



# Office des transports du Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant  
le 31 mars 1998

Canada

## **Présentation amélioré des rapports au Parlement**

### **Document pilote**

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs 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.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 1998

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/31-1998

ISBN 0-660-60696-8



## Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une motion afin de répartir, dans le cadre d'un projet pilote, le document antérieurement désigné comme la *Partie III du Budget principal des dépenses* pour chaque ministère ou organisme en deux documents, soit le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*.

Cette décision découle des engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses. Cette démarche vise à mieux cibler les résultats, à rendre plus transparente l'information fournie et à moderniser la préparation de cette information.

Cette année, le rapport d'automne sur le rendement comprend 80 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport du gouvernement intitulé *Une gestion axée sur les résultats*.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 1998, porte sur une responsabilisation axée sur les résultats en signalant les réalisations par rapport aux attentes en matière de rendement et aux engagements en matière de résultats énoncés dans la *Partie III du Budget principal des dépenses* ou le projet pilote de *Rapport sur les plans et priorités* pour 1997-1998. Les principaux engagements en matière de résultats pour l'ensemble des ministères et organismes sont aussi inclus dans *Une gestion axée sur les résultats*.

Il faut, dans le contexte d'une gestion axée sur les résultats, préciser les résultats de programme prévus, élaborer des indicateurs pertinents pour démontrer le rendement, perfectionner la capacité de générer de l'information et soumettre un rapport équilibré sur les réalisations. Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessitent un travail soutenu dans toute l'administration fédérale.

Le gouvernement continue de perfectionner et de mettre au point tant la gestion que la communication des résultats. Le perfectionnement découle de l'expérience acquise, les utilisateurs fournissant au fur et à mesure des précisions sur leurs besoins en information. Les rapports sur le rendement et leur utilisation continueront de faire l'objet d'un suivi pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins actuels et en évolution du Parlement.

Ce rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tb/fkey.html>

Les observations ou les questions peuvent être adressées au gestionnaire du site Internet du SCT ou à l'organisme suivant :

Secteur de la planification, du rendement et des rapports  
Secrétariat du Conseil du Trésor  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa (Ontario) Canada  
K1A 0R5  
Téléphone : (613) 957-7042  
Télécopieur : (613) 957-7044

**OFFICE  
DES TRANSPORTS  
DU CANADA**



**Rapport de rendement**

Pour la  
période ayant pris fin  
le 31 mars 1998

---

L'hon. David M. Collenette, c.p., député  
Ministre des Transports

## Table des matières

Tableau des principaux engagements en matière de résultats .....	1
Partie I : Message du Président .....	4
Partie II : Aperçu .....	6
Mandat, rôle et mission .....	6
Énoncé de mission .....	6
Cadre de fonctionnement .....	6
Objectif .....	7
Priorités stratégiques et défis .....	7
Organisation de l'Office .....	7
Structure .....	8
Secteur d'activité, organisation et composition du programme .....	8
Partie III : Rendement de l'Office .....	10
Attentes en matière de rendement .....	10
Réalizations en matière de rendement .....	11
Renseignements financiers .....	11
Résultats d'ensemble .....	11
Transports ferroviaire et maritime .....	14
Transport aérien et transports accessibles .....	20
Prestation de services et normes à cet égard .....	27
Initiatives de réglementation .....	27
An 2000 .....	28
Partie IV : Information financière .....	29
Autorisation pour 1997-1998 .....	29
Comparaison entre les dépenses totales prévues et les dépenses réelles, 1997-1998 .....	30
Dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles .....	30
Paiements de transfert par secteur d'activité .....	31
Partie V : Groupement des rapports .....	32
Partie VI : Autres renseignements .....	32
A. Rapport annuel de l'Office .....	32
B. Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires .....	32
C. Lois appliquées .....	33

## **Tableau des principaux engagements en matière de résultats**

L'Office des transports du Canada (l'Office) n'est qu'un des nombreux intervenants qui contribuent au maintien du réseau de transport efficace et économique du Canada. Contrairement aux ministères d'exécution qui entretiennent des relations quotidiennes avec les Canadiens, l'Office est un tribunal spécialisé dans les transports. La plupart de ses relations sont entretenues avec des membres de l'industrie des transports et ses utilisateurs qui ont un litige à faire résoudre par l'Office.

