



Tribunal de l'aviation civile 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. Commencant 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^o de catalogue BT31-2/1998-III-78
ISBN 0-660-60119-2



Tribunal de l'aviation civile du Canada

Budget des dépenses
1997-1998

Partie III

Plan de dépenses

Accordé

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

On devrait prendre en note que, conformément aux principes énoncés dans le budget de fonctionnement, l'utilisation de ressources humaines rapportée dans ce plan des dépenses sera mesurée en termes d'employé Équivalents temps plein (ÉTP). L'unité des ÉTP permet de mesurer la durée au cours de laquelle un employé travaille chaque semaine en calculant le ratio des heures de travail assignées par rapport aux heures de travail normales.

Table des matières

I	Sommaire	
II	Sommaire du plan de l'agence	
A.	Sommaire du plan de l'agence	5
B.	Vue d'ensemble de l'agence	5
	• Mandat	5
	• Organisation et composition	5
	• Activité du Programme	5
	• Objectif	5
	• Plans de ressources et tableaux financiers	6
C.	Détails d'activité de l'agence	7
	• Environnement opérationnel – Facteurs externes qui influent sur le Programme	7
	• Plans financiers comparatifs	7
III	Rendement de l'agence	
A.	Sommaire du rendement de l'agence	8
B.	Vue d'ensemble de l'agence	8
	• Élaboration de mesures du rendement – Efficacité	8
C.	Détails de l'activité	9
	• Démonstration et examen du rendement réel	9
	• Rendement financier comparatif pour l'activité	11
IV	Renseignements supplémentaires	
1.	Organisation	14
	1.1 Organigramme	14
	1.2 Besoins en ressources	15
2.	Besoins en personnel	16
	2.1 Détail des besoins en personnel	16
	2.2 Sommaire par catégorie professionnelle	16
	2.3 Échelle des traitements	16
3.	Renseignements financiers supplémentaires	17
	3.1 Dépenses nettes	17
	3.2 Présentation par article courant	18

I Sommaire

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi au Canada en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des conseillers du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de document placent dans les décisions du Tribunal.

Une partie importante du budget d'exploitation du Tribunal est consacrée à pourvoir une formation pour ses conseillers permettant ainsi au Tribunal de s'assurer que la qualité et la cohérence du processus de prise de décisions sont maintenues sur le plan national. Les dépenses relatives à la formation ont augmenté en raison des cours spécialisés offerts aux conseillers nouvellement nommés, établis au cours de l'année passée par le groupe de travail sur le Programme de formation des membres de tribunaux administratifs sous l'égide du Groupe des chefs d'organismes fédéraux.

Nous prévoyons qu'il y aura une augmentation du besoin en formation en raison du nombre exceptionnellement élevé de conseillers dont le mandat expirera au cours de l'année prochaine. De plus, étant donné que le *Règlement de l'aviation canadien* consiste en un remaniement complet et une fusion de la réglementation aérienne, sa mise en application soulignera un besoin d'offrir des séminaires de formation supplémentaires.

Il est important de noter les gains en efficacité réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaisant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparaisant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble. Cela s'applique dans tous les types d'audience.

Plans futurs

La *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée et proclamée le 1^{er} juillet 1996. La réglementation non encore en vigueur aura comme effet d'étendre le mandat du Tribunal de l'aviation civile pour inclure des causes relativement à ce domaine dans le *Règlement sur les textes désignés*.

II Plan de l'agence

A. Sommaire du plan de l'agence

Le Tribunal de l'aviation civile continuera de donner suite aux demandes de révision et d'appel de façon rapide, équitable et informelle. Des audiences sont tenues dans toutes les régions du Canada selon que la présidente du Tribunal estime que ce soit nécessaire pour le bon exercice des fonctions de l'organisme.

B. Vue d'ensemble de l'agence

Mandat : Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision ou en appel relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports aux termes de la loi.

