



Office des Transports du Canada

Budget des dépenses
1997-1998

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1997

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

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

N° de catalogue BT31-2/1998-III-69
ISBN 0-660-60112-5



Office des Transports du Canada

Budget des dépenses
1997-1998

Partie III

Plan de dépenses

Accordé

PRÉFACE

Le présent document est un rapport au Parlement qui indique comment les ressources créditées par ce dernier ont été ou seront dépensées. Il s'agit en fait d'un compte rendu renfermant plusieurs niveaux de détails afin de répondre aux divers besoins de ses utilisateurs.

La Partie III de 1997-1998 a été structurée différemment afin d'établir une distinction nette entre les données de planification et les renseignements sur le rendement, et de mettre l'accent sur les plans et le rendement à long terme des ministères.

Le document est divisé en quatre sections :

- Sommaire du Président
- Plan de l'Office
- Rendement de l'Office
- Renseignements supplémentaires

Nous prions le lecteur de noter que ce document est fondé sur le nouveau programme et la nouvelle structure des activités de l'Office. La *Loi sur les transports au Canada*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1996, a entraîné un examen approfondi tant de la structure organisationnelle que du mode de prestation du programme. Le détail des changements susmentionnés figure dans la section « Aperçu de l'Office », sous le titre « Objectif, organisation et composition » (voir la page 7). Nous avons fourni de nouveau dans le présent document les renseignements financiers relatifs à toutes les années précédentes, pour tenir compte de la nouvelle structure du programme et de ses activités. Nous avons inséré également un tableau de concordance faisant état des données financières de l'année dernière, pour faire le lien avec les données présentées dans les plans de dépenses antérieurs de l'Office national des transports (voir la page 37).

À noter que, conformément aux principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, l'utilisation des ressources humaines dont il est fait état dans ce document doit être mesurée en équivalents temps plein (ÉTP).

TABLE DES MATIÈRES

I	Sommaire du président	4
II	Plan de l'Office des transports du Canada	
A.	Résumé du plan de l'Office	6
B.	Aperçu de l'Office	7
	1. Rôles et responsabilités	7
	2. Objectif, organisation et composition du Programme	7
	3. Planification des ressources et tableaux financiers	8
C.	Détail par activité ou secteur d'activité	10
	Sous-activité ou secteur d'activité secondaire	
	• Membres et soutien de la réglementation	10
	• Transport ferroviaire et maritime	11
	• Transport aérien et transports accessibles	13
	• Services de gestion	17
	• Dépenses prévues votées	17
III	Rendement de l'Office	
A.	Résumé du rendement de l'Office	18
B.	Aperçu de l'Office	18
C.	Détail par activité ou secteur d'activité	20
	Sous-activité ou secteur d'activité secondaire	
	• Membres et soutien de la réglementation	20
	• Transport ferroviaire et maritime	21
	• Transport aérien et transports accessibles	24
	• Services de gestion	30
	• Incidence sur les plans futurs	32
IV	Renseignements supplémentaires	33
V	Index par sujet	40

SECTION I

SOMMAIRE DU PRÉSIDENT

L'adoption de la *Loi sur les transports au Canada* (la *Loi*), qui a eu lieu le 1^{er} juillet 1996, était un des points saillants de l'examen des politiques relatives à tous les modes de transport, effectué par le ministre des Transports. Cette *Loi* s'inscrivait dans le plan global du gouvernement qui visait à réformer et à moderniser la réglementation économique des transports, et remplaçait l'ancien Office national des transports (ONT) par un nouvel organisme appelé « Office des transports du Canada » (OTC).

La *Loi* a été édictée pour permettre au gouvernement fédéral de simplifier la structure réglementaire, de soulager les chemins de fer de leur fardeau réglementaire pour accroître leur compétitivité sur le marché continental, d'éliminer certaines subventions au transport, et de déréglementer davantage le secteur du transport aérien intérieur. De même, la nouvelle *Loi* facilitera aux petits transporteurs ferroviaires à frais modiques l'accès au marché, tout en faisant en sorte que les expéditeurs continuent à avoir accès à des services ferroviaires concurrentiels.

Comme l'indique le budget des dépenses de l'année dernière, ce changement législatif avait été précédé de l'élimination des programmes de subventions portant respectivement sur le transport du grain de l'Ouest et sur le transport des marchandises dans la région Atlantique, appliqués par l'Office, et de la mise en oeuvre des recommandations faisant suite à l'évaluation complète effectuée par ce dernier et n'exigeant aucune modification législative. Étant donné l'importance de cette évaluation, la transition et toutes les activités connexes se sont vu accorder toute l'attention possible pour faire en sorte que la transition s'effectue en douceur et efficacement tant pour les parties prenantes dans le domaine des transports que pour les employés de l'Office. Ladite transition a entraîné une nouvelle organisation et une nouvelle structure des activités, qui tiennent compte des changements apportés à ces dernières par suite du nouveau mandat.

Le mandat de l'OTC est d'agir en tant qu'organisme ayant un rôle à jouer à l'égard de la rentabilité, l'efficacité, l'utilité et l'accessibilité du réseau de transport canadien grâce à un ensemble équilibré d'informations, de conseils, de réglementation essentielle et de mesures propres à résoudre les différends. Les membres et tout le personnel de l'Office sont présentement impliqués dans un processus de planification stratégique portant sur des questions primordiales comme le rôle qu'il doit exercer ainsi que l'élaboration et l'instauration de stratégies de communication et d'information relatives à son nouveau mandat et à ses nouvelles responsabilités. Les membres et les cadres supérieurs ont d'ores et déjà amorcé leur programme de communications par le biais de rencontres et de visites de familiarisation avec des expéditeurs, des transporteurs, des représentants des différents paliers du gouvernement, les autorités portuaires et des associations de gens d'affaires à l'échelle du pays. Nos principaux objectifs à cet égard sont de fournir de l'information sur la nouvelle législation et le nouvel Office et de mieux répondre aux préoccupations des intervenants du milieu. L'OTC examine également d'autres façons que l'adoption de règlements, comme le montre son Code de pratiques adopté récemment dans le cas de l'accessibilité des aéronefs aux personnes ayant une déficience. Il a élaboré ce Code de concert avec les représentants d'organismes composés de personnes ayant une déficience ou de défense des intérêts de ces derniers, de même que de l'industrie, des fabricants

et des ministères fédéraux. Ce genre d'initiatives vise à remplacer, lorsque la situation le permet, l'imposition de règlements, et ce conformément à l'esprit de la politique de réglementation fédérale.

Au cours de l'exercice courant et du prochain exercice, l'Office examinera divers aspects du milieu de travail où évoluent ses employés. Il se penchera en outre sur les divers procédés en vigueur, pour s'acquitter de son rôle et de ses responsabilités de la façon la plus efficace et rentable possible. Vu la décroissance sensible de son effectif (celui-ci n'est plus que d'environ 50 p. 100 de celui dont faisait état le budget des dépenses de 1994-1995), il continuera de s'efforcer de réduire au minimum l'impact de cette réduction sur la population visée par l'exécution de son programme, en mettant en oeuvre diverses initiatives au sujet desquelles l'ensemble du présent document fournit des précisions.

Marian Robson
Président

SECTION II

PLAN DE L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

A. Résumé du plan de l'Office

L'Office des transports du Canada a été établi le 1^{er} juillet 1996 grâce à l'adoption de la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après la *Loi*). Il fait partie du plan global du gouvernement visant à réviser et à mettre à jour la réglementation économique des transports instaurée par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LTN de 1987). Les principaux objectifs poursuivis par l'Office, dont certains s'inscriront dans son plan stratégique, seront notamment les suivants :

- Maintenir, et améliorer s'il y a lieu, la communication avec l'industrie et avec d'autres intéressés, pour faire en sorte que l'Office, dans le cadre de son mandat législatif, reste à l'écoute des préoccupations exprimées dans le secteur des transports.
- Mettre en oeuvre un nouveau plan stratégique portant sur des questions primordiales telles que le rôle de l'OTC, faire connaître son nouveau mandat et ses nouvelles responsabilités, etc.
- Assurer la communication et les mesures de formation qui permettront au reste des employés de comprendre à fonds les responsabilités du nouvel organisme et la façon de les assumer.
- Élaborer de nouveaux règlements ou de nouvelles lignes directrices, des normes et des codes de pratiques conformes à la *Loi*, ou modifier des lignes directrices ou des règlements existants.
- Mettre en oeuvre des mesures devant permettre la prise de décisions et d'arrêtés dans les délais réglementaires existants et nouveaux.
- Adapter les processus internes pour tenir compte du nouveau mandat, par exemple la délivrance de nouvelles licences aux transporteurs aériens, de certificats d'aptitude aux chemins de fer, etc.
- Continuer à appliquer, et améliorer s'il y a lieu, des mécanismes de résolution des différends qui soient opportuns, utiles et propres à l'instauration d'un réseau de transport national efficace et rentable.

B. Aperçu de l'Office

1. Rôles et responsabilités

L'Office des transports du Canada, qui, comme nous l'avons indiqué, a été établi le 1^{er} juillet 1996 par la *Loi sur les transports au Canada*, a remplacé l'Office national des transports (ONT) en tant qu'organisme responsable de la réglementation économique des entreprises de transport de compétence fédérale. Cette loi a été édictée pour permettre au gouvernement fédéral de simplifier la réglementation des transports en général, de réduire le fardeau réglementaire des chemins de fer pour accroître leur compétitivité sur le marché continental, d'éliminer certaines subventions aux transports et de déréglementer davantage le transport aérien intérieur. Elle a facilité l'accès au marché de petits transporteurs dont les frais sont modiques, tout en faisant en sorte que les expéditeurs continuent de bénéficier de services ferroviaires concurrentiels.

L'Office a tous les pouvoirs, les droits et les privilèges d'un tribunal supérieur en ce qui a trait aux questions qui relèvent de sa compétence; il est habilité à élaborer des règlements et rendre des décisions et des arrêtés concernant ces questions. Il exerce toutes les fonctions qui lui ont été confiées par la *Loi sur les transports au Canada* et par la législation connexe, comme la *Loi sur le cabotage*, la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* et la *Loi sur le pilotage*.

L'Office est chargé d'appliquer la politique gouvernementale sur les transports dans ses décisions et arrêtés. L'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada* énonce la Politique nationale des transports adoptée par le gouvernement. En outre, celui-ci peut, en vertu de l'article 43, donner à l'Office d'autres directives générales.

Le rôle de l'Office dans le domaine des transports n'est pas le même que celui de Transports Canada. L'Office est chargé de la réglementation économique des transports sous juridiction fédérale, alors que Transports Canada joue un rôle d'élaboration et d'évaluation de la politique à l'appui du ministre des Transports. En outre, il a des responsabilités en matière de réglementation de la sécurité dans les transports. L'Office est également en relation avec le ministère des Affaires étrangères et du commerce international au sujet des accords aériens bilatéraux, avec Revenu Canada dans le cas d'exemption sur le cabotage, et avec la province de l'Ontario relativement aux fonctions réglementaires dans la mesure où elles touchent les transports ferroviaires dans cette province.

2. Objectif, organisation et composition du Programme

Objectif du Programme

Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport national efficace et rentable, répondant aux besoins des expéditeurs, des transporteurs et des voyageurs, grâce à la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale.

Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité ou secteur d'activité :

Le nouveau mandat de l'Office et les autres changements mentionnés ont rendu désuète l'ancienne structure par activité de rapport de l'ONT, à cause de leur impact sur la taille et les activités du nouvel OTC. Celui-ci a examiné et simplifié cette structure conformément à l'esprit de la ligne de conduite qui consiste à « repenser le rôle de l'État », et au système de gestion des dépenses. Le Programme de l'Office des transports du Canada comprend maintenant une seule activité ou un seul secteur d'activité, et la meilleure façon de l'expliquer est d'examiner ses sous-activités ou secteurs d'activité secondaires, indiqués en détail dans la sous-section C (voir la page 10).

