



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

Office des transports du Canada

2007–2008

Rapport sur les plans et les priorités

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

Canada

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message du président	3
1.2 Déclaration de la direction	5
1.3 Survol de l’Office	7
1.3.1 Information générale	7
1.3.2 Ressources financières	7
1.3.3 Ressources humaines	7
1.3.4 Priorités de l’Office	8
1.3.5 Activité de programme par résultat stratégique	8
1.4 Plans et priorités de l’Office	9
1.4.1 Environnement de travail et contexte stratégique	9
1.4.2 Lien aux secteurs de résultats du gouvernement du Canada	11
1.4.3 Priorités de l’Office	12
1.4.4 Plans de l’Office	12
SECTION II – ANALYSE DE L’ACTIVITÉ DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	17
2.1 Analyse de l’activité du programme	19
2.1.1 Ressources financières	19
2.1.2 Ressources humaines	19
2.1.3 Description de l’activité du programme	19
2.1.4 Stratégie de mesure du rendement	20
2.1.5 Résultats escomptés	20
2.1.6 Capacité de gestion des ressources humaines	24
SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE	27
3.1 Information sur l’Office	29
3.2 Lien de l’Office aux secteurs de résultats du gouvernement du Canada	30
3.3 Tableaux	31
3.3.1 Tableau 1 : Dépenses prévues de l’Office et équivalents temps plein	31
3.3.2 Tableau 2 : Postes votés et législatifs	32
3.3.3 Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux	32
3.3.4 Tableau 4 : Sources des revenus non disponibles	33
3.3.5 Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur	33
3.3.6 Tableau 6 : Vérifications internes	34
SECTION IV – AUTRES SUJETS D’INTÉRÊT	35
4.1 Autres renseignements	37
4.1.1 Enchaînement des résultats de l’Office des transports du Canada	37
4.1.2 Rapports annuels	38
4.1.3 Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	38
4.1.4 Lois et règlements administrés	39

SECTION I – SURVOL

1.1 Message du président

J'ai le plaisir de déposer le Rapport sur les plans et les priorités de l'Office des transports du Canada dans lequel sont établis les objectifs stratégiques de l'Office. Ceux-ci sont déterminés en fonction du contexte dans lequel l'Office évolue.

L'industrie des transports compte parmi les secteurs les plus dynamiques de l'économie canadienne et son influence est considérable dans la vie de tous les citoyens et dans le domaine des affaires partout au Canada. Au cours des dernières années, des efforts ont été renouvelés pour démontrer aux Canadiens l'importance des services gouvernementaux. C'est également dans ce contexte que l'Office exerce son rôle de réglementation du système fédéral des transports et règle les différends.

En 2007-2008, l'Office poursuit son objectif de maintenir un régime de réglementation économique à la fois transparent et équitable pour favoriser l'établissement d'un réseau de transports viable et accessible au Canada. À cette fin, l'Office accorde priorité aux activités suivantes : relever le défi que présentent les ressources et la charge de travail, planifier la relève, et améliorer le mécanisme de règlement des différends.

L'Office doit relever le défi de s'acquitter d'une charge de travail à la fois plus volumineuse et complexe avec les seules ressources dont il dispose. Ce défi est d'autant plus grand que le financement du Programme des plaintes relatives au transport aérien a été éliminé bien que son exécution relève toujours des responsabilités de l'Office. Face à cette situation, l'Office a procédé au cours des derniers mois à un examen exhaustif de toutes ses ressources en vue d'ajuster ses ressources financières et humaines, tout en préservant l'intégrité de ses programmes, l'expertise de son personnel et le moral de celui-ci.

L'Office sera en mesure de remplir son mandat en raison essentiellement de la force de son personnel. Même s'il assiste à de nombreux départs de membres, de cadres supérieurs et d'experts dans divers domaines clés, l'Office poursuit son plan d'action en vue d'attirer et de garder en poste des personnes ayant les compétences et la capacité nécessaires pour appuyer l'Office dans l'exécution de son mandat quasi judiciaire.

L'Office poursuivra également ses efforts en vue d'améliorer l'efficacité des processus et de conserver la capacité de gérer la charge de travail. La médiation — comme mode optionnel de règlement des différends — permet d'aider les parties à régler leurs différends de façon plus rapide et moins exigeante en matière de ressources. L'Office continue d'améliorer son cadre de mesures du rendement pour améliorer ses pratiques de gestion et utiliser ses ressources de façon plus judicieuse et ainsi obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens.

L'Office s'engage à prendre les mesures pour lui permettre de parvenir aux résultats spécifiques décrits dans ce Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008. En respectant les priorités qu'il s'est données, l'Office sera bien placé pour s'assurer que le réseau canadien des transports demeure efficace et accessible.

Geoffrey C. Hare
Président et premier dirigeant

1.2 Déclaration de la direction

Je sou mets, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2007–2008 de l'Office des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de préparation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la partie III du Budget des dépenses 2007–2008 : Rapport sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat;
- Il repose sur le résultat stratégique et l'architecture des activités de programmes de l'Office qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des chiffres des dépenses prévues approuvées provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Geoffrey C. Hare
Président et premier dirigeant

le 12 février 2007

1.3 Survol de l'Office

1.3.1 Information générale

Raison d'être

En administrant la législation et les politiques du gouvernement fédéral qui régissent les transports, l'Office des transports du Canada facilite la création d'un système de transport national qui est à la fois efficient et accessible, et à l'avantage des Canadiens.

L'Office, tel que le prévoit la *Loi sur les transports au Canada*, remplit le mandat d'un tribunal administratif, quasi judiciaire et indépendant. Il est chargé d'appliquer la politique des transports établie par le Parlement et enchâssée dans la *Loi sur les transports au Canada* et d'autres textes de loi. Ainsi, il rend des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Il délivre des licences aux transporteurs ferroviaires et aériens et il est habilité à régler certaines plaintes concernant notamment la tarification et les services des modes de transport ferroviaire, aérien et maritime. En outre, il peut prendre des règlements. L'Office a le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience lorsqu'elles utilisent le réseau de transport de compétence fédérale. De plus, l'Office agit à titre d'autorité aéronautique au Canada pour toute question de réglementation économique des transporteurs aériens.