Le Tribunal de l'aviation civile, un organisme se référant au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, a été établi par une loi proclamée le 1^{er} juin 1986. Le Tribunal est un organisme quasi-judiciaire établi conformément aux termes de la Loi sur l'aéronautique, dans sa version amendée (Projet de loi C-36), qui a reçu la sanction royale le 28 juin 1985 et a été proclamée par décret en conseil le 1^{er} juin 1986. L'élaboration de la loi faisait suite aux recommandations formulées aux termes de l'enquête sur la sécurité aérienne au Canada menée par le juge Charles L. Dubin.

Organisation et composition : Le siège du Tribunal de l'aviation civile se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal de l'aviation civile en est aussi la première dirigeante. À ce titre, elle contrôle la gestion et assure la direction des travaux nécessaires à l'exercice des attributions du Tribunal. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent l'utilisation de huit ÉTP. Vingt-trois conseillers à temps partiel sont en fonction à l'heure actuelle. Tous proviennent de diverses régions du Canada et sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique.

Activité du Programme : Le Programme assure le fonctionnement d'un Tribunal de l'aviation civile indépendant chargé de répondre aux demandes provenant du milieu de l'aviation concernant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prise par le ministre des Transports aux termes de la Loi sur l'aéronautique; et tenir des audiences pour les appels. À la fin d'une audience, le tribunal peut confirmer la décision du ministre, substituer sa décision à celle rendue par le ministre ou renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Objectif : L'objectif est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

Plans de ressources

- En 1997–1998, le Tribunal prévoit (*le 30 novembre, 1996*) traiter environ 390 dossiers pour une somme de 901 000 \$ et huit ÉTP. Cela représente le même niveau que pour l'exercice 1995-1996 et une diminution de neuf dossiers par rapport aux prévisions pour 1996–1997. De plus, il y a une augmentation du nombre des conférences préparatoires aux audiences qui servent à permettre l'identification de questions à être tranchées par le Tribunal ainsi que de permettre l'échange et la divulgation, entre les parties, de documents. Cela pourrait avoir comme résultat de raccourcir les audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute causés par la divulgation tardive.

Sommaire des besoins financiers

Autorisations de dépenser

Autorisations pour 1997 1998 Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal		Budget principal
	1997	1998	1996–1997
Tribunal de l'aviation civile			
40	Dépenses du Programme	819	832
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	82	70
Total de l'organisme		901	902

Crédits Libellé et sommes demandées

Crédits (dollars)	Budget principal	
	1997	1998
Tribunal de l'aviation civile		
40	Tribunal de l'aviation civile – Dépenses du Programme	819 000

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1997 1998	Budget des dépenses 1996–1997	Prévu
Audiences en révision et en appel	901,0	902,0	902,0
Ressources humaines (ÉTP)	8	8	8

C. Détails d activité de l agence**Environnement opérationnel****Facteurs externes qui influent sur le Programme**

Milieu de l aviation : Le Canada compte environ 68 000 employés d'aviation brevetés et environ 30 000 aéronefs immatriculés. Étant donné que ce volume augmente continuellement, le nombre d'infractions à la Loi sur l'aéronautique devrait augmenter légèrement ou demeurer stable.

Ministère : Le personnel de l'application des règlements et de la délivrance des licences de Transports Canada peut, pour certaines infractions à la Loi sur l'aéronautique, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le Programme. Le remaniement de la réglementation par Transports Canada a aussi des effets sur le Programme.

Tableau 2 : Dépenses prévues

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1996 1997	Budget des dépenses 1997–1998	Prévu 1998–1999	Prévu 1999–2000
Audiences en révision et en appel	902	901	901	901
Ressources humaines (ÉTP)	902	901	901	901

III Rendement de l'agence

A. Sommaire du rendement de l'agence

Durant l'exercice du budget des dépenses pour 1995–1996, le Tribunal de l'aviation civile a enregistré 235 nouvelles requêtes en révision et en appel du milieu de l'aviation.

Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 155 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 390 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 23 causes de plus qu'en 1994–1995.

Les 390 causes traitées par le Tribunal se répartissent comme suit : 178 causes réglées sans audience, 65 causes traitées en audience. À la fin de l'exercice de douze mois, 147 causes étaient en première étape, dont 14 causes étaient fixées pour l'exercice 1996–1997.

B. Vue d'ensemble de l'agence

Élaboration de mesures du rendement

Efficacité

L'efficacité du Programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu de l'aviation d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Le Tribunal encourage fortement ses conseillers à rendre leurs décisions rapidement. Le Tribunal joint les motifs écrits à ses décisions bien qu'il n'existe aucune exigence à cet effet. Cela permet à Transports Canada et aux titulaires de documents d'aviation canadiens de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir faire une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à vingt et un pour une révision et trente-cinq pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparissant devant le Tribunal.

Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle.

Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

C. Détails de l'activité

Démonstration et examen du rendement réel

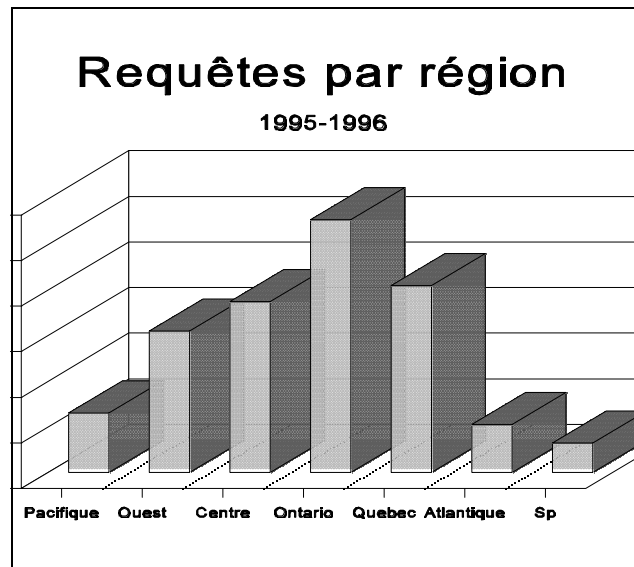
Les requêtes se répartissent dans les catégories suivantes :

- Examen médical du pilote
- Suspension du pilote
- Amende impayée par le pilote
- Compétence du pilote
- Suspension du M.E.A.*
- Amende impayée par le M.E.A.
- Suspension du certificat de navigabilité
- Amende impayée par le propriétaire d'aéronef
- Suspension du transporteur aérien
- Amende impayée par le transporteur aérien
- Amende impayée par le transporteur aérien (sûreté)
- Examen médical C.C.A.**
- Suspension du C.C.A.
- Amende impayée par le C.C.A.
- Amende impayée par le personnel (sûreté)

* M.E.A. (mécanicien d'entretien d'aéronef)

** C.C.A. (contrôleur de la circulation aérienne)

Tableau 3 :



Soixante-cinq audiences ont été tenues devant le Tribunal, soit 57 révisions de premier niveau ou 89 % et 8 appels de second niveau ou 11 %.

Tableau 4 :