Structure organisationnelle : L'Office des transports du Canada exerce ses pouvoirs par l'entremise de ses sept membres, plus précisément du président, du vice-président et de cinq membres permanents, tous nommés par le gouverneur en conseil. La *Loi* prévoit également la nomination de membres temporaires jusqu'à un maximum de trois. Son personnel est réparti dans deux directions générales de programme ainsi que dans une Direction générale des services de gestion et une Direction générale des services juridiques et du secrétariat, dont les chefs relèvent tous du président. Les deux directions générales de programme, soit la Direction générale du transport ferroviaire et maritime ainsi que la Direction générale du transport aérien et des transports accessibles, se rapportent chacune aux fonctions de réglementation de l'Office. Le soutien réglementaire et administratif est assuré par le bureau du président, par la Direction générale des services juridiques et du secrétariat, et par la Direction générale des services de gestion. L'administration centrale de l'Office est située dans la Région de la Capitale nationale. La structure organisationnelle est conçue pour assurer l'exécution efficace et rentable du Programme de l'Office des transports du Canada. On trouvera dans la section des renseignements supplémentaires du présent document un organigramme qui la met en lumière (voir la page 34).

3. Planification des ressources

L'Office sera encore dans une phase de transition pendant l'exercice 1997-1998. Toutefois, ses ressources devraient se stabiliser d'ici l'exercice 1998-1999, date à laquelle tous les projets de transition auront été exécutés.

AUTORISATIONS DE DÉPENSER

A. Autorisations pour 1997-1998 - Partie II du budget des dépenses

Tableau 1 : Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)		Budget des dépenses principal 1997-1998	Budget des dépenses principal 1996-1997
Office des transports du Canada			
35	Dépenses du Programme	19 379	22 150
(S)	Paiements faits aux compagnies de chemin de fer et aux sociétés de transport en vertu de la <i>Loi sur les chemins de fer</i> ¹	s.o.	7 309
(S)	Paiements faits aux compagnies de chemin de fer en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i> ¹	s.o.	0
(S)	Contributions versées aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 365	2 548
Total pour l'Office		21 744	32 007

1 Depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, le 1^{er} juillet 1996, Transports Canada est responsable du programme en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* alors que celui en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* a été éliminé (voir page 23).

Tableau 2 : Crédits - Libellé et montants

Crédit (en dollars)		Budget des dépenses principal 1997-1998
Office des transports du Canada		
35	Dépenses et contributions du Programme	19 379 000

Tableau 3 : Aperçu de l'Office des transports au Canada

(En milliers de dollars)	Budget des dépenses principal* 1996-1997	Budget des dépenses principal 1997-1998	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000
Total du Budget des dépenses principal	32 007	21 744	19 828	19 828
Coût estimatif des services d'autres ministères	3 517	3 246	3 246	3 246
Coût net de l'Office	35 524	24 990	23 074	23 074

* Il ne tient pas compte du Budget des dépenses supplémentaire

C. Détail par activité ou secteur d'activité

Comme nous l'avons vu dans la section B, l'Office a révisé sensiblement sa structure interne pour l'exécution du Programme. Les secteurs d'activité secondaires suivants décrivent en détail les fonctions de notre organisme.

Membres et soutien de la réglementation : Cette sous-activité comprend le bureau du président ainsi que les services juridiques et de soutien qui permettent à l'Office d'exercer ses activités de réglementation. Elle a pour objectif d'assurer le bon déroulement du processus grâce à une adjudication et à une réglementation quasi judiciaires solides, opportunes et efficaces, conformément à la législation ainsi qu'aux politiques et priorités gouvernementales. Le nombre des membres à temps plein de l'Office est fixé à un maximum de sept par la *Loi*, et il comprend notamment le président et le vice-président. La *Loi* prévoit également un maximum de trois membres temporaires. L'Office est présentement composé de quatre membres soit un président, un vice-président et deux membres à temps plein. Les membres déterminent les demandes, les plaintes, les différends et autres questions en suspens auxquels l'Office doit donner suite.

Le Soutien de la réglementation est composé des Services juridiques et des Services de secrétariat. Les premiers fournissent des avis juridiques, des conseils et des observations aux membres et au personnel de l'Office; ils examinent, révisent et/ou rédigent des lettres, des télécopies, des avis et des rapports, pour vérifier l'exactitude de leur contenu juridique; ils assurent la représentation légale devant les tribunaux et aux audiences publiques, ainsi que rédigent et révisent les règlements. Selon les prévisions, la charge de travail augmentera par suite de l'évolution de la législation, mais se stabilisera au fur et à mesure que le nouvel Office acquerra de l'expérience et pourra mieux juger de l'efficacité de ladite législation. Par exemple, pour ce qui est de la réglementation, quelques vingt projets touchant environ trente-huit textes réglementaires, visant à les abroger, les modifier ou encore les rédiger à nouveau tout en tenant compte du nouveau cadre législatif, sont en cours ou en voie de l'être. Ces projets s'inscrivent également dans le cadre des initiatives du gouvernement fédéral en matière de réforme réglementaire visant à simplifier et à réduire, autant que possible, le fardeau réglementaire.

Les Services de secrétariat sont les gardiens de tous les arrêtés, toutes les décisions et toutes les lettres de décision originaux de l'Office. Ils coordonnent et consignent les délibérations de ce dernier; rédigent et distribuent des arrêtés et des décisions; produisent des résumés trimestriels de ces derniers; examinent les rapports publiés par l'Office; organisent des audiences publiques; répondent aux demandes de renseignements du public en général. L'un de leurs projets permanents consiste à établir des copies certifiées des arrêtés et des décisions de l'Office ainsi que des organismes qui l'ont précédé, et à les envoyer aux Archives publiques pour qu'elles y soient mises en sécurité.

Dans l'ancien ONT, ce secteur d'activité secondaire a compté pour environ 22,8 p. 100 du total des dépenses de l'Office en 1996-1997, et il en représentera probablement 21,3 p. 100 en 1998-1999.

Transport ferroviaire et maritime : Ce secteur d'activité secondaire comprend toutes les fonctions de réglementation du transport ferroviaire et maritime prévues par le mandat de l'Office défini dans la *Loi* et dans les lois connexes. Ses principaux objectifs sont de contribuer à l'efficacité et à la rentabilité des services de transport ferroviaire et maritime qui répondent aux besoins des entreprises canadiennes grâce à la réglementation économique; de gérer efficacement le programme d'infrastructure ferroviaire; de promouvoir et de maintenir la concurrence loyale tout en protégeant les intérêts des usagers des transports; en cas de plainte, de s'assurer que les tarifs ou les conditions de transport ne nuisent pas injustement ou indûment aux expéditions, au développement industriel et au commerce, en réglant les différends entre les expéditeurs, les transporteurs ferroviaires et maritimes et autres intéressés; et, pour favoriser l'élaboration d'une politique ferroviaire fédérale, de s'assurer que les méthodes d'établissement des coûts des activités ferroviaires sont fondées sur des données exactes et fiables.

Le volume et la nature du travail varieront selon les pressions externes. Par exemple, en ce qui a trait à l'infrastructure ferroviaire, des facteurs comme l'urbanisation accrue, les décisions en matière de financement fédéral des sauts-de-mouton ou croisements étagés, ainsi que le souci accru de l'environnement, influenceront sur la charge de travail et auront une complexité variable. Il est pour le moment trop tôt pour dire quelles seront les répercussions des nouvelles dispositions relatives au certificat d'aptitude sur la charge de travail. Ce dernier fait en sorte que les chemins de fer de compétence fédérale soient convenablement assurés, ce qui protège les membres du public tout en révélant les risques courus par les compagnies d'assurances.

Un autre facteur qui influera sur la charge de travail sera le nombre de provinces ayant besoin de l'aide de l'Office relativement à leur aperçu réglementaire, dans la mesure où celui-ci aura trait au transport ferroviaire intra-provincial. À ce jour, l'Office a conclu un protocole d'entente avec la province de l'Ontario pour ce genre d'activité.

Bien que le gouvernement fédéral ait abrogé, au moyen de la *Loi d'exécution du budget de 1995*, son programme de subventions en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), il continue de réglementer les taux de transport ferroviaire du grain de l'Ouest vers les lieux d'exportation. Il obligera l'Office à établir un barème annuel aux termes de la *Loi*, jusqu'à ce qu'il ait pris la décision d'abroger ces dispositions par suite des résultats d'un examen statutaire qu'il mènera en 1999 au sujet des répercussions des modifications législatives sur les parties prenantes de l'industrie. L'Office aidera Transports Canada à effectuer cet examen, nécessaire pour déterminer l'ampleur des gains d'efficacité réalisés par le réseau de manutention et

de transport du grain, ainsi que la mesure dans laquelle ces gains sont partagés entre les participants de l'industrie, et la mesure dans laquelle les dispositions de la *Loi* sur le transport ferroviaire sont effectivement utilisées par les participants pour en arriver à une répartition raisonnable des gains en question.

Le calcul du barème annuel pour la prochaine campagne agricole sera établi en tenant compte des taux indiqués à l'Annexe III de la *Loi* multiplié par un ajustement communément appelé multiplicateur des taux de transport. Ce dernier tient compte des indices de prix composés ainsi que des réductions de coûts liés aux embranchements tributaires du transport du grain abandonnés depuis avril 1994. Le barème pour la campagne agricole 1997-1998 doit être produit d'ici le 30 avril 1997.

La *Loi d'exécution du budget 1996* contient de nouvelles dispositions qui pourraient se solder par une révision de l'établissement des taux à partir de la campagne agricole 1998-1999, ou de celles à venir. Un nouveau multiplicateur du taux de transport augmentant les taux à la tonne de soixante-quinze sous entrera en vigueur dès que la vente des wagons utilisés pour le transport du grain appartenant au gouvernement fédéral aura été conclue. Ce nouveau multiplicateur tiendra compte, au même titre que celui présentement en vigueur, des indices de prix composés. Toutefois, le calcul des réductions de coûts liés aux embranchements tributaires du transport du grain sera remplacé par un nouveau calcul établi selon les gains de productivité des chemins de fer fondé sur les campagnes agricoles des années civiles passées.

Des ressources de vérification sont nécessaires pour effectuer des analyses de conformité et des analyses spéciales portant sur les comptes des compagnies de chemin de fer. Ces analyses permettent de cerner et de valider les renseignements financiers et statistiques qui servent à calculer les taux de transport des marchandises et à déterminer d'autres fonctions réglementaires. D'autres ressources sont attribuées pour permettre d'effectuer des analyses financières de fonctions particulières relatives au coût du capital (rendement du capital investi); d'élaborer et de tenir à jour des normes comptables destinées à l'industrie canadienne des chemins de fer et contenues dans la Classification uniforme des comptes (CUC); d'établir des politiques et des taux d'amortissement, ainsi que des taux normalisés de construction et d'entretien relatifs aux travaux effectués aux passages à niveau (annexe A).

Dans l'ensemble, l'industrie canadienne des chemins de fer évolue dans un climat d'affaires nord-américain et mondial des plus concurrentiels. Elle est soumise à de fortes pressions visant à l'amener à rationaliser son réseau et à trouver des solutions créatrices aux problèmes de transport, ce qui lui permettrait de tirer efficacement et à bon compte son épingle du jeu. L'Office doit être prêt à s'adapter à une industrie dont la structure va sans aucun doute changer énormément. La privatisation du CN, les grandes fusions ferroviaires, les rachats de sociétés rivales, la mise sur pied de sociétés intermodales, la prolifération des chemins de fer secondaires (sur courtes distances) de compétences provinciale et fédérale, la création de chemins de fer régionaux et la commercialisation de services relatifs à l'infrastructure des transports l'obligeront à adopter une façon différente de réglementer cette industrie.