L'Office ne peut que s'en remettre à l'évidence mise en relief lors des consultations et des échanges de communications tenus avec les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants de l'industrie des transports au Canada afin d'être en mesure d'évaluer son incidence sur l'économie canadienne. À en juger d'après ces relations, il est clair que l'Office, grâce à la bonne exécution de son mandat, contribue à la compétitivité de l'industrie des transports et influe positivement ainsi sur l'économie canadienne.

La *Loi sur les transports au Canada* (ci-après la Loi) confie à l'Office la responsabilité d'évaluer l'effet de la Loi et les difficultés d'application survenues. C'est dans ce contexte qu'il soumet un rapport annuel à la Chambre des communes. Il tient d'ailleurs à présenter une information améliorée au Parlement et aux Canadiens. Le tableau de la page suivante est une version révisée d'un tableau publié dans l'annexe B du Rapport de 1997 du Président du Conseil du Trésor et repris dans le Budget des dépenses principal de 1998-1999 de l'Office, Partie III - Rapport sur les plans et les priorités.

<b>Office des transports du Canada</b>		
<b>Pour fournir aux Canadiens et Canadiennes :</b>	<b>Qui se manifeste par :</b>	<b>Réalisation signalée dans:</b>
un tribunal administratif qui contribue à rendre le réseau de transport canadien efficace et accessible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la prise de décisions judiciaires à l'intérieur des délais prescrits par la Loi</li> <li>• l'élaboration, par l'entremise de consultations, d'une réglementation efficace et essentielle</li> <li>• la protection des consommateurs et des transporteurs en administrant un système de délivrance de licences aux transporteurs aériens, un système de délivrance de certificats d'aptitude aux transporteurs ferroviaires, des accords et des tarifs aériens internationaux et un programme d'application des règlements</li> <li>• un mécanisme équitable et impartial de règlement des différends sur les questions relevant de la compétence de l'Office</li> <li>• l'utilisation de moyens alternatifs pour régler les différends</li> <li>• l'établissement opportun du barème annuel des taux maximaux pour le transport du grain de l'Ouest avant le 30 avril de chaque année</li> </ul>	<p>Partie III - Résultats d'ensemble - p. 11 Transports ferroviaire et maritime - p. 14 Prestation de services et normes à cet égard - p. 27</p> <p>Partie III - Résultats d'ensemble - p. 11 Transports ferroviaire et maritime - p. 19 Transport aérien et transports accessibles - pages 21 et 24 Initiatives de réglementation - p. 27 Voir aussi le Rapport annuel* - pages 6, 36 à 38, 45 et 46</p> <p>Partie III - Transports ferroviaire et maritime - pages 14, 19 et 20 Transport aérien et transports accessibles - pages 20 à 26 Rapport annuel - pages 29 à 35</p> <p>Partie III - Transports ferroviaire et maritime - pages 14, 15 et 18 à 20 Transport aérien et transports accessibles - pages 23 et 26 Rapport annuel - pages 14, 15, 17, 23, 26 et 41 à 43</p> <p>Partie III - Transports ferroviaire et maritime - p. 15 Transport aérien et transports accessibles - pages 25 et 26 Rapport annuel - pages 16 et 44</p> <p>Partie III - Transports ferroviaire et maritime - p. 17 Rapport annuel - p. 19</p>

<b>Office des transports du Canada</b>		
<b>Pour fournir aux Canadiens et Canadiennes :</b>	<b>Qui se manifeste par :</b>	<b>Réalisation signalée dans:</b>
un tribunal administratif qui contribue à rendre le réseau de transport canadien efficace et accessible (suite)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• l'amélioration de l'accès au système de transport du Canada pour les personnes ayant une déficience en éliminant les obstacles inutiles</li> <li>• des conseils au gouvernement quant à l'évaluation de l'effet de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> (la Loi) et des difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci et d'autres lois connexes</li> </ul>	<p>Partie III - Transport aérien et transports accessibles - pages 24 et 25 Rapport annuel - pages 40 à 42</p> <p>Partie III - Résultats d'ensemble - pages 13 et 27 Rapport annuel - Chapitre 3 - pages 59 à 76</p>

\* Le Rapport annuel de l'Office a été déposé à la Chambre des communes le 13 juin 1998.