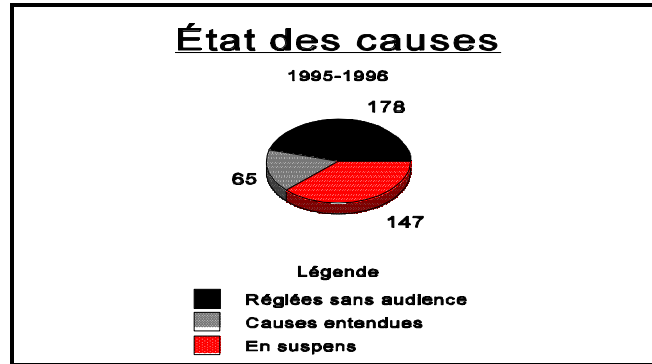
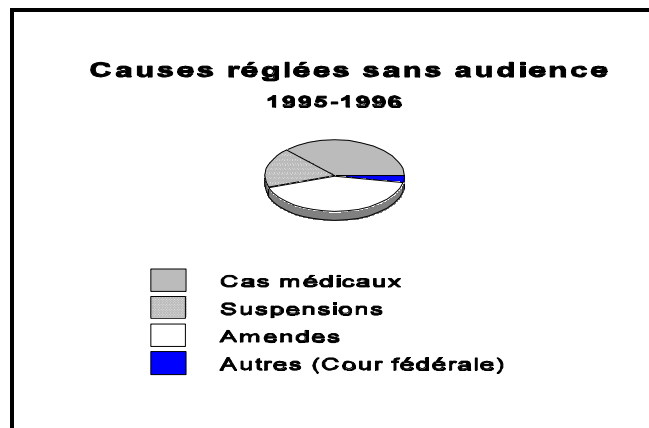


Tableau 5 :



Cent soixante-dix-huit causes ont été réglées sans audience pour l'un ou l'autre des motifs suivants :

- conférence préparatoire à l'audience;
- le titulaire d'un document a payé l'amende avant l'audience;
- rétablissement de la licence du titulaire d'un document avant l'audience;
- retrait de la requête d'audience par le titulaire d'un document;
- retrait de l'allégation par le ministre;
- entente intervenue entre les parties.

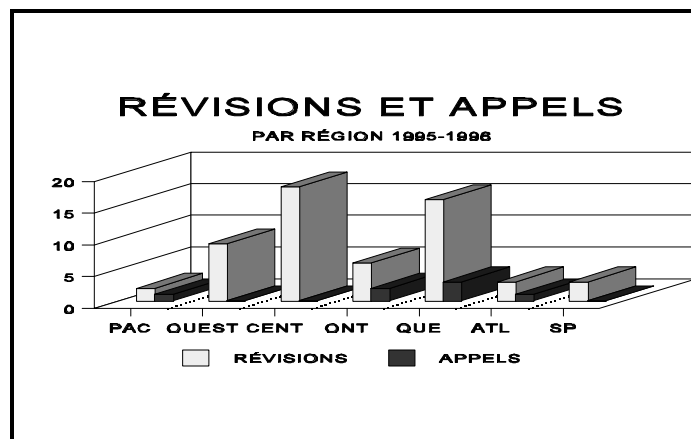
Plusieurs des 178 causes réglées sans la tenue d'une audience avaient été enregistrées auprès du Tribunal mais ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que tous les préparatifs de l'audience avaient été complétés. Dans plusieurs cas, le Tribunal a pu aider les parties à arriver à une entente grâce à la tenue de conférences préparatoires à l'audience. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaisant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. Cela permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements à la dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. Au cours de l'exercice 1995–1996 le Tribunal a convoqué trois conférences préparatoires à l'audience.

De plus, ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Au lieu de fixer des dates d'audiences de façon arbitraire, le personnel du Tribunal consulte les parties pour fixer des dates et des lieux mutuellement convenus.

Cela permet d'éviter d'engager des dépenses découlant des annulations de réservations de salles d'audiences et de préparatifs de voyage lorsque la demande d'ajournement est faite pour modifier une date d'audience imposée.

Tableau 6 :



Rendement financier comparatif pour l'activité

Tableau 7 : Dépenses du Programme par fonction

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses		Prévu		Réal	
	1997 \$	1998 ÉTP	1996–1997 \$	ÉTP	1995–1996 \$	ÉTP
Audiences du Tribunal et dépenses connexes	675,8	6	676,5	6	629,3	6
Gestion/Fonctionnement	225,2	2	225,5	2	209,8	2
Total	901,0	8	902,0	8	839,1	8

Bien que les indicateurs du tableau 8 soient intéressants, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque genre de cause et la façon dont elles seront traitées. Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions, les installations et le personnel de soutien. Les dépenses réelles, prévues et celles qui sont incluses dans le budget sont des moyennes. Ce chiffre est le résultat du nombre total des causes lequel est divisé par les ressources du budget des dépenses. Les indicateurs ne représentent pas des dépenses réelles par catégorie.