En ce qui a trait au transport maritime, l'Office examine promptement les plaintes, les demandes ou les présentations, et il leur donne suite dans les meilleurs délais, en vertu des dispositions appropriées de la *Loi*, de la *Loi sur le pilotage*, de la *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (LDCM de 1987) et de la *Loi sur le cabotage*. Par ailleurs, l'industrie canadienne du transport

maritime est en évolution et doit exercer son activité dans un climat des plus concurrentiels. L'Office aidera le gouvernement à élaborer sa *Loi maritime du Canada* proposée (projet de loi C-44), qui aura probablement des répercussions négligeables sur les activités de l'Office.

Le transport ferroviaire et le transport maritime auraient représenté en 1996-1997 30,8 p. 100 du total des dépenses de l'Office, en vertu de l'ancienne structure de ce dernier, comparativement aux 25,0 p. 100 des dépenses prévues pour 1998-1999.

Transport aérien et transports accessibles : Ce secteur d'activité secondaire comprend toutes les fonctions de réglementation du transport aérien que comporte le mandat de l'Office, précisé dans la *Loi* et dans les lois connexes. Ses principaux objectifs consistent à contribuer à l'efficacité et à la rentabilité des services de transport aérien à destination et en provenance du Canada, en veillant à ce que les transporteurs aériens exploitant des services à destination et en provenance du Canada répondent à certaines exigences économiques minimales. L'Office s'acquitte de cette tâche en appliquant un système d'octroi de licences de transport aérien, en exécutant des accords sur le transport aérien international, en surveillant les tarifs aériens internationaux ainsi qu'en améliorant l'accès au réseau de transport canadien des personnes ayant une déficience, en éliminant les obstacles indus des services et des installations de transport réglementés par le gouvernement fédéral. Les responsabilités de l'Office en matière de règlement des appels relatifs aux frais imposés par le nouveau système commercial de navigation aérienne feront partie de ce secteur d'activité secondaire à compter de 1998-1999.

L'Office consacre des ressources au traitement efficace des demandes de licence, des demandes de permis d'affrètement, des demandes d'exemption, des renonciations, etc. Ces ressources permettent également de mener des inspections et des enquêtes, ainsi que d'imposer des amendes en cas d'infractions; de donner suite aux plaintes verbales et écrites des utilisateurs au sujet de divers services fournis par les transporteurs aériens; d'administrer et d'exécuter efficacement les accords bilatéraux sur le transport aérien, de même que diverses dispositions et conventions internationales; de participer à diverses séries de négociations sur le transport aérien international, et de faire en sorte que les tarifs applicables à ce dernier ne soient pas injustes et déraisonnables, mais conformes aux conventions internationales et aux accords bilatéraux conclus par le Canada, et finalement de régler les plaintes de l'industrie à cet égard. Ce secteur d'activité secondaire comprend également l'élaboration de règlements ou de lignes directrices en matière d'accessibilité, la surveillance de leur application à tous les modes de transport de compétence fédérale, de même que l'examen et la résolution des plaintes susceptibles de constituer un obstacle indu à la mobilité des personnes ayant une déficience. La sous-activité du transport aérien et des transports accessibles est exercée par un personnel qui travaille surtout à l'administration centrale, et elle bénéficie d'un personnel établi en d'autres endroits dans l'ensemble du Canada, chargé surtout d'effectuer des enquêtes sur le terrain.

L'Office collabore avec Transports Canada et avec le ministère des Affaires étrangères et du commerce international, pour protéger les intérêts canadiens relativement aux questions de transport aérien international. Les accords de transport aérien bilatéraux et le droit canadien en ont fait l'administration chargée des aspects économiques de l'industrie aéronautique.

Les principales tâches de soutien exercées sont les suivantes :

- S'assurer que les demandeurs canadiens se proposant d'exploiter des services aériens au Canada sont << Canadiens >> aux termes de la Partie II de la *Loi*. Pour répondre à cette exigence, au moins 75 pour cent des actions assorties du droit de vote du demandeur doivent être détenues et contrôlées de fait par des Canadiens, et s'assurer au moyen d'un suivi, que les transporteurs aériens satisfont en tout temps à cette exigence en matière de propriété.
- Examiner et approuver des demandes de permis et exécuter un programme permanent visant à ce que les transporteurs aériens possèdent et continuent de posséder des garanties financières valides qui font en sorte que tous les paiements anticipés reçus des affréteurs sont protégés jusqu'à ce que les vols d'affrètement internationaux visés aient été effectués.
- S'assurer que les affréteurs exploitant certains services internationaux de concert avec des transporteurs aériens détenant une licence de service international à la demande émise par l'Office, sont solvables et qu'ils protègent à l'aide de moyens, comme la comptabilité en fiducie, les paiements anticipés reçus d'autres affréteurs et agents de voyages.
- S'assurer que les demandeurs canadiens se proposant d'exploiter un service aérien à l'aide d'aéronefs moyens et de gros aéronefs rencontrent les exigences financières décrites à l'article 8.1 du *Règlement concernant les transports aériens*.
- S'assurer que les transporteurs aériens détiennent un document d'aviation canadien émis par Transports Canada.
- Analyser certains certificats d'assurance et certaines polices d'assurance pour déterminer si la couverture est suffisante pour permettre des accords de blocage de places et de location avec équipage entre les gros transporteurs aériens canadiens et leurs homologues étrangers.
- Appliquer un système électronique de repérage et de compte rendu à la plupart des demandes de licences internationales et intérieures reçues et traitées.

Suite à la proclamation de la *Loi*, on ne fait plus de différence dans l'octroi de licences de transport aérien pour le nord ou le sud. Les licences de transport aérien sont maintenant valides pour l'ensemble du Canada. L'insertion dans la *Loi* d'un processus annuel de renouvellement des licences augmentera probablement la charge de travail. En 1996-1997, la charge de travail reliée à l'émission des licences a augmenté considérablement puisqu'il faudra ré-émettre environ 4 000 licences émises sous la LTN de 1987 pour refléter les changements apportés avec la nouvelle législation.

L'objectif de l'Office est de réduire le fardeau réglementaire des transporteurs aériens tout en continuant de protéger efficacement les utilisateurs. Il s'agit plus précisément de s'assurer que les demandeurs canadiens sont << Canadiens >> aux termes de la *Loi*, que les demandeurs de licence canadiens sont solvables, que les transporteurs aériens ont une assurance-responsabilité suffisante, que le transport aérien est vendu ou offert lorsque l'autorisation appropriée a été délivrée, et que les passagers de vols d'affrètement sont remboursés ou se voient offrir un transport de rechange si un transporteur ou un affréteur aérien est incapable de remplir ses obligations. Environ 1 800 transporteurs canadiens et étrangers détiennent une licence qui leur

permet d'assurer des vols internationaux réguliers et d'affrètement en direction et en provenance du Canada.

Ce secteur d'activité secondaire fournit également des conseils économiques et réglementaires pour la négociation d'accords de transport aérien bilatéraux avec des gouvernements étrangers. Il s'agit d'un travail permanent qui a entraîné une augmentation considérable des possibilités offertes aux compagnies aériennes canadiennes, ainsi que de meilleurs services aériens internationaux pour les voyageurs et les expéditeurs canadiens. À titre d'« administration aéronautique » du Canada, l'Office exécute et administre, dans son secteur de compétence, les 67 accords bilatéraux actuellement en vigueur. Ces accords font partie d'une base de donnée électronique afin d'appuyer le travail de l'Office dans ce domaine.

En plus des activités liées aux négociations, ce secteur d'activité secondaire participe aux travaux de réglementation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), plus particulièrement au sein de la division de la facilitation. L'Office s'occupe de la préparation et de la tenue de réunions, dont le Comité canadien de la facilitation, afin de tenir à jour les dépôts des dérogations des normes de l'OACI et les consultations interministérielles. La présidence du Comité canadien de la facilitation est aussi assurée par l'Office.

Font également partie du secteur d'activité secondaire du transport aérien et des transports accessibles, l'examen des tarifs internationaux des compagnies aériennes canadiennes et étrangères, ainsi que le traitement des demandes d'exemption des exigences en matière de dépôt, pour permettre la mise en vigueur de tarifs plus sensibles au marché, ou la mise en vigueur de tarifs innovateurs pour le public. L'avènement du système de dépôt électronique augmente l'aptitude de l'Office à stimuler la concurrence entre transporteurs tout en préservant son rôle de réglementateur. En plus de permettre aux transporteurs de lui fournir des renseignements sur les prix, le système assure la messagerie électronique entre l'Office, les transporteurs et les gouvernements étrangers participants. Outre le Canada, les États-Unis, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, les îles Caïmans, la Colombie, le Mexique et le Royaume-Uni utilisent maintenant le système de dépôt électronique. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et Statistiques Canada ont également accès régulièrement à la base de données de l'Office, pour réunir des renseignements et des statistiques sur les tarifs aériens internationaux.

En vertu de la nouvelle *Loi*, l'Office s'assure que les transporteurs aériens informent suffisamment les passagers et les passagers éventuels de l'existence d'accords de partage de dénominations, de blocage de places, de location d'aéronefs avec équipage, et autres. La conséquence, c'est que les utilisateurs sont informés, dans l'ensemble de l'industrie et d'une façon systématique, de l'identité du transporteur qui assurera effectivement le transport aérien, avant le vol.

Relèvent également de ce secteur d'activité secondaire les divers programmes visant à promouvoir le respect volontaire des exigences :

- Le Programme de vérification périodique des transporteurs est un système en deux parties fondé sur les risques et conçu pour faire en sorte que les activités de tous les transporteurs ayant reçu leur licence de l'Office et toutes les aérogares assujetties au *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience* fassent l'objet d'un examen périodique.

- Le Programme des enquêtes ciblées est centré sur les transporteurs qu'on soupçonne d'exercer illégalement leurs activités.
- Le Programme des projets spécialisés a pour but d'informer tant le public que les organismes d'application de la loi.

Cela consiste à travailler étroitement avec Transports Canada et avec la Gendarmerie royale du Canada (GRC) à mener des enquêtes en vertu des parties II et V de la *Loi* et des règlements connexes. De bonnes relations de travail existent également avec Revenu Canada - Douanes et Accise sur des questions de transport aérien transfrontalier et international. Des protocoles d'entente sur l'exécution, conclus entre l'Office, Transports Canada et la GRC, ont été ratifiés pour assurer la coordination des efforts.

La réglementation appropriée sur le Programme des sanctions administratives (PSA), une caractéristique instaurée par la *Loi*, entrera probablement en vigueur dans le courant de 1997-1998. Ce programme permettra à l'Office d'imposer des amendes aux personnes ou aux organismes qui auront violé la *Loi* et ses règlements connexes.

En outre, des ressources servent à mener des recherches, des analyses et des enquêtes, ainsi qu'à élaborer des correctifs, afin d'éliminer les obstacles indus aux déplacements des personnes ayant une déficience dans les modes de transport de compétence fédérale. Ce travail est réparti entre les fonctions suivantes :

- Les initiatives réglementaires

Elles comprennent l'élaboration de règlements ou de lignes directrices de l'industrie sur des questions comme les conditions et modalités de transport des personnes ayant une déficience, l'accessibilité du matériel ainsi que des gares et aéroports, la formation du personnel de transport et la communication de renseignements.

- La résolution des plaintes

L'Office mène des enquêtes ou cherche à s'informer sur les plaintes, pour déterminer s'il existe des obstacles indus au transport. Il a le pouvoir d'ordonner que des correctifs soient apportés pour éliminer ces derniers. La charge de travail dépend du nombre et de la complexité des plaintes et des demandes d'enquête reçues. L'Enquête sur la santé et les limitations d'activités (ESLA) indique qu'en 1991, 4,2 millions de Canadiens souffraient d'une déficience. En outre, au fur et à mesure que la population vieillira, le nombre de Canadiens ayant une déficience augmentera probablement.