## Partie I : Message du Président

L'Office des transports du Canada a réussi, en 1997-1998, à ramener ses proportions à la taille désirée. La conversion de l'Office national des transports (ONT) en l'Office des transports du Canada s'est accompagnée d'une réduction importante de ressources financières (12,3 millions de dollars) et de ressources humaines (environ la moitié de son effectif). La transition a été conçue de manière à toucher le moins possible les voyageurs, les transporteurs, les expéditeurs, les autres groupes et personnes desservis par l'Office ainsi que ses propres employés.

La mission de l'Office consiste à administrer les lois et les politiques du gouvernement en matière de transport, en vue d'aider à réaliser un réseau de transport qui soit efficace et accessible grâce à l'éducation, aux consultations et à une réglementation essentielle. Notons toutefois que l'industrie a beaucoup changé au cours des dernières années. Aujourd'hui, la déréglementation coïncide avec une présence plus discrète du gouvernement. Pour jouer son rôle avec efficacité dans ce nouveau climat, l'Office doit être souple, savoir répondre aux besoins et être pragmatique. Son action doit être rapide et décidée. Bien que son premier rôle réside dans la réglementation économique, l'Office procède davantage comme un conciliateur et un facilitateur en se servant des règlements s'il y a lieu.

Les consultations tenues avec les expéditeurs, les transporteurs, les usagers des transports et les autres membres du secteur font partie intégrante de son activité. Les avis exprimés directement par les parties intéressées aident l'Office à établir les taux de transport, à élaborer des directives et des codes de pratiques au lieu de règlements et à rationaliser les processus. En 1997-1998, l'Office a poursuivi les consultations auprès des clients pour s'assurer que son rôle est bien compris et pour faciliter l'échange d'opinion au sujet des droits et des obligations à exercer et à exécuter dans le nouveau cadre de législation. À l'Office, nous croyons que ce rôle actif—quoique non habituel chez les organismes quasi judiciaires—assure une présence raffermissée propre à contribuer davantage à la solidité du réseau de transport canadien.

Durant l'année, l'Office a commencé à évaluer l'effet de la Loi en vertu du paragraphe 42(2) de celle-ci. Puisque cette Loi est relativement nouvelle, bon nombre de ses aspects n'ont pas encore été mis à l'épreuve. Toutefois, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996, les avis bien éclairés au sujet de son incidence profitable aux uns et restreignante pour d'autres se sont multipliés. Encouragé par cette information et fort de son expérience, l'Office a effectué une évaluation préliminaire des contributions de la Loi à la politique des transports au Canada. Cette évaluation a été déposée à la Chambre des communes le 17 juin 1998 dans les pages du Rapport annuel de l'Office.

Je crois que ce rapport prouve que les voyageurs, expéditeurs et transporteurs canadiens profitent beaucoup des contributions de l'Office à l'existence d'un réseau de transport efficient et accessible au Canada. Je suis convaincue également qu'au cours de cette première année d'activité, l'Office s'est donné une assise solide en vue de l'avenir.

Marian L. Robson

## Partie II : Aperçu

### Mandat, rôle et mission

L'Office s'acquitte de toutes les fonctions qui lui ont été attribuées en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, de la *Loi sur le cabotage*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la *Loi sur le pilotage*. Ces fonctions comprennent l'application de la Politique nationale des transports, la prise de règlements et, chaque fois que cela est possible, l'introduction de directives et de codes de pratiques. L'Office jouit de tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour supérieure et peut rendre des décisions et des arrêtés sur toutes les questions qui relèvent de sa compétence.