1.3.2 Ressources financières (en milliers de dollars)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
27 214	26 301	26 301

1.3.3 Ressources humaines (équivalents temps plein)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
255	242	242

1.3.4 Priorités de l'Office

Nom	Type
1. Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources	engagement antérieur
2. Planifier la relève	engagement antérieur
3. Améliorer le système de règlement des différends	engagement antérieur

1.3.5 Activité de programme par résultat stratégique

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

Activité de programme : Réglementation économique du système de transport fédéral

Résultats prévus :	Dépenses prévues (en milliers de dollars)			Contribue à la priorité suivante
	2007-2008	2008-2009	2009-2010	
1. Le règlement juste, efficace et efficient des questions touchant les transports de compétence fédérale. 2. L'élimination des obstacles abusifs du réseau fédéral de transport auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience. 3. La protection des intérêts économiques et autres des usagers des modes de transport, des transporteurs et des autres intervenants.				La seule activité du programme de l'Office contribue à toutes les priorités
Total	27 214	26 301	26 301	

1.4 Plans et priorités de l'Office

1.4.1 Environnement de travail et contexte stratégique

La mission de l'Office est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de maintenir un réseau de transport efficace et accessible à l'aide d'éducation, de consultations et d'une réglementation essentielle.

L'Office s'acquies des fonctions qui lui sont dévolues en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* et des textes de lois connexes (la section 4.1.4 dresse la liste des lois et des règlements que l'Office administre en tout ou partie). Son programme est subventionné par le Parlement par voie d'un crédit de fonctionnement. Ses activités se déroulent dans le cadre plus large et complexe du réseau canadien des transports. (Pour obtenir plus de détails, visitez le site de Transports Canada à www.tc.gc.ca).

L'éducation et les consultations s'inscrivent dans le mandat de l'Office et contribuent à son efficacité. L'Office collabore étroitement avec les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport au Canada et avec ceux qu'ils touchent directement. Il aide les voyageurs, expéditeurs, transporteurs, municipalités et autres parties intéressées aux transports de compétence fédérale à bien comprendre les rôles et les responsabilités de l'Office, de même que leurs droits et leurs devoirs en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Lorsque possible, l'Office encourage les parties à résoudre leurs différends à l'amiable avant qu'ils dégénèrent et nuisent au bon fonctionnement du réseau des transports. Il mène des consultations les plus exhaustives possible sur les questions importantes touchant l'industrie du transport. Ouvert et attentif aux parties concernées, il s'efforce de rendre des décisions et des arrêtés éclairés et judicieux.

En tant que tribunal indépendant et quasi judiciaire, l'Office rend des décisions sur une vaste gamme de sujets touchant les modes de transport de compétence fédérale (aérien, ferroviaire et maritime). La plupart des activités de l'Office et sa charge de travail résultent des demandes des usagers et des exploitants du réseau fédéral de transport. Ses décisions sont prises par les membres qui sont nommés par le gouverneur en conseil, y compris le président, qui est également premier dirigeant, et le vice-président. Ces derniers siègent tous les deux au Comité exécutif. Le processus décisionnel de l'Office en tant que tribunal est régi par ses Règles générales qui reposent elles-mêmes sur les règles d'équité, assurant ainsi que toutes les parties à un dossier recevront un traitement juste et équitable. On peut obtenir plus d'information à ce sujet à www.otc.gc.ca/about-nous/decision_process_f.html.

Plusieurs facteurs influenceront sur l'exécution du programme de l'Office pendant la période de planification, notamment les suivants :

1. Changements législatifs éventuels

Au cours de 2006–2007, plusieurs projets de lois ont été déposés et viendront modifier le mandat de l'Office. Le premier, soit le projet de loi C-11, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence* a fait l'objet d'une deuxième lecture à la Chambre des communes le 21 septembre 2006. Il a par la suite été soumis

au Comité permanent des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, lequel a déposé son rapport au Parlement le 13 décembre 2006. Le deuxième projet de loi qui modifiera les activités de l'Office, soit le projet C-20, la *Loi sur les aéroports du Canada*, a été déposé à la Chambre des communes le 15 juin 2006.

L'Office élaborera une stratégie en vue d'exercer tout nouveau mandat ou de s'acquitter de toutes nouvelles responsabilités qui pourraient relever de sa compétence. De plus, il prendra les mesures nécessaires à cette fin dès l'adoption de ces projets de loi.

2. Issue d'un appel devant la Cour suprême relativement à une décision clé de l'Office

L'Office attend le jugement de la Cour suprême relativement à un appel d'une de ses décisions en matière d'accessibilité des transports. Il a donc suspendu le traitement de plusieurs dossiers jusqu'à ce que la cour se prononce. Même si ce sursis aura pour effet de retarder le traitement de ces dossiers, la Cour suprême précisera vraisemblablement la façon de régler les plaintes en matière d'accessibilité des transports. Ceci pourrait avoir des répercussions sur les dossiers qui seront réactivés ainsi que sur d'autres cas dont l'Office est actuellement saisi.

3. Gérer avec des ressources réduites

Afin de pouvoir poursuivre l'exercice du mandat que lui a confié le Parlement, l'Office devra relever de nombreux défis pour ce qui est du maintien d'un certain équilibre entre la charge de travail et les ressources, et ce afin de conserver la capacité d'administration et de contrôle qui lui permettent de satisfaire aux exigences des organismes centraux et législatives.

Un des principaux défis a trait aux compressions et aux changements qui doivent être effectués par suite de l'exercice d'examen des dépenses de 2006. Dans le contexte de cette démarche, le financement du Programme de traitement des plaintes relatives au transport aérien a été éliminé. Le ministère versait des fonds annuellement depuis la création du programme en 2000. Cependant, puisque l'exécution du programme reviendra à l'Office, il devait élaborer un plan de gestion en 2007–2008 de la charge de travail associée au programme avec les ressources qui sont actuellement disponibles.