- La surveillance et la liaison

La surveillance permanente de l'industrie des transports et des questions touchant les utilisateurs est importante pour que l'Office soit en mesure de réagir aux problèmes qui surgissent. Comme la tenue de consultations avec les groupes qui représentent les personnes ayant une déficience, les utilisateurs et l'industrie en question est primordiale pour le succès du programme, un comité consultatif sur l'accessibilité a été créé pour fournir des renseignements et des conseils sur les dispositions d'accessibilité proposées par l'Office. Ce comité est composé de représentants de groupes de personnes ayant une

déficience ou qui défendent les intérêts de ces dernières, de représentants de l'industrie, des fabricants et d'autres ministères.

L'industrie canadienne du transport aérien continue d'être des plus concurrentielles. Sa part du marché intérieur, sa rentabilité, les accords << ciels ouverts >> conclus entre les pays, la complexité du transport aérien international, la libéralisation continue de l'industrie du transport aérien dans la communauté européenne et aux États-Unis, les tendances à la mondialisation et les mégatransporteurs ont tous une incidence sur le mode de fonctionnement de l'Office. Celui-ci devra donc rester sensible et adaptable.

Le secteur d'activité secondaire du transport aérien et des transports accessibles a représenté 25,3 p. 100 du total des dépenses de l'Office en 1996-1997, sous le régime de l'ancien ONT, mais nous prévoyons qu'il comptera pour 33,0 p. 100 des dépenses en 1998-1999.

Services de gestion : Ce secteur d'activité secondaire fournit un éventail complet de processus de gestion et de services administratifs à l'appui du Programme de l'Office. Son objectif principal consiste à assurer le soutien administratif et technique de toutes les activités de ce dernier. L'un des principaux éléments du mode de gestion de l'Office est un cycle budgétaire et de planification stratégique et opérationnelle, global et intégré. Cela met notre organisme en excellente posture pour exercer, s'il y a lieu, un contrôle sur les ressources afin de tenir compte des priorités changeantes et des besoins de la clientèle, et pour réaffecter lesdites ressources.

Les Services de gestion ont représenté 21,1 p. 100 du total des dépenses de l'Office en 1996-1997, sous le régime de l'ancien ONT, alors qu'ils compteront probablement pour 20,6 p. 100 des dépenses en 1998-1999.

Tableau 4 : Dépenses prévues votées

(En milliers de dollars)	Budget des dépenses principal*	Budget des dépenses principal	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000
Total du Budget des dépenses principal	32 007	21 744	19 828	19 828

* Ne reflète pas le Budget des dépenses supplémentaires.

SECTION III

RENDEMENT DE L'OFFICE

A. Résumé du rendement de l'Office

Comme nous l'avons vu dans la section I, une évaluation globale de l'Office s'est terminée en 1995. Elle est devenue l'examen des programmes de cet organisme. Le budget de 1995 a éliminé les activités de l'Office relatives à l'application de trois grands programmes de subventions aux transports : le Programme relatif au grain de l'Ouest et les deux programmes visant le transport des marchandises dans la région de l'Atlantique. En mai 1995, le ministre des Transports a demandé que l'Office s'occupe de mettre en oeuvre les recommandations consécutives à cet examen global qui n'exigeaient pas de modifications législatives dans les meilleurs délais. En même temps, le grand examen des politiques effectué par Transports Canada a débouché sur de telles modifications. Les modifications législatives proposées dans le cas du mandat de l'Office, qui devaient à l'origine prendre effet le 1^{er} avril 1996, ont été confirmées par l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada* (la *Loi*) le 1^{er} juillet suivant. Vu leurs répercussions sur les activités de l'Office, ces initiatives ont exigé une réorganisation importante de ces dernières. Certaines des modifications, précisées l'année dernière, étaient en train d'être apportées, mais d'autres devaient être mises en oeuvre plus rapidement que prévu. Non seulement l'Office faisait-il face à une importante réduction d'effectif, mais il devait continuer à être, avec l'aide du reste de ses employés, un organisme de réglementation efficace et souple. Pendant la période de transition qu'il a traversée, il s'est efforcé de déranger le moins possible les parties prenantes dans le domaine des transports, et le public en général.

L'Office a été déclaré ministère le plus touché (MPT) le 1^{er} avril 1996, à cause de l'ampleur des réductions auxquelles il devait faire face. Ces réductions sont effectuées comme prévu, et l'Office atteindra son objectif, soit une réduction totale d'environ 13 millions de dollars de son budget de fonctionnement (à l'exclusion des paiements de transfert), ou une réduction budgétaire frisant les 40 p. 100 d'ici l'exercice 1998-1999, par rapport au niveau de 1994-1995. Il a pris des mesures pour permettre d'établir le nouvel OTC d'une façon qui lui conserve son rendement qualitatif dans l'exercice de son rôle quasi judiciaire, c.-à-d. le maintien des compétences voulues pour remplir les fonctions qu'il a conservées. Enfin, il doit encore composer avec une réduction d'effectif substantielle tout en s'efforçant de maintenir le leadership, la motivation et le moral de ses employés grâce à son désir de collaborer avec les syndicats et les employés eux-mêmes pour répondre à leurs préoccupations.

B. Aperçu de l'Office

Certaines des mesures que l'Office a prises pour atteindre effectivement ses objectifs et relever les défis qui lui étaient lancés, c.-à-d. assurer la transition en douceur de son ancien mandat à son nouveau mandat, ont été les suivantes :

- Créer un comité de gestion interne chargé d'examiner diverses questions dans une perspective ministérielle, comme la structure organisationnelle, les relations patronales-syndicales, la déstratification (de la pyramide hiérarchique), la formation du personnel touché, les communications avec ses employés, etc.

- Obtenir des précisions sur son personnel désireux de bénéficier du congé avec étalement du revenu, du congé de transition préalable à la retraite, du Programme d'encouragement à la retraite anticipée et du Programme d'encouragement au départ anticipé; promouvoir énergiquement ses employés touchés, par l'entremise des bureaux de la Commission de la fonction publique et d'autres ministères fédéraux, et déterminer les économies éventuelles.
- Élaborer une stratégie de communication pour informer les parties prenantes des changements apportés tant aux responsabilités qu'à la structure organisationnelle par suite de l'adoption de la *Loi*.
- Exécuter divers projets d'examen et d'élaboration de règlements pour donner suite à des questions comme la révocation de règlements désuets et la modification de règlements existants, pour tenir compte de la nouvelle structure réglementaire instaurée par la *Loi*.

Comme l'Office, pour prendre ces mesures, a tenu pour acquis que la loi en question entrerait en vigueur le 1^{er} avril 1996 et non le 1^{er} juillet suivant, il a pu réaliser des progrès importants pendant l'exercice 1995-1996 et la première partie de l'exercice 1996-1997, au chapitre de la réduction d'effectif exigée. De plus, il s'est doté par anticipation du personnel nécessaire dans les délais fixés (hiver de 1996), ce qui lui a permis de conserver les compétences primordiales devant lui permettre d'exécuter son nouveau mandat. Au total, 101 employés ont quitté l'Office en 1995-1996.

En ce qui a trait aux communications avec les parties prenantes, l'Office a élaboré un cahier de presse dont il a distribué quelque 5 000 exemplaires. En outre, dans le cadre de sa stratégie de communication, ses membres et son personnel ont commencé à faire des visites de << familiarisation >> pour accroître leur compréhension des entreprises et des activités de l'industrie des transports.

Pour ce qui est de la réglementation, l'Office a terminé la rédaction de nouveaux règlements comme le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer* et le *Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers*, et apporté des modifications à d'autres textes réglementaires comme le *Règlement sur le transport aérien* et les *Règles générales de l'Office national des transports*. Il est en train d'abroger ou de modifier d'autres règlements.

L'article 52 de la *Loi* prévoit que le ministre examinera annuellement cette dernière et présentera au gouverneur en conseil un rapport faisant le point sur les transports dans notre pays et sur les autres questions de transport qu'il jugera appropriées. En outre, l'article 53 prévoit qu'un examen global de l'efficacité de la *Loi* sera exécuté par une ou plusieurs personnes nommées par le ministre, quatre ans au plus tard après l'adoption de cette dernière. Le rapport consécutif à cet examen sera déposé au Parlement.

L'article 42 oblige l'Office à faire rapport tous les ans au gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre, sur les demandes qui lui ont été présentées et sur ses conclusions à leur égard, de même que sur les résultats de son évaluation de la *Loi* et sur toutes difficultés qu'il a constatées en matière d'application. L'Office doit ensuite déposer ce rapport dans chacune des chambres du Parlement.

La *Loi sur les transports au Canada* fixe pour toutes les affaires dont l'Office a été saisi des délais réglementaires qui, en réalité, constituent des normes de service. C'est ainsi qu'en vertu de l'article 29, l'Office doit rendre toutes ses décisions dans les 120 jours qui suivent la réception des demandes ou plaintes correspondantes. Il examine d'autres normes en s'assurant que les tâches auxiliaires (administratives et connexes), p. ex. la création et la tenue à jour d'une base de données, de statistiques, etc., ne nuisent pas à l'exécution du programme. De plus, plusieurs mécanismes d'appel sont des indicateurs de la qualité de ses décisions et de ses actes. En tant qu'organisme quasi judiciaire, l'Office a le mandat de rendre des décisions lorsqu'il doit résoudre des questions dans des délais fixés par la *Loi*. À cause de ce mode de fonctionnement, il n'a pas beaucoup de latitude pour privilégier une affaire en particulier. Il doit régler chaque cas dans un délai établi à l'avance. C'est pourquoi il lui est extrêmement difficile, voire impossible, de déterminer quelle question a la priorité absolue, étant donné qu'il doit toutes les régler conformément à la *Loi*.

C. Détail par activité ou secteur d'activité

La meilleure façon de décrire l'activité ou le secteur d'activité de l'Office des transports du Canada est d'examiner ses sous-activités ou secteurs d'activité secondaires.

Membres et soutien de la réglementation

Comme nous l'avons vu dans la section I du présent document, cette sous-activité ou ce secteur d'activité secondaire comprend les membres ainsi que les services juridiques et de soutien nécessaires aux activités réglementaires de l'Office. Les membres déterminent les demandes, les plaintes, les différends et autres questions auxquels celui-ci n'a pas encore donné suite.

Le Soutien de la réglementation est composé des Services juridiques et des Services de secrétariat. Les premiers fournissent des avis juridiques, des conseils et des observations aux membres et au personnel de l'Office; ils examinent, révisent et/ou rédigent des lettres, des télécopies, des avis et des rapports, pour vérifier l'exactitude de leur contenu juridique; ils assurent la représentation légale devant les tribunaux et aux audiences publiques, ainsi que rédigent et révisent les règlements. En 1995-1996, l'Office a publié les cas examinés en 1995. Cette publication contient un résumé des questions qui constituaient un précédent. En outre, de concert avec le Centre canadien de gestion (CCG), l'Office a élaboré un programme de formation permanent pour les membres et pour le personnel supérieur des tribunaux fédéraux.

Les Services de secrétariat sont les gardiens de tous les arrêtés, toutes les décisions et toutes les lettres de décision originaux de l'Office. Ils coordonnent et consignent les délibérations de ce dernier; rédigent et distribuent des arrêtés et des décisions; produisent des résumés trimestriels de ces derniers; examinent les rapports publiés par l'Office; organisent des audiences publiques; répondent aux demandes de renseignements du public en général. L'un de leurs projets permanents consiste à établir des copies certifiées des arrêtés et des décisions de l'Office ainsi que des organismes qui l'ont précédé, et à les envoyer aux Archives publiques pour qu'elles y soient mises en sécurité.