Par ailleurs, l'Office délivre des certificats ou des licences aux transporteurs qui désirent pénétrer les marchés du transport aérien et ferroviaire. Il est appelé à régler les différends portant sur les tarifs, les services et d'autres questions. Enfin, l'Office a le mandat d'éliminer les obstacles abusifs à la mobilité des personnes ayant une déficience qui désirent utiliser les services de transport de compétence fédérale.

### Énoncé de mission

Notre mission est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de rendre les systèmes de transport efficaces et accessibles à l'aide d'éducation, de consultations et de la réglementation essentielle.

### Cadre de fonctionnement

Alors que le rôle de Transports Canada est d'appuyer les politiques du Ministre et de réglementer la sécurité des transports, celui de l'Office est d'être responsable de la réglementation économique des transports de compétence fédérale. Avec la collaboration du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et de Transports Canada, l'Office fait également fonction d'Administration aéronautique officielle au chapitre des accords aériens bilatéraux. Enfin, l'Office entretient des rapports avec Revenu Canada concernant les exemptions relatives au cabotage, avec la Commission canadienne des droits de la personne en ce qui concerne le transport des personnes ayant une déficience ainsi qu'avec la province de l'Ontario pour la réglementation du transport ferroviaire dans cette province.

Même si l'Office traite avec les consommateurs et les transporteurs canadiens en deçà des frontières canadiennes, il reconnaît aussi l'importance des marchés internationaux dans lesquels la plupart des transporteurs canadiens et leurs clients exercent leurs activités. Ses

décisions peuvent affecter la situation concurrentielle des producteurs et des transporteurs canadiens sur les marchés internationaux.

## **Objectif**

L'Office contribue à la mise en place d'un réseau de transport national à la fois efficient et accessible qui répond aux besoins des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et des autres utilisateurs.

## **Priorités stratégiques et défis**

L'Office des transports du Canada agira de façon :

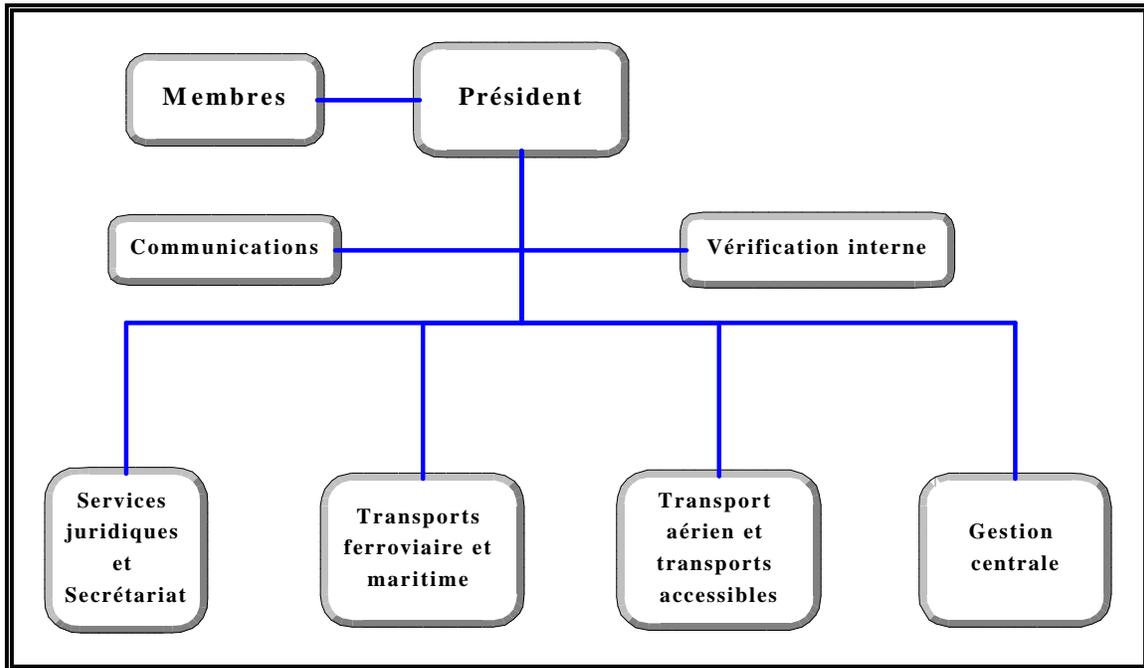
- à rendre des décisions indépendantes dans le cadre d'un processus basé sur l'intégrité et l'équité pour toutes les parties en sa qualité de tribunal quasi judiciaire;
- à s'assurer que ses clients comprennent pleinement son mandat ainsi que leurs droits et leurs obligations en vertu de la Loi et des autres dispositions législatives applicables;
- à demeurer sensible aux besoins des clients, dans les limites de son mandat législatif, par des communications ouvertes, opportunes et fondées sur le respect;
- à assurer le plus haut niveau d'expertise et de qualité de travail.