L'Office doit également relever le défi d'équilibrer la charge de travail et les ressources, tout en gérant les départs à la retraite par l'entremise du plan de relève. De plus, les lois proposées conféreront à l'Office de nouveaux mandats et de nouvelles responsabilités avec des ressources connexes limitées.

4. Initiatives à l'échelle gouvernementale

Pendant la période de planification, l'Office devra donner suite à plusieurs initiatives qui s'appliqueront à l'échelle de l'administration fédérale.

À l'instar d'autres organismes de même taille du secteur public, l'Office a consacré beaucoup d'efforts afin de prendre part et de donner suite à plusieurs examens horizontaux, vérifications et initiatives stratégiques du gouvernement et de satisfaire aux exigences de déclaration (p. ex.

services administratifs partagés, réforme du mode d’approvisionnement, reclassifications, divulgation proactive, etc.).

L’Office continuera de fournir de l’information encore plus détaillée sur les finances et le rendement afin d’améliorer ses rapports au Parlement et aux Canadiens. Bien que le travail accompli à ce jour en vue d’établir un cadre de mesure du rendement ait été fort utile dans l’atteinte de cet objectif, l’Office poursuivra ses efforts avec le Secrétariat du Conseil du Trésor afin de l’améliorer et de le mettre au point. L’Office pourra ainsi mieux démontrer sa contribution aux Canadiens dans ses futurs rapports sur le rendement ministériel et également mieux gérer les résultats.

Tout comme celles d’autres organisations du secteur public, les données de l’Office sur un effectif vieillissant font en sorte qu’il doit déployer des efforts soutenus au chapitre de la planification des ressources humaines afin de s’assurer que l’organisation puisse maintenir l’expertise interne et appuyer un tribunal quasi judiciaire dans l’exécution de son mandat. La mise en œuvre des réformes de la dotation qui découlent de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* simplifie pour l’Office la création de bassins de candidats qualifiés pouvant répondre aux besoins impératifs liés à la relève à tous les niveaux. L’Office a intégré un processus de planification des activités et des ressources humaines, lequel a été conçu pour identifier d’emblée les questions de ressources humaines et le rapport qu’elles ont avec la prestation des services. Ce processus est structuré de façon à déterminer les priorités stratégiques permettant de faire face à toute vulnérabilité éventuelle. La mise en œuvre de la nouvelle politique du gouvernement sur l’apprentissage, la formation et le perfectionnement est inhérente à de telles stratégies. Cette politique prévoit que les gestionnaires à tous les niveaux seront formés afin de s’acquitter efficacement de leurs responsabilités.

5. Principaux partenariats

L’Office compte parmi de nombreux intervenants dans le domaine des transports et il entretient des relations étroites avec divers partenaires co-exécutants, notamment Transports Canada, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, l’Agence des services frontaliers du Canada, la Commission canadienne des droits de la personne, ainsi qu’avec plusieurs gouvernements provinciaux. Visitez le site Internet de l’Office à www.otc.gc.ca/about-nous/partners_f.html pour obtenir plus de renseignements sur ces divers rapports.

1.4.2 Lien aux secteurs de résultats du gouvernement du Canada

Le résultat stratégique de l’Office et son activité de programme sont directement alignés sur le résultat plus global du gouvernement du Canada : « Un marché équitable et sécurisé ». Les programmes que l’Office administre en vertu de la législation permettent de régler les questions d’ordre économique, d’éliminer les obstacles aux transports et de protéger les droits des consommateurs, des producteurs et d’autres parties. Ces programmes permettent également d’améliorer de façon générale la qualité de vie au Canada, car tous les Canadiens tirent profit du maintien d’un système de transport efficace et accessible.

1.4.3 Priorités de l'Office

Tout comme d'autres organismes gouvernementaux chargés d'administrer la législation, les priorités et les mesures que l'Office peut prendre sont en grande partie dictées par les lois habilitantes. Pour la période de planification, toutes les activités de l'Office continueront de viser l'atteinte d'un résultat stratégique :

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

L'Office s'engage à obtenir le résultat stratégique en assurant la poursuite de ses activités actuelles, lesquelles visent à :

- régler les différends en matière de transport au moyen de décisions judiciaires rendues de façon juste, efficiente et efficace ou par voie de médiation ou d'autres processus informels;
- améliorer, pour les personnes ayant une déficience, l'accessibilité du système de transport fédéral;
- accomplir les autres tâches et s'acquitter des obligations afin de protéger les intérêts économiques et autres des usagers, des transporteurs, et des autres intervenants de l'industrie des transports de compétence fédérale.

La section II du présent rapport donne plus d'information sur les résultats escomptés par l'accomplissement des activités régulières de l'Office.

En se fondant sur les risques et les défis qui se présentent à l'Office, trois des priorités qui avaient été identifiées en 2006–2007 seront poursuivies en 2007–2008 :

1. relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources;
2. planifier la relève;
3. améliorer le système de règlement des différends.

1.4.4 Plans de l'Office

L'Office a élaboré et mis à jour son plan de mise en œuvre, lequel donne des précisions sur ses priorités de gestion et de programme. Les ressources sont affectées à des initiatives précises, s'il y a lieu, les responsabilités sont nettement définies, les attentes sont précisées et les échéances sont fixées.

On suivra la progression de ce plan de mise en œuvre pour ensuite en faire régulièrement rapport au Comité exécutif de l'Office. De plus, les résultats seront inclus dans le Rapport ministériel sur le rendement.

Priorité n° 1 : Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources

Au cours des récentes années, l'Office a pris des mesures importantes afin d'assurer qu'il utilise les fonds accordés par le Parlement de façon à obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens. Les ressources internes sont allouées annuellement à la suite d'un examen suivant lequel on remet en question les demandes de ressources existantes et nouvelles. En outre, les décisions relatives à l'affectation des ressources reposent essentiellement sur les évaluations du risque. De plus, on a élaboré un enchaînement des résultats ainsi qu'un cadre et un plan détaillé de mesure du rendement.