Tableau 5 : Charge de travail

	1993-1994 Réel	1994-1995 Réel	1995-1996 Budget des dépenses	1995-1996 Réel
Décisions, arrêtés et présentations de l'Office	4 323	4 226	4 800	4 688
Audiences publiques*	8	5	8	3
Projets de règlements	23	27	41	60

* Les audiences sont comptabilisées individuellement mais peuvent avoir lieu à plus d'un endroit, ce qui augmente les frais occasionnés par leur tenue.

Transport ferroviaire et maritime

Il faut des ressources pour évaluer les demandes de modification d'une infrastructure ferroviaire existante, et pour leur donner suite; pour résoudre en temps opportun et à bon compte, et conformément à la législation appropriée, les différends entre les expéditeurs, les transporteurs ferroviaires et maritimes ainsi que les autres intéressés, au moyen d'enquêtes officielles ou officielles et d'un règlement s'il y a lieu, de même que de mécanismes d'arbitrage relatif aux questions ferroviaires et maritimes; pour acquérir et entretenir des compétences qui feront en sorte que les méthodes d'établissement des coûts des chemins de fer soient fondées sur des données rigoureuses et exactes à l'appui de l'élaboration de la politique ferroviaire fédérale.

L'entrée en vigueur de la *Loi*, le 1^{er} juillet 1996, a supprimé les fonctions relatives à l'abandon d'embranchements, à la cession d'installations, à l'enlèvement de gares, aux enquêtes d'intérêt public, au calcul des prix compensatoires, aux connexions ferroviaires et au dépôt de tarifs confidentiels. Toutefois, avant cette date, l'Office a rendu 15 décisions sur des cas d'abandon, et une autre par suite d'une demande de cession en 1995-1996. Au cours de la même période, 16 000 contrats confidentiels sommaires ou modifications à ceux-ci, ont été déposés tandis que 4 000 étaient reçus au cours du 1^{er} trimestre de 1996-1997. Une question d'intérêt public a fait l'objet d'une audience publique. Elle portait sur le niveau des frais facturés pour le transport des produits céréaliers en provenance de l'Ouest du Canada et du Canada central vers des points en Nouvelle-Écosse. L'Office a également traité des plaintes formelles et informelles concernant le niveau de services et des connexions ferroviaires.

En ce qui a trait aux questions d'infrastructure ferroviaire, des facteurs comme l'urbanisation croissante, les décisions en matière de financement fédéral de sauts-de-mouton (ou croisements étagés), et le souci accru de l'environnement, influenceront sur la charge de travail. Le tableau 6 de la page suivante montre le niveau d'activité.

Tableau 6 : Questions d'infrastructure ferroviaire

	1993-1994 Réal	1994-1995 Réal	1995-1996 Budget des dépenses	1995-1996 Réal
Demandes, plaintes, demandes de renseignements reçues	447	479	483	464
Demandes, plaintes, demandes de renseignements réglées	416	464	483	472

Dans certaines provinces, la délégation des responsabilités des administrations routières devait se traduire par environ 800 demandes supplémentaires, qui ne figurent pas dans le tableau 10 à cause du caractère temporaire de cette charge de travail. La complexité de ces demandes était variable. Ou bien elles ont été examinées en 1995-1996, ou bien elles le seraient en 1996-1997. Il était prévu qu'en 1996-1997, il y aurait une certaine activité en matière de délivrance de certificats d'aptitude aux chemins de fer en vertu de la nouvelle *Loi*. L'Office et le Gouverneur en conseil ont approuvé les taux d'interconnexion officiels à exiger en 1997. Toutefois, l'Office consultera l'industrie du transport sur le libellé de l'article 112 de la *Loi* qui se lit en partie : «les prix doivent être commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties», étant donné son incidence sur la méthodologie utilisée à l'égard de l'établissement des taux d'interconnexion.

En outre, des subventions totalisant environ 220 millions de dollars ont été vérifiées, approuvées ou versées en 1995-1996. Les tableaux suivants montrent l'élimination progressive des programmes de subventions que l'Office exécutait auparavant et qui ont été supprimés par suite de la *Loi d'exécution du budget de 1995* ou, à compter du 1^{er} juillet 1996, de la nouvelle *Loi*.

Tableau 7 : Loi sur le transport du grain de l'Ouest - Résumé des paiements

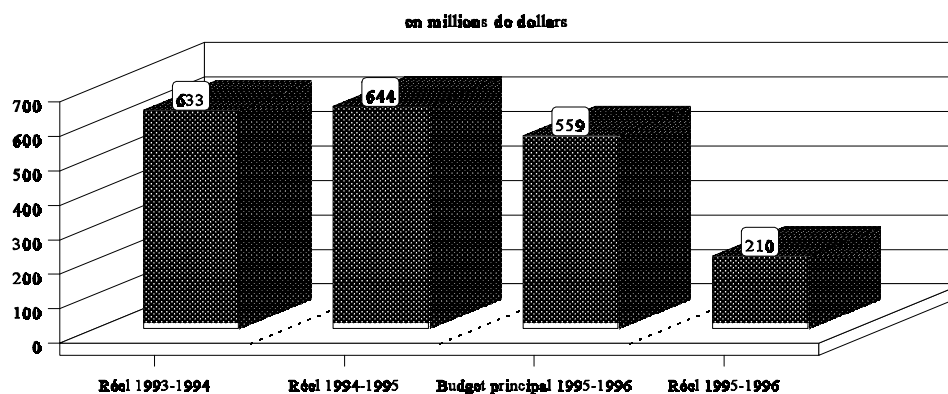


Tableau 8 : Programme de subventions au transport de marchandises dans la région Atlantique - Résumé des paiements

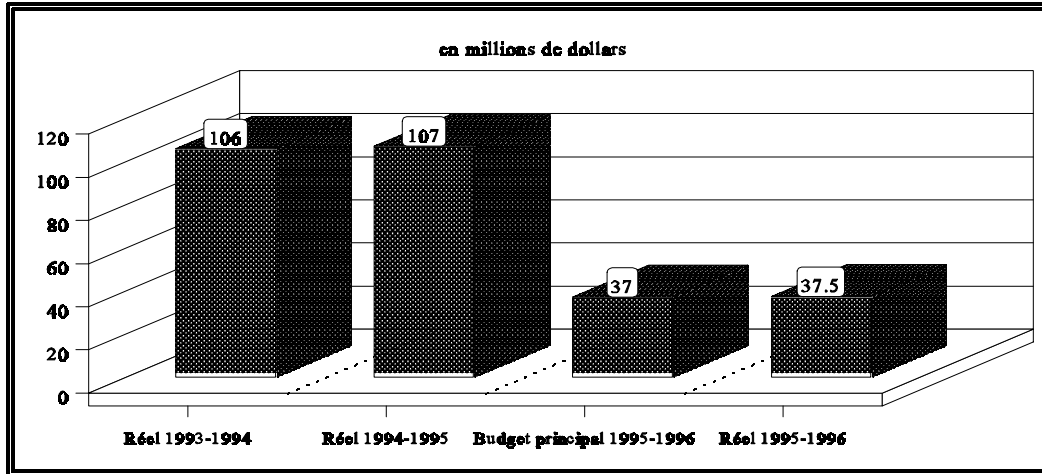
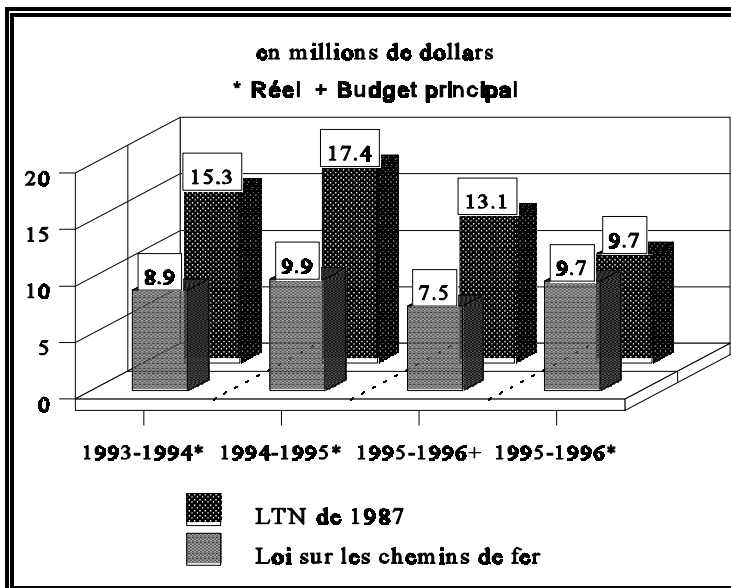


Tableau 9 : Autres programmes de subventions - Résumé des paiements



À noter que les paiements effectués en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* sont maintenant la responsabilité de Transports Canada alors que ceux en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LTN de 1987) ont été éliminés du Programme de l'Office le 1^{er} juillet 1996. Selon les estimations, des paiements totalisant 3 millions de dollars seront probablement versés pendant le premier trimestre de 1996-1997.

La tenue à jour du *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et l'approbation annuelle des

manuels de calcul des frais ferroviaires, qui visent à instaurer une façon uniforme de calculer ces frais, ont été menées à bien. Comme nous l'avons vu dans la section I, l'Office doit établir un barème annuel pour le transport du grain par chemin de fer en vertu de la *Loi*, jusqu'à ce que les décisions soient prises d'abroger ces dispositions, à la suite des résultats d'un examen statutaire effectué en 1999 relativement aux effets de la modification législative sur les parties prenantes de l'industrie. L'Office aidera Transports Canada à mener cet examen. En 1995-1996, il lui a fourni

divers rapports d'analyse de la politique, portant sur l'établissement de prévisions en matière de taux de transport ferroviaire du grain jusqu'à l'an 2001. Le travail d'établissement des coûts d'interconnexion, qui a compris l'examen des activités d'interconnexion ferroviaire à divers lieux de correspondance, s'est terminé en 1995-1996. L'Office a fourni à Transports Canada des rapports sur les investissements réels de 1994, sur les plans d'investissement généraux de 1995-1996, et sur les embranchements tributaires du transport du grain de 1994. À la demande du ministre de l'Agriculture, il a effectué un examen de la rentabilité de l'abandon ou du maintien de certains embranchements en acier léger de l'Ouest canadien. Il a présenté son rapport à la réunion du ministre avec l'industrie, le 4 novembre 1995. Il affecte d'autres ressources pour permettre d'exercer des fonctions spécialisées du genre « analyses financières », relatives aux coûts du capital (rendement du capital investi); d'élaborer et de tenir à jour des normes comptables utilisées par l'industrie canadienne des chemins de fer et contenues dans la Classification uniforme des comptes (CUC); d'établir des politiques et des taux d'amortissement, ainsi que des taux standards de construction et d'entretien pour les travaux effectués aux passages à niveau (annexe A).

L'Office a besoin de ressources de vérification pour effectuer des analyses de conformité et des analyses comptables spéciales des comptes ferroviaires. Les résultats de ces tâches précisent et valident les renseignements financiers et statistiques utilisés pour le calcul et la détermination des tarifs marchandises et pour d'autres fonctions de réglementation. En 1995-1996, 60 tâches de ce genre ont été exécutées. L'Office a maintenant à sa disposition un système électronique d'informations géographiques, lui permettant de visualiser l'information validée qui est contenue dans ses différentes bases de données.

En ce qui a trait au transport maritime, l'Office étudie sans délai les plaintes, les demandes ou les présentations en vertu des dispositions connexes de la *Loi*, de la *Loi sur le pilotage*, de la *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (LDCM de 1987) et de la *Loi sur le cabotage*, et il y répond promptement.