## **Organisation de l'Office**

L'Office exerce ses pouvoirs par l'intermédiaire d'un président, d'un vice-président et d'un nombre maximal de cinq membres à temps plein et de trois membres à temps partiel. Ces personnes sont nommées par le gouverneur en conseil. Présentement, il est composé de sept membres comprenant le président, le vice-président et cinq membres à temps plein. L'Office comprend deux directions générales, soit celles des Transports ferroviaire et maritime et celle du Transport aérien et des transports accessibles. Il comprend également une Direction générale des services juridiques et du secrétariat, et une Direction générale de la gestion centrale qui appuient le Programme dans son ensemble (voir le tableau à la page 8).

L'administration centrale de l'Office est située dans la Région de la capitale nationale. Toutefois, l'Office compte également un certain nombre de bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Mississauga, Winnipeg, Edmonton et Vancouver qui s'occupent des fonctions de l'application de la Loi relative au transport aérien et aux transports accessibles.

## Structure



### Secteur d'activité, organisation et composition du programme

L'Office a un seul secteur d'activité, soit le programme de l'Office des transports du Canada, et il compte quatre sous-secteurs :

#### *Membres et soutien de la réglementation*

Ce sous-secteur d'activité comprend le bureau du président, les Services juridiques et le Secrétariat. Il a pour objectif d'assurer l'application régulière de la Loi en suivant un processus quasi judiciaire de prise de décisions et de réglementation à la fois solide, opportun et efficace qui cadre avec les lois établies et les politiques et priorités gouvernementales. Les Membres rendent des décisions à l'égard de requêtes, de plaintes ou de différends ainsi que d'autres questions dont il est saisi. En ce qui a trait aux questions qui relèvent de sa compétence, celui-ci a les pouvoirs, les droits et les privilèges d'une cour supérieure et il prend des règlements, des décisions et des arrêtés sur ces questions. Puisque toute décision de l'Office sur une question de fait relevant de sa compétence est exécutoire, à l'exception des directives édictées par le gouverneur en conseil ou des appels logés auprès de ce dernier, il est essentiel que des services juridiques et de soutien réglementaire de la plus haute qualité soient fournis à l'Office.

## **Transports ferroviaire et maritime**

Ce sous-secteur d'activité a pour principaux objectifs de s'assurer que les services de transport ferroviaire et maritime sont appropriés, rentables et adaptés aux besoins des entreprises canadiennes. À cet effet, l'Office s'acquitte de plusieurs fonctions : il délivre des certificats d'aptitude aux compagnies ferroviaires canadiennes et gère de façon efficace l'infrastructure ferroviaire. Ceci comprend le règlement des différends entre les chemins de fer et les administrations routières et les compagnies de services publics, ainsi que la répartition des coûts liés aux projets de construction ferroviaire. L'Office suit également l'évolution des chemins de fer d'intérêt local au Canada et traite les plaintes relatives à la cession et à l'abandon des lignes ferroviaires. Il voit à ce que les méthodes d'établissement des coûts d'exploitation ferroviaire s'appuient sur des données pertinentes et exactes qui pourront contribuer à l'élaboration de la politique ferroviaire fédérale. Ce sous-secteur d'activité administre également les demandes, les plaintes et les enquêtes portant sur diverses activités de transport maritime, y compris, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1999, la tenue d'enquêtes sur des plaintes au sujet des droits fixés par les administrations portuaires sous le régime de la *Loi maritime du Canada*. Enfin, il favorise et maintient une juste concurrence, tout en veillant aux intérêts des usagers des services de transport et en réglant les conflits entre expéditeurs, transporteurs ferroviaires et autres intervenants, de telle sorte que les tarifs ou les conditions ne constituent pas un obstacle injuste à l'acheminement des marchandises, au développement industriel et au commerce. Par ces activités, l'Office encourage et maintient la juste concurrence tout en protégeant les intérêts des utilisateurs des transports.