Le défi de s'acquitter de la charge de travail avec le niveau actuel des ressources sera plus marqué au cours du présent exercice financier pour deux raisons. D'abord, les modifications législatives proposées conféreront de nouveaux mandats et de nouvelles responsabilités à l'Office avec des ressources connexes limitées. Ensuite et surtout, en raison de la décision de mettre fin au financement du Programme des plaintes relatives au transport aérien — et du fait que l'Office devra traiter lui-même les plaintes des voyageurs aériens — l'Office devra assimiler le programme intégral et s'acquitter de la charge de travail afférente, tout en puisant dans ses ressources disponibles pour y parvenir en 2007–2008. Compte tenu du nombre annuel de plaintes reçues dans le cadre de ce programme, l'intégration de cette activité dans les niveaux de base constitue un défi de taille.

Face à cette situation, l'Office a procédé à l'examen de toutes ses ressources ce qui a permis d'identifier certains secteurs à l'Office où l'on pourrait peut-être réaliser des économies afin d'absorber la charge de travail et les coûts du programme de traitement des plaintes relatives au transport aérien, et afin de s'acquitter de toute nouvelle responsabilité éventuelle, et ce au moyen des ressources dont dispose l'Office. Le défi consiste à réaliser les économies nécessaires tout en préservant l'intégrité des programmes, l'expertise de son personnel et le moral de celui-ci.

Compte tenu des répercussions que cette situation aura dans un avenir rapproché, l'Office continuera de faire des efforts en vue d'accroître son efficacité et de maintenir sa capacité de gérer une charge de travail croissante, tant au chapitre du volume que de la complexité des questions à régler, et ce avec des ressources limitées. Afin de donner suite à cette priorité, l'Office s'engage à :

- continuer de mettre en place des processus de travail simplifiés et plus efficaces afin d'améliorer son efficacité organisationnelle et d'utiliser ses ressources à meilleur escient;
- continuer d'élaborer des indices de rendement significatifs et de mieux intégrer les ressources en fonction des résultats (la partie 4.1.1 de la section IV ci-après présente l'enchaînement des résultats de l'Office);
- prendre des mesures pour assurer qu'il peut rapidement réaffecter ses ressources humaines pour répondre aux demandes temporaires et pressantes liées à la charge de travail;

- procéder à toute réorganisation et à la mise en œuvre des procédures administratives nécessaires pour réaliser des économies et les redistribuer afin d’assurer l’exécution efficiente et efficace de toutes les activités liées à l’accomplissement de notre mandat.

Priorité n° 2 : Planifier la relève

Tout comme la majorité des ministères et organismes fédéraux, l’Office doit continuer de livrer concurrence à d’autres organisations publiques et au secteur privé pour recruter des travailleurs compétents. La plupart des employeurs prévoient perdre une partie de leur mémoire institutionnelle ainsi que l’expertise en raison du départ à la retraite de la génération des baby-boomers qui forment une partie de la main-d’œuvre actuelle.

Les départs à la retraite — maintenant et au cours des prochaines années — de plusieurs cadres clés et d’experts dans divers domaines posent pour l’Office des défis majeurs. À cet égard, l’Office poursuit son plan d’action en vue de maintenir le niveau de compétence et la capacité nécessaires pour remplir ses obligations et son rôle quasi judiciaire.

En se fondant sur le plan de relève quinquennal qui a été mis en œuvre en 2002 et qui est revu annuellement, et grâce à l’intégration de processus de planification des activités et des ressources humaines, l’Office continue d’axer ses activités en fonction d’approches de gestion stratégique de son effectif en vue de faire face à d’éventuelles vulnérabilités relatives à des postes clés et à des secteurs d’activités critiques qui requièrent une expertise. Avec l’entrée en vigueur de la *Loi sur l’emploi dans la fonction publique* le 31 décembre 2005, l’Office a également entrepris d’étendre la portée de ses stratégies et prévoit bénéficier d’un régime de dotation plus flexible afin d’optimiser davantage ses stratégies de relève. L’Office fait également appel à son cadre de planification des ressources humaines complet et intégré qui cible les priorités organisationnelles en matière de gestion des ressources humaines et traduit l’intention d’une nouvelle conception axée sur une dotation et un recrutement plus stratégiques. Au cours de la période de planification, les mesures suivantes seront prises afin d’aborder les questions clés touchant la relève à l’Office :

- continuer d’offrir la formation linguistique à l’interne et à l’externe afin de créer un bassin suffisant de candidats;
- poursuivre la mise en œuvre du plan stratégique triennal des ressources humaines; ce plan tient compte des priorités qui découlent de l’initiative de modernisation des ressources humaines et des propres exigences de l’Office en matière de planification;
- continuer d’accroître la capacité de l’Office au chapitre de la planification des ressources humaines, par exemple en simplifiant la procédure de nomination et en créant des bassins de candidats jugés.

Priorité n° 3 : Améliorer le système de règlement des différends

La charge de travail de l'Office résulte en grande partie de la demande externe qui est difficilement prévisible. En raison d'une flexibilité limitée au chapitre des ressources, les retards risquent de s'accumuler.

Le but de cette priorité est d'améliorer le temps requis pour régler les différends devant l'Office. Au cours de 2007–2008, l'Office s'engage à :

- entreprendre les activités prévues en 2006–2007 afin d'accroître les niveaux de service;
- mettre en œuvre les indices de rendement qui ont été identifiés, élaborés et approuvés en 2006–2007;
- établir des objectifs de rendement valables pour les années à venir.

**SECTION II – ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DE PROGRAMME
PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE**

2.1 Analyse de l'activité du programme

L'architecture des activités de programmes de l'Office des transports du Canada est bien simple. L'Office vise **un résultat stratégique**, soit :

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

L'architecture comprend **une activité de programme**, soit :

La réglementation économique du système de transport fédéral.