En 1995-1996, il a mené deux enquêtes sur les tarifs de pilotage. Celles-ci ont porté sur l'analyse économique, opérationnelle et financière détaillée qui lui permet de déterminer si une augmentation de tarif proposée est préjudiciable à l'intérêt public. En vertu de la LDCM de 1987, il a examiné, en 1995-1996, 96 accords et modifications d'accords ainsi que 183 contrats confidentiels. Pendant le même exercice, on lui a présenté environ 12 560 pages de tarifs maritimes. En outre, l'Office a reçu et traité un total de 119 demandes de licence de cabotage permettant l'utilisation au Canada de navires étrangers ou canadiens sur lesquels les droits de douane n'ont pas été acquittés. Il s'est occupé de neuf dossiers de fusion et d'acquisition. Deux demandes de licence et une plainte formelle relatives aux services de réapprovisionnement par eau dans le nord ont été traitées en 1995-1996. Mais en vertu de la nouvelle réglementation, ces deux dernières fonctions ne sont plus du ressort de l'Office.

Transport aérien et transports accessibles

L'Office a besoin de ressources pour traiter efficacement les demandes de licence, les demandes de permis d'affrètement, les demandes d'exemptions, les renonciations, etc.; pour effectuer des inspections et des enquêtes au sujet des transporteurs, de même que pour imposer des amendes en cas d'infractions; pour répondre aux plaintes verbales et écrites des utilisateurs au sujet de divers services fournis par les transporteurs aériens, ainsi que de la validation annuelle

des licences; pour administrer et exécuter efficacement des accords aériens bilatéraux ainsi que diverses dispositions et conventions sur le transport aérien international; pour participer à diverses séries de négociations aériennes internationales, et s'assurer que les tarifs aériens internationaux ne sont pas injustes ou déraisonnables, et qu'ils sont conformes aux conventions et aux accords bilatéraux internationaux conclus par le Canada. Il a également besoin de ressources pour élaborer des règlements ou des lignes directrices en matière d'accessibilité, et en surveiller l'application à tous les modes de transport de compétence fédérale; pour étudier et résoudre les plaintes susceptibles de représenter un obstacle indu à la mobilité des personnes ayant une déficience.

On ne fait plus de distinction dans l'octroi de licences dans le nord ou le sud du Canada par suite de l'entrée en vigueur de la *Loi*. Toutefois, quelque 35 demandes pour des licences dans le nord, reçues en 1995-1996, ont été contestées et traitées dans le délai réglementaire de 120 jours. Le *Règlement sur le transport aérien* a été révisé pour tenir compte de la nouvelle loi. L'Office a pour objectif de réduire le fardeau réglementaire des transporteurs aériens tout en restant en mesure de protéger les intérêts des utilisateurs. Ces révisions ont porté notamment sur des questions touchant la rentabilité des nouveaux transporteurs, l'interdiction d'octroyer une licence à un demandeur ayant vendu des transports sans être titulaire d'une telle licence, de même que l'approbation des arrangements en vue du partage de dénominations ou du blocage de places. Environ 1 800 transporteurs aériens canadiens et étrangers détiennent une licence les autorisant à fournir des transports réguliers et d'affrètement internationaux en direction et en provenance du Canada. Les activités de délivrance de permis d'affrètement ont continué d'être assez nombreuses.

Cette sous-activité consiste également à fournir des conseils économiques et réglementaires sur la négociation d'accords aériens bilatéraux avec des gouvernements étrangers, plus particulièrement sur la participation à cette négociation. Ce travail permanent a augmenté énormément les occasions offertes à nos compagnies aériennes, et amélioré les services aériens internationaux assurés aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens. À titre d'administration aéronautique pour le Canada, l'Office exécute et administre, dans les limites de sa compétence, les 67 accords bilatéraux en vigueur. En 1995-1996, à ce titre et/ou à celui de tribunal administratif, il a rendu 75 décisions sur l'exploitation de services aériens internationaux, notamment sur les plaintes, les différends entre transporteurs aériens, les accords commerciaux et les initiatives des compagnies aériennes, ainsi que les questions d'affrètement à régler. Il a également émis des milliers de permis d'affrètement.

La nouvelle Politique du transport aérien international a eu pour résultat d'augmenter le nombre et la complexité des négociations de 1995-1996. En effet, de nombreux transporteurs de pays de l'ancien bloc de l'Est et du Tiers monde désirent de plus en plus avoir accès au marché canadien, alors que leurs homologues canadiens cherchent à obtenir le même accès aux marchés étrangers. Nous prévoyons qu'en 1996-1997, la politique en question continuera d'occasionner un nombre relativement élevé de négociations.

Le tableau à la page suivante donne une indication du travail accompli.

Tableau 10 : Indicateurs de charge de travail

	1993-1994	1994-1995	1995-1996 Budget des dépenses	1995-1996 Réal
Demandes de transport aérien intérieur				
Dans le Nord	300	342	340	328
Dans le Sud	90	90	80	113
Lettres de validation annuelle de licence				
Autres questions relatives aux licences de transport aérien (incapacité de répondre aux exigences en matière d'octroi d'une licence, lettres demandant des explications, arrêtés, etc.)	838	855	840	60
Délivrance de licences de transport aérien international	655	754	700	578
- Régulier				
-D'affrètement				
Permis d'affrètement et modifications	51	59	60	53*
Demandes d'autorisations temporaires, de renoncations, etc.	234	212	210	205*
Vérifications de la conformité en matière d'assurance	3 054	3 101	3 300	2 391
Négociations ou réunions internationales	527	606	460	504
Décisions officielles de l'Office à titre d'administration aéronautique et/ou de tribunal administratif	2 199	2 385	2 280	2 331
	11	13	15	17
	63	51	50	75

* En vertu du nouvel accord Canada/États-Unis en matière de licences, un montant additionnel de 719 licences de remplacement pour des services à la demande et 17 pour des services réguliers ont été émises.

L'Office est chargé de mettre en application la législation canadienne et les accords de transport aérien conclus entre le Canada et des pays étrangers, dans la mesure où ils s'appliquent aux tarifs, aux taux, aux horaires ainsi qu'aux conditions et modalités de déplacement. Il a pour rôle de s'assurer que les intérêts du public voyageur et des transporteurs canadiens sont protégés. Il a besoin de ressources pour examiner les tarifs internationaux de compagnies aériennes canadiennes et étrangères (**tableau 11**), et pour étudier et traiter les demandes d'exemption de l'obligation de déposer les tarifs, de façon que ceux-ci soient mieux adaptés au marché ou encore que des tarifs innovateurs soient instaurés à l'intention du public (**tableau 12**). Grâce à l'avènement du dépôt électronique et aux économies qui en découlent, l'Office donne suite à la

plupart des demandes de permission spéciale dans les trois jours ouvrables qui suivent la réception. Bien que le choix du moment ne soit pas primordial, l'Office étudie les autres demandes relatives au dépôt dans un délai de quelques jours après leur réception. L'industrie a besoin qu'il lui réponde promptement pour réagir efficacement aux conditions du marché, plus particulièrement en cas de concurrence. Le système de dépôt électronique permet à l'Office de favoriser davantage la compétitivité des transporteurs, tout en conservant son rôle de réglementateur dans ce domaine. En plus de permettre à ces derniers de lui fournir des renseignements sur les prix, ce système assure également la messagerie électronique entre lui, les transporteurs et les gouvernements étrangers participants. L'Office a récemment accepté le dépôt électronique des horaires à l'égard des services réguliers. Cela a permis de réduire le fardeau des transporteurs aériens associés au dépôt sur papier de ces horaires.

Tableau 11 : Dossiers fichés dans le système de dépôt gouvernemental

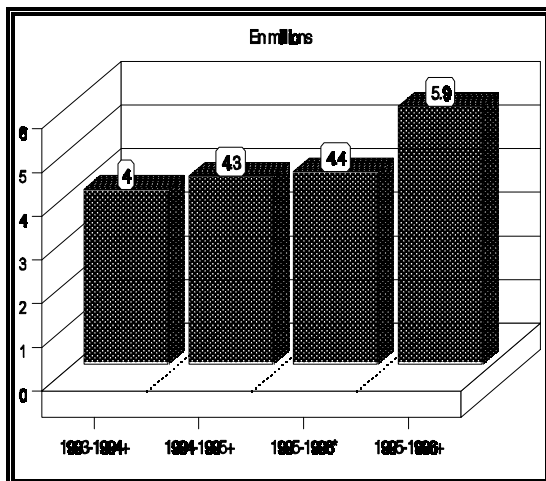
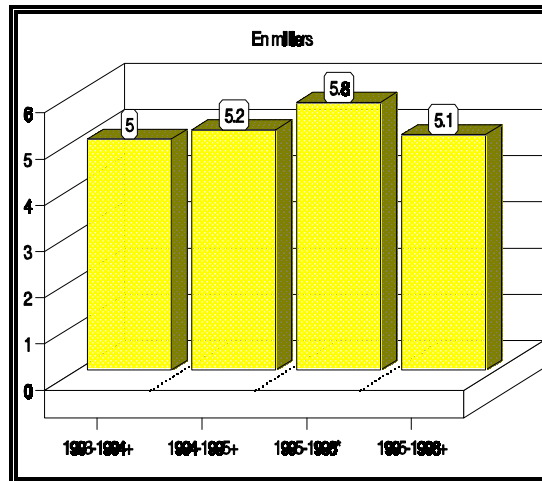


Tableau 12 : Demandes de permissions spéciales



+ Réel * Budget principal

NOTA : Comme le système n'est pas complètement électronique, tout dépôt reçu selon le système manuel est modifié pour permettre de faire des comparaisons d'une année à l'autre. En moyenne, une page équivaut à 40 changements.

Conformément à la nouvelle *Loi*, l'Office doit s'assurer que les transporteurs aériens avisent suffisamment les passagers réels et éventuels de l'existence du partage de dénominations, du blocage de places, de l'examen des arrangements de location d'aéronefs avec équipage, de la location avec équipage et d'autres arrangements contractuels. Cela lui permet d'informer les utilisateurs, dans l'ensemble de l'industrie du transport aérien et d'une façon systématique, de l'identité du transporteur assurant le service, avant le vol.

Cette sous-activité comprend également les divers programmes visant à promouvoir la conformité volontaire. Ce sont les suivants : le Programme de vérification périodique des

transporteurs, le Programme des enquêtes ciblées et le Programme des projets régionaux spéciaux. Le tableau suivant montre les activités exercées au cours des années précédentes.

Tableau 13 : Charge de travail attribuable aux enquêtes régionales

	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1995-1996
	Réel	Réel	Budget des dépenses	Réel
Inspections périodiques effectuées	233	226	290	262
Enquêtes ciblées amorcées	87	66	100	36
Poursuites terminées	9	8	40	8
Poursuites ayant eu gain de cause	6	8	30	8
Séances d'information tenues	50	37	50	53
Demandes de renseignements généraux	2 211	2 424	2 500	2 465

Le Programme des sanctions administratives (PSA) entrera probablement en vigueur en 1997-1998, après l'adoption des dispositions réglementaires conçues pour le régir. Il permettra à l'Office d'imposer des sanctions monétaires (amendes) aux individus ou aux organismes qui auront contrevenu à la *Loi* et à ses règlements connexes.

L'Office consacre également des ressources pour effectuer des recherches, des analyses et des enquêtes, de même que pour élaborer des correctifs afin d'éliminer les obstacles indus au déplacement des personnes ayant une déficience dans les modes de transport de compétence fédérale. Ce travail comprend les volets suivants : initiatives réglementaires, plaintes et enquêtes, surveillance et liaison.

En 1991-1992, en vertu de la Stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées, échelonnée sur cinq ans, l'Office s'est vu accorder des ressources supplémentaires jusqu'en mars 1996 pour accélérer l'élaboration de règlements. En décembre 1995, le Comité permanent des droits de la personne et de la condition des personnes handicapées de la Chambre des communes a présenté un rapport, en février 1995, sur la Stratégie nationale et a fait des recommandations concernant des gestes pouvant être entrepris par le gouvernement fédéral à l'égard des personnes ayant une déficience. L'Office, à l'instar des autres ministères impliqués, a participé à l'élaboration de la réponse du gouvernement. Cette dernière a été déposée au mois de mai 1996. Quoique la Stratégie n'ait pas été reconduite, l'Office continue néanmoins ses efforts dans l'élaboration de normes sur l'accessibilité.