## **Transport aérien et transports accessibles**

Ce sous-secteur d'activité contribue à assurer des services de transport aérien qui satisfont certaines normes financières minimales (à l'intérieur, à destination et en provenance du Canada). À cet effet, l'Office administre le système de délivrance des licences aux transporteurs aériens, les accords aériens internationaux, les tarifs aériens internationaux et un programme d'application des règlements. Il permet également d'améliorer l'accès au réseau de transport du Canada par les personnes ayant une déficience en réglant les plaintes logées par celles-ci et en élaborant des codes de pratiques et des règlements. Comme le prévoit la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, la fonction d'appel de l'Office applicable aux redevances de NAV CANADA<sup>1</sup> sera exécutée par ce sous-secteur d'activité à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998.

## **Gestion centrale**

Ce sous-secteur d'activité fournit toute une gamme de processus et de services de gestion et d'administration pour appuyer les programmes de l'Office.

---

1 NAV CANADA est l'organisation sans but lucratif nouvellement créée du secteur privé à qui l'exploitation du système de navigation aérienne a été confiée.

## **Partie III : Rendement de l'Office**

### **Attentes en matière de rendement**

Dans la Partie III de son Budget des dépenses principal de 1997-1998, l'Office décrivait quatre attentes principales :

1. continuer de fournir de l'information sur la nouvelle législation et sur le mandat du nouvel Office et mieux répondre aux préoccupations des intervenants du milieu;
2. terminer et mettre en oeuvre son plan stratégique qui porte notamment sur le nouveau rôle de l'Office, les stratégies de communication et d'information, le milieu de travail de ses employés, les processus de travail et les activités;
3. continuer de chercher des moyens de rechange à la réglementation, en conformité avec la politique du gouvernement en matière de réglementation; et
4. atteindre son objectif de réduction fixé au lendemain de l'Examen des programmes, tout en s'efforçant de réduire au minimum l'impact de cette réduction sur la prestation des programmes au public.

L'Office décrit dans les pages suivantes un certain nombre de réalisations de 1997-1998 ainsi que les activités menées en vue de produire ces résultats. Il importe de noter que certaines réalisations ne peuvent se concrétiser en une seule année financière. Par exemple, la tâche de mieux s'occuper des préoccupations des intervenants et celle de chercher des solutions de rechange aux règlements sont des activités permanentes. C'est pourquoi l'Office continuera de faire état, au cours des années à venir, de l'avancement des démarches en vue de satisfaire ces attentes.

## Réalisations en matière de rendement

Le rendement financier de l'Office en 1997-1998 est présenté au tableau ci-dessous.

### Renseignements financiers

<b>Office des transports du Canada</b>	
Dépenses prévues	\$21 744 000
<i>Autorisations totales *</i>	\$56 763 000
<b>Dépenses réelles en 1997-1998</b>	\$56 709 000

**\*Nota :** La différence de 35 millions de dollars entre les dépenses prévues et le total des autorisations s'explique par les redressements finaux de paiements de contributions qui étaient versés habituellement sous le régime de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de la *Loi sur les chemins de fer*. Les deux programmes de subvention ont été éliminés lors de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, le 1<sup>er</sup> juillet 1996.