Tableau 8 : Indicateurs généraux de la charge de travail

(en milliers de dollars)	Budget		Prévu		Réal	
	des dépenses		1996–1997		1995–1996	
	1997	1998	cas	\$	cas	\$
Cas réglés sans audience	163	282,5	161	285,9	178	287,3
Audiences terminées	87	150,7	84	149,1	65	104,9
Cas inscrits *	*14	,	*14	–,—	*14	–,—
Cas en suspens	140	242,6	136	241,5	147	237,1
Autres fonctions du Tribunal		225,2	–	225,5	–	209,8
Total	390	901,0	381	902,0	390	839,1

* Chiffres calculés et inclus dans les cas en suspens

Tableau 9 : Dépenses réelles et causes

	Réal	Réal	Réal
	1995–1996	1994–1995	1993–1994
Audiences en révision et en appel	839,1	937,4	809,8
Causes	390	367	324

IV Renseignements supplémentaires

1. Organisation

- 1.1 Organigramme
- 1.2 Besoins en ressources

2. Besoins en personnel

- 2.1 Détail des besoins en personnel
- 2.2 Sommaire par catégorie professionnelle
- 2.3 Échelle des traitements

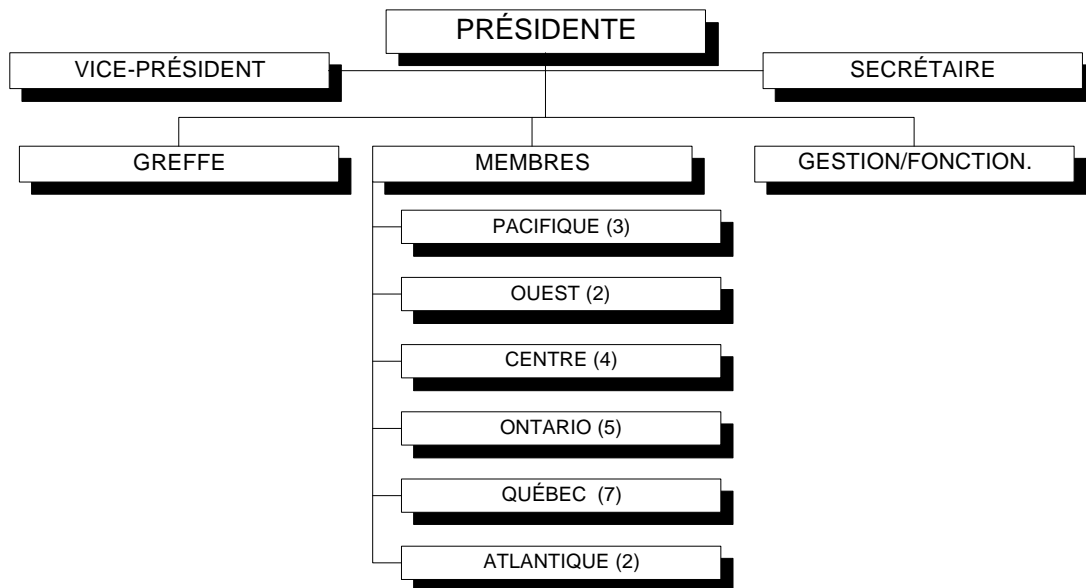
3. Renseignements financiers supplémentaires

- 3.1 Dépenses nettes
- 3.2 Présentation par article courant

1. Organisation

1.1 Organigramme

Tableau 10 :



La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

Huit équivalents plein temps sont utilisés par les employés à temps plein permanents, y compris la présidente et le vice-président. Les vingt-trois membres à temps partiel utilisent quatre équivalents plein temps.