À la lumière de l'évolution de la situation et conformément à la politique gouvernementale visant à réduire la réglementation, l'Office a tenu d'autres consultations avec le Comité consultatif en 1995-1996, pour examiner si d'autres moyens que la réglementation réussiraient à éliminer les obstacles déterminés au déplacement des personnes ayant une déficience. À cet égard, d'éventuelles lignes directrices de l'industrie ont été envisagées. Des modifications à apporter aux dispositions proposées sur l'accessibilité des aéronefs et des voitures de chemin de fer, aux dispositions proposées sur l'accessibilité du matériel de traversier, ainsi

qu'aux dispositions proposées au sujet des conditions et modalités régissant le transport ferroviaire ont également été envisagées et examinées. C'est pourquoi au début de l'exercice 1996-1997, l'Office a rendu public, aux fins de commentaires, un code de bonne pratique en matière d'accessibilité des aéronefs à voilure fixe qui ont 30 sièges ou plus aux personnes ayant une déficience, à la suite de la consultation publique ayant eu lieu en 1995-1996. De plus, des dispositions provisoires sur le transport ferroviaire accessible de même que sur les conditions et modalités du transport ont été révisées, et le travail a commencé afin de réunir ces deux séries de dispositions en un seul code de bonne pratique semblable et exhaustif.

En avril 1995, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a tenu à Montréal la 11^e séance de sa Division de la facilitation, pour discuter de questions et de problèmes touchant le transport aérien international. L'accessibilité de ce dernier aux personnes ayant une déficience a été un sujet très important à l'ordre du jour, car dix documents de travail ont été présentés, dont un qui avait été rédigé par l'Office au nom du Canada. L'Office a joué un rôle primordial en faisant partie d'un petit groupe de travail chargé d'élaborer la norme internationale proposée, et de recommander des pratiques que l'OACI est en train d'adopter en guise de norme mondiale de prestation de services aux voyageurs aériens ayant une déficience.

En 1995-1996, l'Office a réglé 23 plaintes officielles, dont 14 avaient trait à des obstacles indus. Sur ces plaintes, 13 avaient été reportées l'année précédente. Il a reçu 18 nouvelles plaintes officielles. De plus, son personnel a résout 21 plaintes officieuses, c.-à-d. des plaintes dont il s'est occupé personnellement et qui n'ont exigé aucune décision de l'Office, et/ou il a aidé des personnes ayant une déficience à l'égard de ces plaintes. Sa charge de travail relative aux plaintes devrait rester assez stable au cours des années à venir.

L'Office a continué ses consultations en 1995 par suite de l'enquête sur les lignes de conduite et les pratiques des transporteurs en ce qui a trait au transport de l'oxygène à des fins médicales à bord des aéronefs. Deux tables ouvertes ont eu lieu auxquelles participaient des représentants des personnes ayant une déficience, de la communauté médicale, des thérapeutes en matière d'oxygène médicale, des fournisseurs d'oxygène, l'industrie du transport aérien et Transports Canada. À la suite de ces consultations, Transports Canada et l'industrie du transport aérien ont entrepris d'évaluer l'incidence sur la sécurité, tout changement possible aux politiques et aux pratiques relatives au transport et à l'utilisation d'équipement d'oxygène médicale à bord des aéronefs, par les personnes ayant une déficience respiratoire.

Pour faire suite à une demande du Conseil canadien des aveugles, l'Office a amorcé une enquête en 1995-1996, pour examiner les politiques des transporteurs aériens et des aéroports en matière de communication de renseignements aux personnes ayant un handicap sensoriel, c.-à-d. aux malvoyants, aux malentendants et aux déficients intellectuels. Il a organisé des consultations avec 51 groupes et particuliers dans l'ensemble du pays. Il a commencé à compiler et à analyser les conclusions, afin d'élaborer des lignes directrices sur cette communication au profit des personnes ayant une déficience.

Le Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience oblige les transporteurs et les exploitants de gares et d'aérogares à former leurs employés et à mettre en oeuvre des programmes à cette fin. Quarante-cinq transporteurs ont présenté leurs programmes de formation respectifs à l'Office ou leurs programmes ont fait l'objet d'un examen de la part de l'Office. Sur ce nombre, cinquante-huit ont donné satisfaction à l'Office, mais celui-ci a prié les autres de lui fournir des documents supplémentaires.

L'Office a poursuivi ses efforts pour sensibiliser les personnes ayant une déficience aux changements apportés pour améliorer l'accessibilité. Il a fait paraître des annonces et publier des articles dans des revues spécialisées, son personnel a prononcé des discours devant des groupes cibles, et participé à des expositions. En outre, l'Office a pris part aux activités du comité organisateur de deux grandes conférences, dont une importante conférence internationale. Il a produit toutes ses brochures et tous ses rapports sur des supports de remplacement. Il prévoit une couverture médiatique accrue en 1996-1997. La nouvelle *Loi sur les transports au Canada* augmentera sa charge de travail, car il devra réexaminer tous ses produits de communication pour tenir compte de cette *Loi*.

L'Office reçoit des plaintes orales et par écrit de la part des consommateurs à l'égard de différents services dispensés par les transporteurs aériens. Le rôle de l'Office dans ces cas-là est de s'assurer que les transporteurs se sont conformés aux termes et aux conditions de transport prévues dans leurs tarifs. Une brochure intitulée «Prenez l'air averti» est publiée par l'Office. Cette dernière renseigne les consommateurs sur leur droits et la façon dont l'Office et d'autres ministères peuvent les aider.

Tableau 14 : Résumé des plaintes et de la charge de travail

	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1995-1996
	Réel	Réel	Budget des dépenses	Réel
Plaintes et demandes reçues	15	23	23	18
Demandes de renseignements	2	2	2	0
Discours	24	14	11	11
Expositions	16	33	4	7
Distribution de brochures	6 196	26 552	8 000	13 181
Plaintes des consommateurs	126	153	125	117

Services de gestion

Cette sous-activité comprend la Direction générale des services de gestion, la Direction de la vérification interne et la Direction des communications, qui fournissent un éventail complet de processus de gestion et de services administratifs de la façon la plus efficace et économique possible, et conformément à la politique administrative du gouvernement.

L'un des volets primordiaux du processus de gestion de l'Office est un cycle budgétaire et de planification stratégique et opérationnelle, global et intégré. Il assure à l'Office un fondement solide qui lui permet de réaffecter les ressources pour réagir aux priorités changeantes et aux besoins de la clientèle.

Les grands projets d'informatisation se déroulent comme prévu, ou encore sont terminés, et l'Office poursuivra ses efforts pour accroître l'efficacité du programme ainsi que le contrôle administratif et financier. À cette fin, il participe à divers projets avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada au sujet du nouveau milieu de travail informatisé. Par exemple, le

travail se poursuit relativement à l'un des modules du projet-pilote que ce ministère exécute dans l'ensemble du gouvernement pour intégrer électroniquement le système de gestion du matériel et le système financier. L'Office a remplacé son système financier actuel par le nouveau Système financier ministériel commun (SFMC) à compter du 1^{er} avril 1996. Ce dernier est l'un de ceux que le Conseil du Trésor a retenus, et il s'inscrit dans l'initiative du Conseil au sujet de l'utilisation et du partage de la technologie de l'information dans l'ensemble du gouvernement. En outre, l'Office est en train de mettre au point son site Web afin de faciliter et d'assurer la communication électronique avec ses clients. Fidèle à son objectif qui consiste à réaliser une transition en douceur de l'ONT à l'OTC, il a enfin poursuivi son travail sur le projet de regroupement des réseaux locaux (LANs) pour atteindre une plus grande efficacité d'utilisation de diverses bases de données.

Une période de transition implique des efforts soutenus en matière de ressources humaines. Étant donné les changements importants envisagés, la direction de l'Office a, pendant l'exercice 1995-1996, mis au point une stratégie pour réaliser rapidement, efficacement et le plus humainement possible la réduction considérable de son effectif. Elle s'est fixée deux objectifs principaux : le premier était de réduire son effectif avec transparence et équité, et le second, de structurer le nouvel Office des transports du Canada tout en maintenant les compétences primordiales exigées par les responsabilités quasi judiciaires proposées pour ce dernier. Certaines des mesures principales qu'elle a prises étaient les suivantes :

- élaborer une nouvelle structure organisationnelle pouvant satisfaire efficacement à la nouvelle réglementation et mettant l'accent sur la déstratification et sur l'habilitation des employés de première ligne, travail que l'Office a mené à bien et dont il a communiqué les résultats à tous;
- établir une stratégie de restructuration et de renouvellement du personnel, de concert avec les délégués syndicaux;
- communiquer rapidement, fréquemment et minutieusement avec les employés et les syndicats au sujet des stratégies et des innovations, et tenir au besoin des séances d'information de l'ensemble des employés ou de groupes d'employés;
- adopter le plan de renouvellement du personnel, le communiquer aux employés et le suivre rigoureusement dans le délai établi à l'avance;
- procéder à la dotation anticipée pour informer rapidement les employés de leur situation par suite de la réorganisation.

Grâce à cette stratégie, l'Office a pu faire des progrès importants pour réaliser la décroissance requise. De plus, il a terminé sa dotation anticipée dans les délais établis, ce qui lui a permis de maintenir des compétences essentielles à la mise en oeuvre méthodique de son nouveau mandat.

Au total, 146 employés de l'ONT sont partis en 1995-1996 et pendant le premier semestre de 1996-1997, de la façon suivante :

- il y a eu 123 départs par l'entremise des différents programmes d'encouragement au départ mis en place par le gouvernement; et,
- il y a eu 23 autres départs par suite de mutations, de déploiements, etc.

Incidence sur les plans futurs

Par suite de l'examen des programmes et de la restructuration globale du portefeuille des Transports, de l'élimination des programmes de subventions sur l'Office, de l'évaluation complète et des conséquences de l'adoption de la *Loi*, l'Office a été désigné << ministère le plus touché >> (MPT) le 1^{er} avril 1996. Tous ensemble, ces facteurs se traduiront par une réduction de quelque 234 employés sur un total de base de 483, ce qui laissera à l'Office environ 249 ÉTP d'ici 1998-1999.