2.1.1 Ressources financières (en milliers de dollars) :

	2007–2008	2008–2009	2009–2010
Transport aérien	8 831	8 691	8 691
Transport ferroviaire	6 845	6 527	6 527
Transport maritime	1 340	1 279	1 279
Transports accessibles	2 689	2 573	2 573
Membres et soutien à la réglementation	7 509	7 231	7 231
Total de l'activité du programme	27 214	26 301	26 301

2.1.2 Ressources humaines (équivalents temps plein)

2007–2008	2008–2009	2009–2010
255	242	242

2.1.3 Description de l'activité du programme

L'Office des transports du Canada assure la réglementation économique du transport aérien, ferroviaire et maritime par l'administration de lois, règlements, codes de pratiques volontaires, programmes d'éducation et de visibilité, et par le règlement de différends. En tant que tribunal quasi judiciaire indépendant faisant rapport au Parlement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'Office des transports du Canada rend ses décisions de façon indépendante sur divers sujets qui touchent le domaine des transports au Canada.

Toutes les décisions relatives aux dossiers dont l'Office est saisi, qu'ils aient trait aux transports aérien, ferroviaire, maritime ou accessibles, sont prises par les membres de l'Office, lesquels sont nommés par le gouverneur en conseil.

Le programme unique de l'Office se subdivise en cinq (5) sous-programmes d'activités :

- transport aérien;
- transport ferroviaire;
- transport maritime;
- transports accessibles;
- membres et soutien à la réglementation;

2.1.4 Stratégie de mesure du rendement

Le plan d'action relatif à la Fonction de contrôleur moderne et le financement reçu du Secrétariat du Conseil du Trésor ont permis à l'Office d'élaborer son propre cadre de mesure du rendement. Les enchaînements des résultats ainsi que les indicateurs de rendement ont été élaborés pour toutes les activités de l'Office. (Cf. l'enchaînement des résultats de l'Office à la partie 4.1.1, section IV, pour en savoir davantage.)

Plusieurs étapes importantes ont été franchies en vue de la mise en œuvre de ce cadre :

- l'inclusion des mesures de rendement, des principaux objectifs de rendement et des indicateurs de la charge de travail dans le processus de révision des plans opérationnels de l'Office, sur lequel repose l'exercice annuel d'affectation des ressources;
- l'identification des indices de rendement ainsi que des données de référence clés relativement au mécanisme de règlement des différends de l'Office, et le travail actuellement entrepris pour identifier les objectifs de rendement;
- l'amélioration du système d'information sur les demandes déposées à l'Office, lequel constitue la principale source de données réelles et d'information sur le rendement afin de recueillir des renseignements plus pertinents sur le rendement (y compris des rapports ventilés par activité, niveaux de complexité, temps de traitement moyen des dossiers).

L'obtention et l'utilisation de meilleurs renseignements sur le rendement constituent un élément clé de la priorité de l'Office qui est d'aborder les questions de charge de travail et de ressources, ainsi que de la priorité du programme, soit d'améliorer son mécanisme de règlement des différends. À la longue, l'Office pourra améliorer ses pratiques de gestion et utiliser à meilleur escient ses ressources et obtenir de meilleurs résultats, grâce à une meilleure information sur le rendement.

2.1.5 Résultats escomptés

Les trois résultats escomptés des activités de l'Office sont les suivants :

1. le règlement juste, efficace et efficient des questions touchant les transports de compétence fédérale;

2. l'élimination des obstacles abusifs du réseau fédéral de transport auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience;
3. la protection des intérêts économiques et autres des usagers des modes de transport, des transporteurs et des autres intervenants.

Les sous-activités de programme ayant trait aux transports aérien, ferroviaire et maritime appuient respectivement les résultats (1) et (3), la sous-activité des Transports accessibles contribue au résultat (2). La sous-activité « membres et soutien à la réglementation » contribue à tous les trois résultats escomptés.

Les trois résultats escomptés sont directement liés à la priorité organisationnelle qui est de continuer à accomplir le mandat de l'Office, dont le principal élément est la prise de décisions judicieuses dans les délais prescrits par la loi sur les questions et les différends qui touchent le réseau de transport, ainsi que d'autres questions dont font état les lois et qui relèvent de la compétence de l'Office.

Pour ce faire, l'Office recourt à un processus décisionnel qui est régi par les règles d'équité ainsi qu'aux lois, règlements et principes juridiques applicables à chaque cas. L'Office assure également que ses membres et son personnel maintiennent un niveau élevé d'expertise dans le domaine des transports et qu'ils sont au fait de l'évolution constante de l'industrie et des joueurs.

Lorsque possible, l'Office propose la médiation en remplacement de son processus formel. Ce recours permet aux parties de régler elles-mêmes leurs différends de façon informelle, simple, rapide et moins litigieuse et coûteuse que le processus traditionnel qu'est la tenue d'une audience de l'Office. Le médiateur et les parties en conflit collaborent en vue de trouver des solutions et d'en arriver à des résultats par suite de cette collaboration. Ainsi, il en résulte une meilleure compréhension entre les parties, des ententes des plus satisfaisantes et un niveau élevé d'engagement.

Résultat n° 1 : Règlement juste, efficace et efficient des questions touchant les transports de compétence fédérale

Dans le cadre de son mandat, l'Office doit régler des questions touchant tous les modes de transport du réseau fédéral : modes aérien, ferroviaire et maritime. À cette fin, il mène des enquêtes et rend des décisions judiciaires formelles relativement aux plaintes dont il est saisi et ordonne la prise de mesures correctives, s'il y a lieu de le faire. Par ailleurs, il aide les parties à trouver elles-mêmes des solutions par voie de la médiation ou d'autres démarches informelles. Pendant la période de planification, une des priorités de l'Office sera d'améliorer son système de règlement des différends afin d'en arriver à des résolutions dans de meilleurs délais.

