE Columbus Line	Vancouver Ports des É.-U.

Annexe D :

MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF SUR L'ACCESSIBILITÉ DE L'OFFICE

(Le renvoi à cette annexe paraît à la page 64 du Chapitre quatre.)

Association des sourds du Canada
Association canadienne pour l'intégration communautaire
Conseil canadien des aveugles
Association des malentendants canadiens
Institut national canadien pour les aveugles
Association canadienne des paraplégiques
Confédération des organismes de personnes handicapées (COPHAN)
Conseil des Canadiens avec déficiences
Niagara Centre for Independent Living
La Voix - Le réseau des aînés (Canada)
Transportation Action Now

Association du transport aérien du Canada
Association québécoise des transporteurs aériens inc.
Bombardier
Association canadienne des opérateurs de traversiers
Marine Atlantique
Association des chemins de fer du Canada
VIA Rail Canada Inc.
Transports Canada