Tableau 15 : Dépenses prévues votées et dépenses réelles

(En milliers de dollars)	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses principal 1995-1996	Réel 1995-1996
Programme de l'Office des transports du Canada	796 176	810 122	709 640	297 417

SECTION IV

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Appendice 1. Organisation

Appendice 2. Besoins en personnel

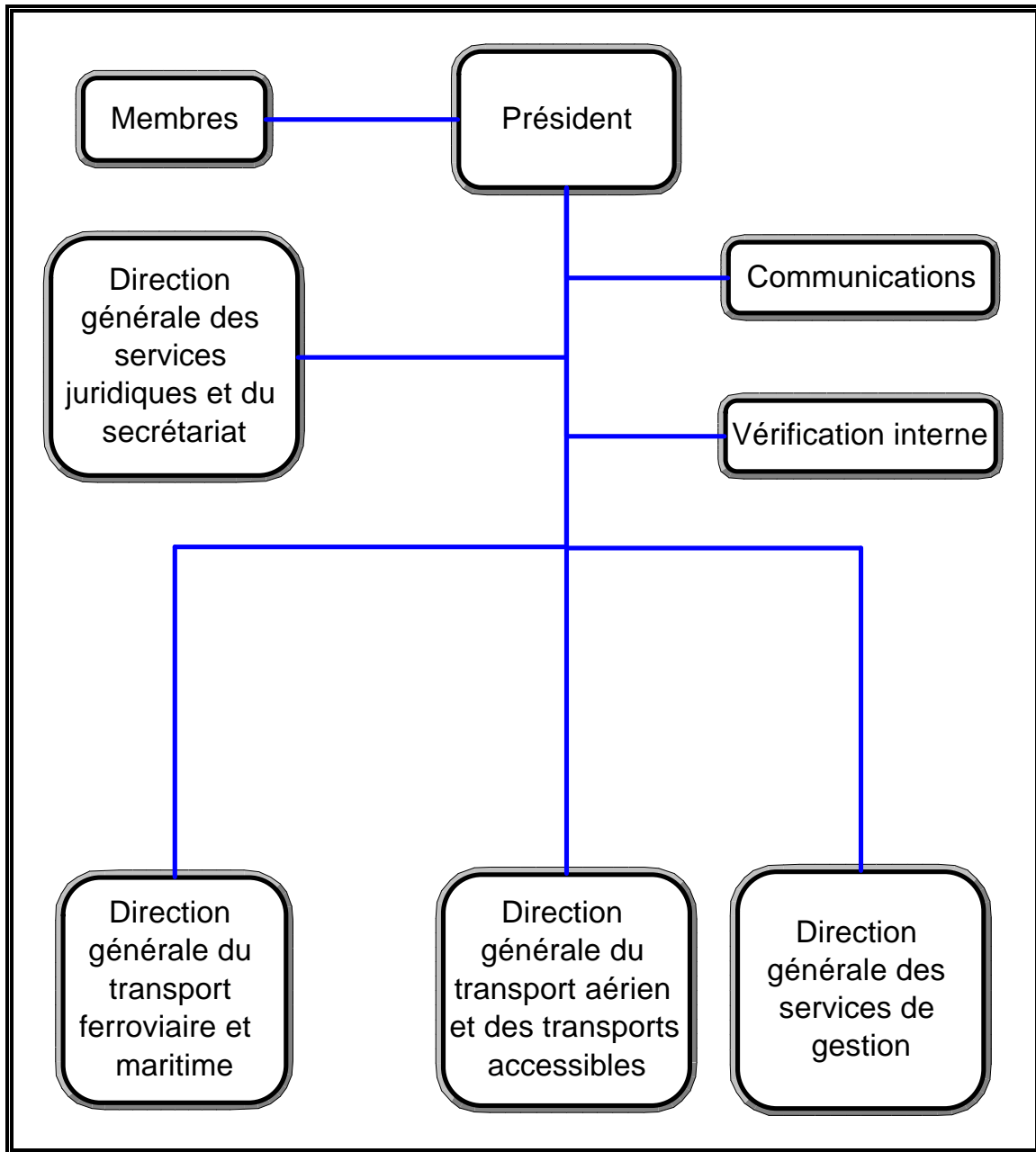
- 2.1 Détails des besoins en personnel par activité ou secteur d'activité
- 2.2 Sommaire par catégories professionnelle

Appendice 3. Renseignements financiers supplémentaires

- 3.1 Dépenses nettes de l'Office par activité ou secteur d'activité
- 3.2 Paiements de transfert par activité ou secteur d'activité
- 3.3 Tableau de concordance entre l'ancienne et la nouvelle structure par activités
- 3.4 Présentation par article courant

Appendice 4. Lois fédérales appliquées par l'Office ou qui lui confèrent des attributions

Appendice 1 - Organisation



Appendice 2 - Besoins en personnel

2.1 Détail des besoins en personnel par activité ou secteur d'activité (ÉTP)*

Activité ou secteur d'activité	Réel 1994-1995	Réel 1995-1996	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1997-1998	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000
Programme de l'Office des transports du Canada	465	380	356	260	249	249
Totaux	465	380	356	260	249	249

2.2 Résumé par catégorie professionnelle (ÉTP)

	Réel 1994-1995	Réel 1995-1996	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1997-1998	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000
Nominations par décret du Conseil	8	7	12	8	8	8
Haute direction	20	15	15	15	10	10
Scientifique et professionnelle	77	68	58	48	45	45
Administrative et service extérieur	255	207	192	140	136	136
Technique	29	23	22	14	13	13
Soutien administratif	76	60	57	40	37	37
Totaux	465	380	356	260	249	249

* L'équivalent temps plein (ÉTP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux d'emploi moyens. Il n'est pas assujéti au contrôle du Conseil du Trésor, mais il est divulgué dans la partie III du Budget des dépenses à l'appui des dépenses de personnel nécessaires précisées dans ce dernier.

Appendice 3 - Renseignements financiers supplémentaires

3.1 Dépenses nettes de l'Office par activité ou secteur d'activité (En milliers de dollars)

	<u>Besoins financiers de 1997-1998</u>
	<u>Total du budget des dépenses principal de l'Office</u>
Programme de l'Office des transports du Canada	21,744
Coût estimatif des services d'autres ministères	3,246
Dépenses nettes de l'Office	24,990

3.2 Paiements de transfert par activité ou secteur d'activité (En milliers de dollars)

	Réal 1994-1995	Réal 1995-1996	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1997-1998	Budget des dépenses 1998-1999	Budget des dépenses 1999-2000
Contributions						
Forum canadien de recherche dans les transports	3	0	4	4	4	4
<i>Loi sur le transport du grain de l'Ouest</i>	644,028	209,802	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
<i>Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique</i>	97,752	35,413	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
<i>Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes</i>	9,328	2,169	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
<i>Loi sur les chemins de fer</i>	9,863	9,707	7,309	s.o.	s.o.	s.o.
<i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i>	17,413	9,676	0	s.o.	s.o.	s.o.
TOTAL	778,384	266,767	7,309	4	4	4

3.3 Tableau de concordance entre la structure de l'organisme précédent et la structure du nouvel organisme

L'Office a établi son budget des dépenses de 1996-1997 en fonction de cinq activités. Comme nous l'avons vu dans la section II, il a modifié et simplifié sa structure par activité pour mieux tenir compte de son nouveau mandat.

Tableau de concordance relatif au budget des dépenses principal de 1996-1997 (besoins financiers et ÉTP)

(En milliers de dollars)	Structure précédente par activité					
	Transport ferroviaire (Note 1)	Transport aérien et transports accessibles	Transport maritime et camionnage (Note 2)	Membres et soutien de la réglementation (Note 3)	Administration	Totaux
Nouvelle structure						
Programme de l'Office des transports du Canada	13 886 \$ 93 ÉTP	6 238 \$ 99 ÉTP	866 \$ 12 ÉTP	4 209 \$ 52 ÉTP	5 204 \$ 79 ÉTP	30 403 \$ 335 ÉTP

Note 1 : Il comprend un montant de 7 309 millions de dollars en paiements de transfert relatifs aux paiements versés aux compagnies de chemin de fer et aux transporteurs en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*.

Note 2 : La différence entre les montants en dollars et les nombres d'ÉTP publiés dans la partie III du budget des dépenses de 1996-1997 et ceux qui figurent ci-dessus résulte du fait que les 171 000 \$ et 2 ÉTP relatifs à la fermeture du bureau régional de l'Ouest ont été appliqués à l'objectif de réduction de l'effectif.

Note 3 : La différence entre les montants en dollars et les nombres d'ÉTP publiés dans la partie III du budget de 1996-1997 et ceux qui figurent ci-dessus s'explique également par le fait que le montant en dollars et le nombre d'ÉTP afférents à la surveillance et à l'analyse de l'industrie (1 433 millions de dollars et 19 ÉTP) ont été éliminés parce qu'aux termes de la nouvelle *Loi*, c'est le ministre des Transports qui assumera cette responsabilité. L'Office a affecté ces ressources à l'atteinte de l'objectif de réduction de l'effectif.

3.4 Présentation par article courant (En milliers de dollars)

	Réel 1994-1995	Réel 1995-1996	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1997-1998	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000
Personnel						
Traitement et salaires	23 385	24 192	17 573	13 908	13 370	13 370
Contributions aux régimes d'avantages des employés	3 097	3 017	2 548	2 365	2 273	2 273
Autres coûts relatifs au personnel	-	-	-	1 400	-	-
	26 482	27 209	20 121	17 673	15 643	15 643
Biens et services						
Transports et communications	1 494	1 278	1 468	1 788	1 718	1 718
Information	276	199	271	347	391	391
Services professionnels et spéciaux	1 495	1 210	1 470	925	1 058	1 058
Locations	134	89	132	106	100	100
Achat de services de réparation et d'entretien	95	37	94	142	99	99
Services publics, matériaux et fournitures	621	427	610	520	597	597
Autres subventions et paiements	13	2	13	39	18	18
	4 128	3 242	4 058	3 867	3 981	3 981
Dépenses en capital						
	1 124	200	515	200	200	200
Paiements de transfert						
	778 388	266 767	7 313	4	4	4
Dépenses budgétaires nettes						
	810 122	297 418	32 007	21 744	19 828	19 828

Appendice 4 - Lois fédérales appliquées par l'Office ou qui lui confèrent une fonction ou une attribution

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Loi d'exécution du Budget de 1995

Loi d'exécution du Budget de 1996

Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes

Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Loi sur l'aéronautique

Loi sur la marine marchande du Canada

Loi sur la sécurité ferroviaire

Loi sur le cabotage

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer

Loi sur le pilotage

Loi sur les chemins de fer

Loi sur les transports au Canada

V. Index par sujet

A

Abandon de lignes ferroviaires 21
Accords bilatéraux sur les services
aériens 14, 25
Administration de l'aéronautique 15, 25
Appels 13
Audiences 10, 21

B

Barème 11, 12, 23

C

Certificats d'aptitude 11
Contrats confidentiels 21, 24
Coûts et taux ferroviaires 11, 12, 24

E

Enlèvements de gare 21
Enquêtes régionales 15, 28
Enquêtes sur les coûts 24

F

Fusions et acquisitions 24

G

Gain de productivité sur le transport
du grain 12

I

Infrastructure ferroviaire 11, 21

L

Licences de services aériens intérieurs 13, 14,
25, 26
Lignes ferroviaires
embranchements tributaires du
transport du grain 12, 24
Loi de 1987 sur les transports nationaux
6, 9, 36
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences
maritimes 7, 12, 24, 38
Loi d'exécution du budget 1995 11, 22
Loi d'exécution du budget 1996 12
Loi maritime du Canada (Projet de loi C-44)
12
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 11,
22, 36
Loi sur les chemins de fer 9, 23, 36
Loi sur les subventions au transport des
marchandises dans la Région
atlantique 23, 36
Loi sur les taux de transport des
marchandises dans les provinces
Maritimes 36
Loi sur les transports au Canada 2, 4, 6-8,
11-13, 18, 19, 21, 23, 25, 28, 32,
38

M

Membres de l'Office 8, 10, 20
Membres et soutien de la réglementation
10, 20

O

Office des transports du Canada 2, 4, 6-10,
18, 20, 32, 34-37

P

Paiements de transfert 36
Paiements de subventions 4, 9, 22, 23, 36
Plaintes
 services aériens 16, 29
 services ferroviaires 11
 services maritimes 12, 24
Politique en matière de transport
 aérien international 25
Politique << Ciel ouvert >> 16
Programme de sanctions administratives
16, 28

R

Règlement sur le cabotage 12, 38

S

Services aériens internationaux 14, 25, 26
Services de gestion 8, 17, 30, 31, 34
Structure de l'organisation 8, 34
Services juridiques et secrétariat 8, 10, 20,
21

T

Tarifs
 services aériens 15, 26, 27
 services maritimes 24
Transport aérien et
 transports accessibles 8, 13-17,
24-30
Transport ferroviaire 11-13, 21-24
Transport maritime 12, 21, 24
Transport maritime dans le Nord 24
Transports accessibles 4, 13, 16, 25, 28-30

V

Vérification et analyse financière 12, 24