Les questions sur lesquelles l'Office doit se pencher comprennent les suivantes :

Transport aérien :

- plaintes relatives à l'application des dispositions tarifaires des transporteurs et concernant les prix qu'ils pratiquent sur les routes non concurrentielles au Canada (pour s'assurer

que les transporteurs qui sont autorisés à exploiter des activités au Canada satisfont aux exigences législatives visant la protection des Canadiens);

- appels relatifs aux augmentations des redevances de navigation aérienne exigées par Nav Canada (pour s'assurer que les redevances ont été établies suivant les principes énoncés dans la législation).

Transport ferroviaire :

- différends entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires au sujet, par exemple, d'interconnexion, de prix de ligne concurrentiels ou uniques, de tarifs communs, de droits de circulation, d'utilisation conjointe des voies ferrées, et du niveau de service;
- différends entre les compagnies de chemin de fer et les municipalités, administrations routières, propriétaires fonciers et autres intervenants qui interagissent avec elles.

Transport maritime :

- plaintes relatives aux droits d'utilisation qu'exigent les administrations portuaires canadiennes et la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (afin de déterminer s'ils sont injustement discriminatoires);
- oppositions aux projets de droits de pilotage (afin de déterminer si l'administration de pilotage a établi ses prix afin de continuer d'exploiter ses activités de façon financièrement autonome et si les droits d'utilisation sont justes, raisonnables et dans l'intérêt public);
- plaintes sur les accords entre conférences maritimes ou les agissements d'un membre d'un cartel de lignes maritimes (pour assurer qu'aucune entente ou qu'aucun geste de ce genre nuit à la concurrence ou entraîne des augmentations déraisonnables de prix ou des réductions de service).

Pour parvenir à ce résultat, l'Office fera le suivi en examinant :

- la nature des principales décisions relatives aux différends et aux plaintes touchant les transports aérien, ferroviaire et maritime;
- le nombre de différends et de plaintes relatifs aux transports aérien, ferroviaire et maritime qui seront réglés et en cours de traitement par voie formelle ou informelle, ainsi que la tendance connexe;
- le nombre d'appels des décisions et des arrêtés qui auront été rendus au sujet des différends et des plaintes relatifs aux transports aérien, ferroviaire et maritime; la nature de ces décisions et arrêtés; le nombre et le pourcentage qui seront confirmés ou rejetés;
- le pourcentage des cas qui seront réglés dans le délai législatif applicable;
- les commentaires des parties qui prendront part à la médiation et aux processus informels de règlement des différends de l'Office, et la mesure dans laquelle de tels différends seront réglés.

Résultat n° 2 : Élimination des obstacles abusifs du réseau fédéral de transport auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience

La *Loi sur les transports au Canada* confère à l'Office le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs aux possibilités de déplacements des Canadiens ayant une déficience. Il procède de deux façons :

- en réglant chaque plainte individuellement par voie du processus formel et en ordonnant la prise de mesures correctives, s'il y a lieu, ou par voie de la médiation ou d'autres processus informels;
- de façon systémique en élaborant des règlements, des codes de pratiques et des normes relatives au niveau d'accessibilité de tous les modes de transport de compétence fédérale.

Pour parvenir à ce résultat, l'Office fera le suivi en examinant :

- la nature des principales décisions relatives aux différends portant sur l'accessibilité;
- le nombre de plaintes d'accessibilité qui seront réglées et en cours de traitement par voie formelle ou informelle et la tendance connexe;
- la tendance relative au nombre et au type d'obstacles abusifs que l'Office identifiera;
- les commentaires des personnes ayant une déficience relatifs à l'accessibilité des modes aérien, ferroviaire ou maritime assurant le transport de passagers;
- les résultats des suivis auprès de l'industrie des transports et dans quelle mesure elle respecte les codes de pratiques de l'Office (transports aérien, ferroviaire et maritime, et communication);
- le nombre d'appels des décisions et des arrêtés qui auront été rendus relativement aux plaintes au sujet de l'accessibilité des transports; la nature de ces décisions et arrêtés; le nombre et le pourcentage qui seront confirmés ou rejetés.

Résultat n° 3 : Protection des intérêts économiques et autres des usagers des modes de transport, des transporteurs et des autres intervenants

Bien que la politique gouvernementale sur les transports favorise la concurrence et les forces du marché, elle reconnaît également que certaines mesures s'imposent en vue de protéger les consommateurs, les expéditeurs ainsi que les transporteurs canadiens. Ainsi, les activités de l'Office à ce chapitre comprennent :

Transport aérien :

- la délivrance de licences aux transporteurs aériens qui offrent des services de transports publics dans les marchés intérieur et internationaux (pour s'assurer que les transporteurs ont souscrit une assurance responsabilité, qu'ils détiennent un document d'aviation canadien valide et que les transporteurs canadiens sont contrôlés par des citoyens canadiens et appartiennent à des citoyens canadiens);
- l'administration d'un régime de délivrance de permis d'exploitation de vols affrétés internationaux (pour protéger les paiements anticipés relatifs aux vols affrétés de passagers internationaux);
- la participation aux négociations d'accords aériens bilatéraux et la mise en œuvre des ententes et accords (pour s'assurer que les accords bilatéraux sont appliqués équitablement tout en équilibrant les intérêts de toutes les parties).

Transport ferroviaire :

- l'évaluation indépendante et juste des plafonds de recettes annuels pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP), lesquelles recettes sont générées par le transport du grain de l'Ouest; l'Office détermine également si les compagnies de chemin de fer ont excédé ou non leur plafond respectif;
- la délivrance de certificats d'aptitude aux transporteurs ferroviaires de compétence fédérale (pour s'assurer qu'ils détiennent l'assurance responsabilité requise);
- l'évaluation des incidences environnementales des projets de construction ferroviaire; l'Office ordonne, s'il y a lieu, la prise de mesures correctives.

Transport maritime :

- la détermination de la disponibilité de navires canadiens lorsqu'on propose d'offrir des services commerciaux au moyen de navires étrangers en eaux canadiennes (pour s'assurer qu'aucun navire étranger ne sera autorisé à offrir de tels services si un navire canadien adapté est disponible pour offrir les services).