1.2 Besoins en ressources

Le Tribunal de l'aviation civile n'a qu'une activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel.

Budget principal 1997 1998 Tribunal de l'aviation civile

(en millier de dollars)	Budget principal	Total
Audiences en révision et en appel	901	901

2. Besoins en personnel

2.1 Détail des besoins en personnel

	Réel 1994–1995	Réel 1995–1996	1996–1997 Budget des dépenses	1997–1998 Budget des dépenses	1998–1999 Prévu	1999–2000 Prévu
Audiences en révision et en appel	8	8	8	8	8	8
Total	8	8	8	8	8	8

2.2 Sommaire par catégorie professionnelle

	Réel 1994–1995	Réel 1995–1996	1996–1997 Budget des dépenses	1997–1998 Budget des dépenses	1998–1999 Prévu	1999–2000 Prévu
Nominations par décret du conseil Administration et service extérieur	2	2	2	2	2	2
Soutien administratif	4	4	4	4	4	4
Soutien administratif	2	2	2	2	2	2
Total	8	8	8	8	8	8

2.3 Échelle des traitements

Les dépenses en matière de personnel représentent 53 % des dépenses totales du Programme pour 1997–1998. Un aperçu des besoins en personnel du Programme est présenté à la table suivante.

	Équivalents temps plein			1997–1998		
	Budget des dépenses 1997	1998	1996–1997 prévu	1995–1996 réel	Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen
Nominations par décret du conseil ¹	2		2	2	45 600–170 500	94 000
Gestion ²						
Administration et service extérieur	4		4	4	17 994–75 002	47 000
Administratif (CR)	1		1	1	16 999–41 724	28 908
Soutien (ST)	1		1	1	16 847–41 991	30 542
	8		8	8		

Nota 1 : L'expression «équivalents plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi.

Nota 2 : La colonne «Échelle des traitements actuelle» indique les échelles de traitement par groupe professionnel en vigueur au 1 octobre 1996. La colonne «provision pour le traitement actuel moyen» indique les coûts salariaux de base estimatifs, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite.

3. Renseignements financiers supplémentaires

3.1 Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget principal 1997–1998	Plus* autres coûts	Coût total estimatif du Programme	
			1997	1998
Tribunal de l'aviation civile	901,0	161,3	1 062,3	1 063,7

* Les autres coûts de 161 300 \$ comprennent :

(en milliers de dollars)

- Logement fourni par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux 133,8
- Services fournis sans frais par le Secrétariat du Conseil du Trésor 27,5

3.2 Présentation par article courant

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses		Prévu 1996–1997	Réal 1995–1996
	1997	1998		
Personnel				
Traitements et salaires	482,0		480,0	380,5
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	82,0		70,0	62,0
Autres frais touchant le personnel	0,0		0,0	0,0
	564,0		550,0	442,5
Biens et services				
Transports et communications	81,5		95,0	78,5
Information	3,0		7,0	7,0
Services professionnels et spéciaux	218,0		199,0	252,8
Location	9,0		6,0	2,2
Achat des services de réparation et d'entretien	4,5		5,0	13,9
Services publics, fournitures et approvisionnements	21,0		40,0	41,5
Acquisition de matériel	0,0		0,0	0,0
Autres subventions et paiements	0,0		0,0	0,7
	337,0		352,0	396,6
Capital				
Dépenses en capital secondaires*	0,0		0,0	0,0
Paiements de transfert				
	0,0		0,0	0,0
Total des dépenses budgétaires	901,0		902,0	839,1

*Le facteur <<dépenses en capital secondaires>> correspond au montant qui reste après que le montant des dépenses en capital a été décidé. D'après les principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, ces ressources sont censées être interchangeables avec les dépenses touchant le personnel et celles qui concernent les biens et services