Pour parvenir à ce résultat, l'Office fera le suivi en examinant :

- le nombre de demandes de licences de transport aérien qui seront rejetées, de suspensions de licences, de nouvelles licences qui seront délivrées et de demandes de permis d'affrètement qui seront approuvées et rejetées, ainsi que la tendance connexe;
- les commentaires des expéditeurs, des producteurs et des transporteurs qui prendront part au processus de l'Office d'établissement des recettes maximales pour le transport du grain de l'Ouest, et le nombre et la nature des décisions relatives au transport du grain de l'Ouest;
- le nombre de certificats d'aptitude délivrés, suivis, modifiés, suspendus, révoqués et rejetés;
- le nombre et la nature des évaluations environnementales relatives aux projets de construction ferroviaire;
- le nombre de décisions relatives aux demandes de cabotage et le nombre de celles-ci selon lesquelles des navires canadiens plutôt qu'étrangers sont disponibles pour livrer les marchandises au Canada;
- le nombre d'appels des décisions et des arrêtés qui auront été rendus au sujet des questions touchant les transports aérien, ferroviaire et maritime; la nature de ces décisions et arrêtés; le nombre et le pourcentage qui seront confirmés ou rejetés.

2.1.6 Capacité de gestion des ressources humaines

En remplissant son mandat, l'Office devra relever deux défis majeurs aux cours des prochaines années en matière de gestion des ressources humaines. Dans un premier temps, il devra s'acquitter d'une charge de travail croissante avec des ressources limitées et, dans un deuxième temps, il lui faudra planifier la relève. L'Office traite ces défis en tant que priorités de gestion. Les plans détaillés à cet égard sont décrits à la section I.

De façon générale, l'Office a mis en œuvre un cadre de planification des ressources humaines complet et intégré qui cible les priorités organisationnelles au chapitre de la gestion des ressources humaines et traduit une conception de dotation et de recrutement stratégique. Ce cadre comprend la mise en œuvre à la fois d'un plan stratégique échelonné sur trois ans relativement aux ressources humaines ainsi que d'un plan de relève.

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

3.1 Information sur l'Office

L'Office exerce ses pouvoirs par l'entremise de ses membres nommés par le gouverneur en conseil. Ce dernier peut nommer au plus sept membres dont un président et un vice-président. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités peut également nommer jusqu'à trois autres membres temporaires.

Le président est tenu de rendre des comptes relativement à la seule activité de programme de l'Office. Le vice-président assume le rôle du président en l'absence de celui-ci. Tous les membres de l'Office sont responsables des décisions quasi judiciaires qu'ils rendent relativement aux dossiers dont est saisi l'Office.

Sur le plan organisationnel, l'Office compte quatre directions générales : la Direction générale des transports ferroviaire et maritime, la Direction générale du transport aérien et des transports accessibles, la Direction générale des services juridiques et du secrétariat, et la Direction générale de la gestion centrale. Tous les directeurs généraux et les directeurs des Communications et de la Vérification interne se rapportent au président.

Les activités des deux directions générales chargées de l'exécution du programme, soit la Direction générale des transports ferroviaire et maritime et la Direction générale du transport aérien et des transports accessibles, ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. Quant à la Direction générale des services juridiques et du secrétariat, elle touche aux activités liées à la réglementation alors que la Direction générale de la gestion centrale assure le soutien administratif.

Les bureaux de l'administration centrale de l'Office sont situés dans la région de la capitale nationale. L'Office occupe des bureaux régionaux dans six villes au Canada. Les employés qui s'y trouvent veillent au respect des dispositions législatives visant le transport aérien et les transports accessibles. Pour en savoir davantage au sujet du rôle et de la structure de l'Office, visitez le site Internet www.otc.gc.ca/about-nous/index_f.html.

3.2 Lien de l'Office aux secteurs de résultats du gouvernement du Canada

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

Activité de programme : Réglementation économique du système de transport fédéral

2007–2008						
(en milliers de dollars)	Dépenses budgétaires			Total - Budget principal des dépenses	Rajustements (dépenses ne figurant pas dans le budget principal des dépenses)	Total des dépenses prévues
	Dépenses de fonctionnement	Contributions et autres paiements de transfert	Dépenses budgétaires brutes			
	26 611	3 444	26 055			
Total	26 611	3 444	26 055	26 055	1 159	27 214

La seule activité du programme de l'Office contribue à l'obtention du résultat du gouvernement du Canada : « Un marché équitable et sécurisé ».

3.3 Tableaux

3.3.1 Tableau 1 : Dépenses prévues de l'Office et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2006–2007	Dépenses prévues 2007–2008	Dépenses prévues 2008–2009	Dépenses prévues 2009–2010
Réglementation économique du système de transport fédéral	26 817	26 055	26 026	26 026
Dépenses budgétaires du budget principal des dépenses (brut)	26 817	26 055	26 026	26 026
Total du Budget principal des dépenses	26 817	26 055	26 026	26 026
<i>Rajustements</i>				
Budget supplémentaire des dépenses :				
Cadre de politique économique des aéroports au Canada - pour couvrir les coûts associés aux appels	0	0	275	275
Report de fonds du budget de fonctionnement	1 049	1 159	0	0
Autre :				
Crédit 15 du CT	251	0	0	0
Utilisation du produit de l'aliénation des biens en surplus de la Couronne	65	0	0	0
Excédent de fonctionnement	(500)	0	0	0
<i>Total des rajustements</i>	865	1 159	275	275
Total des dépenses prévues	27 682	27 214	26 301	26 301
<hr/>				
Total des dépenses prévues	27 682	27 214	26 301	26 301
Moins : Revenus non disponibles	(86)	(59)	(59)	(59)
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 267	3 256	3 200	3 200
Total des dépenses pour l'Office	30 863	30 411	29 442	29 442
<hr/>				
Équivalents temps plein	267	255	242	242

Les dépenses prévues de l'Office ainsi que le nombre d'équivalents temps plein seront à la baisse au cours des prochaines années. Par suite de la réduction du financement, l'exercice financier 2007–2008 en sera un de transition au cours duquel l'Office équilibrera la charge de travail et les ressources réduites en recourant aux fonds reportés du budget opérationnel de 2006–2007. Après cette période de transition, les dépenses prévues et les équivalents temps plein se stabiliseront.

3.3.2 Tableau 2 : Postes votés et législatifs

(en milliers de dollars)			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal 2007-2008	Budget 2006-2007
25	Dépenses du programme	22 611	23 173
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	3 444	3 644
	Total pour l'Office	26 055	26 817

Explication des écarts

Les écarts entre les budgets principaux des dépenses de 2006-2007 et 2007-2008 s'expliquent par l'augmentation des compensations versées aux termes des conventions collectives et l'élimination du financement du Programme des plaintes relatives au transport aérien. Pour en savoir davantage à ce dernier égard, voir la section 1.4.4.

3.3.3 Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2007-2008
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 872
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor (sauf les fonds renouvelables)	1 347
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada	23
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	14
Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008	3 256

3.3.4 Tableau 4 : Sources des revenus non disponibles

(en milliers de dollars)	Prévisions des revenus 2006–2007	Revenus prévus 2007–2008	Revenus prévus 2008–2009	Revenus prévus 2009–2010
Remboursement de dépenses des années antérieures	46	37	37	37
Sanctions administratives pécuniaires	40	22	22	22
Vente de produits et services*	0	0	0	0
Total des revenus non disponibles	86	59	59	59

* moins de 100 \$ par année financière

3.3.5 Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur

2007–2008	
Directions générales	Total des dépenses prévues pour la réglementation économique du système de transport fédéral (en milliers de dollars)
Bureau du président*	3 731
Gestion centrale	5 971
Transports ferroviaire et maritime	6 141
Transport aérien et transports accessibles	7 989
Services juridiques et secrétariat	3 382
Total	27 214

* Comprend les membres, la Direction des communications et la Direction de la vérification interne.

3.3.6 Tableau 6 : Vérifications internes

Nom de la vérification interne	Type de vérification	État	Date d'achèvement prévue	Lien électronique au rapport
2007–2008				
• Direction de l'économie des chemins de fer	rôle de réglementation	prévue	septembre 2007	S/O ¹
• Accords internationaux	rôle de réglementation	prévue	décembre 2007	S/O
• Vérifications de suivi	rôle de réglementation	prévue	janv. - mars 2008	S/O
Lien électronique aux plans de vérification et d'évaluation internes : Le plan de vérification est en cours d'élaboration.				

Le plan de vérification interne pour les exercices financiers 2008–2009 et 2009–2010 est en cours d'élaboration.

En ce qui a trait aux récentes vérifications internes, la direction a approuvé toutes les constatations et recommandations sans exception, car aucune ne revêt une importance telle qu'elle aurait des incidences sur les plans et les priorités de l'Office.

¹Une fois complétées, les évaluations et les vérifications internes de l'Office sont affichées à http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/database/newdeptview_f.asp?id=29

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Autres renseignements

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

Résultat stratégique

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



Résultats intermédiaires

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



Extrants

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



Activités

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

4.1.2 Rapports annuels

Les rapports annuels de 1997 à 2005 (pour chaque année civile) sont disponibles sur le site Internet de l'Office : www.otc.gc.ca.

4.1.3 Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Adresse postale : Office des transports du Canada Site Internet : www.otc.gc.ca
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0N9

Secteur	Nom de la personne-ressource	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien à la réglementation	Claude Jacques	Avocat général et secrétaire	(819) 997-9323 claud.jacques@cta-otc.gc.ca
Transport aérien et transports accessibles	Joan MacDonald	Directrice générale	(819) 953-5074 joan.macdonald@cta-otc.gc.ca
Transports ferroviaire et maritime	Ian Spear	Directeur général par intérim	(819) 953-4657 ian.spear@cta-otc.gc.ca
Gestion centrale	Arun Thangaraj	Directeur général par intérim	(819) 997-6764 arun.thangaraj@cta-otc.gc.ca
Planification	Gonnie de Witte	Directrice par intérim	(819) 953-9892 gonnie.dewitte@cta-otc.gc.ca
Communications	Jacqueline Bannister	Directrice	(819) 953-7666 jacqueline.bannister@cta-otc.gc.ca

4.1.4 Lois et règlements administrés

L'Office a première compétence au chapitre de l'application de la loi suivante :

<i>Loi sur les transports au Canada</i>	<i>L.C. (1996), ch. 10</i>
---	----------------------------

L'Office partage la responsabilité pour ce qui est de l'application des lois suivantes :

<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>	<i>L.C. (1992), ch. 37</i>
<i>Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie</i>	<i>L.R. (1985), ch. E-9</i>
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i> ..	<i>L.R. (1985), ch. 17 (3^e suppl.)</i>
<i>Loi maritime du Canada</i>	<i>L.R. (1998), ch. 10</i>
<i>Loi sur l'accès à l'information</i>	<i>L.R. (1985), ch. A-1</i>
<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>	<i>L.C. (1996), ch. 20</i>
<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	<i>L.R. (1985), ch. F-11</i>
<i>Loi sur la modernisation de la fonction publique</i>	<i>L.C. (2003), ch. 22</i>
<i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i>	<i>L.R. (1985), ch. P-21</i>
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	<i>L.R. (1985), ch. 32 (4^e suppl.)</i>
<i>Loi sur le cabotage</i>	<i>L.C. (1992), ch. 31</i>
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	<i>L.R. (1985), ch. R-4</i>
<i>Loi sur le pilotage</i>	<i>L.R. (1985), ch. P-14</i>
<i>Loi sur les langues officielles</i>	<i>L.C. (1985), ch. 31 (4^e suppl.)</i>

L'Office assume l'entière responsabilité des règlements et autres instruments législatifs suivants :

Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes

Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire

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

Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires

Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers

Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)

Règlement sur les transports aériens

Règles générales de l'Office des transports du Canada

L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :

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

Règlement sur le versement par les compagnies de chemin de fer de l'excédent de revenu pour le mouvement du grain

Règlement sur Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

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

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