Le champ d'activité de l'Office ressort mieux lors de l'examen du sous-secteur des Transports ferroviaire et maritime et du sous-secteur du Transport aérien et des transports accessibles. Les résultats qui transcendent ces trois sous-secteurs d'activité sont décrits sous le titre \* Résultats d'ensemble +.

### Résultats d'ensemble

Au printemps de 1997, l'Office a achevé et commencé à exécuter son plan stratégique, lequel continue de guider ses activités.

Les stratégies clés sont mises en relief ci-après :

- en sa qualité de tribunal quasi judiciaire, rendre des décisions indépendantes dans le cadre d'un processus basé sur l'intégrité et l'équité pour toutes les parties

En 1997-1998, l'Office a pris quelque **1 400 décisions dans les délais de 120 jours**, sauf dans un petit pourcentage (**environ 6 %**) de cas où les parties ont convenu d'une prorogation. La Cour fédérale n'a renversé **aucune** des six décisions de l'Office sur lesquelles on avait logé un appel en 1997-1998.

L'Office s'est servi plus souvent de son site Web pour diffuser de l'information. De plus, il a produit et distribué, par le courrier ou lors d'événements publics, des brochures et des guides destinés à faire connaître des changements législatifs et à aider les intéressés à utiliser les services de l'Office. Dans certains cas, ces brochures et ces guides ont été produits en consultation avec l'industrie des transports et ses clients.

- s'assurer que ses clients comprennent pleinement son mandat ainsi que leurs droits et leurs obligations en vertu de la Loi et des autres dispositions législatives applicables
- demeurer sensible aux besoins des clients, dans les limites de son mandat législatif, par des communications ouvertes, opportunes et fondées sur le respect

- assurer le plus haut niveau d'expertise et de qualité de travail

Deux aspects clés du mandat de l'Office consistent à élaborer des règlements portant sur l'accessibilité et à superviser l'application de ces règlements dans tous les modes de transport de compétence fédérale. Conformément à la politique du gouvernement, l'Office a continué de chercher des moyens de rechange à la réglementation. À ce chapitre, il est en train d'élaborer ou a déjà mis en vigueur des codes de pratiques relatifs à l'accès aux transports aérien, ferroviaire et maritime.

L'Office a diffusé publiquement son Code de pratiques sur l'accessibilité des voitures de chemin de fer et sur les conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience, en collaboration avec VIA Rail et des représentants de la communauté des personnes ayant une déficience.

Les membres et le personnel de l'Office ont participé à plus de 20 événements en 1997-1998, y compris des rencontres, des consultations et des expositions commerciales, pour expliquer le rôle de l'Office ou recueillir de l'information sur la manière de s'occuper le mieux possible des besoins des transporteurs, des expéditeurs, des municipalités, des voyageurs ayant une déficience et d'autres utilisateurs des transports, dans les limites de son mandat.

L'Office a produit une stratégie de communication en vue de répondre aux besoins des personnes touchées par le nouveau climat de réglementation. Elle comprend la tenue de consultations avec des associations industrielles et des administrations publiques internationales, provinciales et locales. La stratégie souligne également l'importance de la technologie de l'information. L'Office a utilisé plus

souvent son site Web pour diffuser de l'information, par exemple, et il a l'intention de s'assurer que ses systèmes actuels soient compatibles avec l'an 2000 (voir à la page 28).

L'Office a été déclaré \* ministère le plus touché + en raison des réductions d'effectif entrées en vigueur en 1996-1997 et 1997-1998. Alors qu'il perdait environ la moitié de

son effectif, l'Office s'est adapté à son nouveau mandat et a continué de jouer son rôle d'organisme de réglementation d'une manière efficace et sensible aux besoins des clients. De plus, la collaboration manifestée auprès des syndicats et des employés a permis à l'Office de préserver la motivation et la productivité, afin que les services aux clients ne soient pas trop perturbés durant la transition.

À l'origine, le budget de l'Office devait être réduit de 13 millions de dollars environ. Toutefois, des tâches imprévues telles que la réaction aux appels interjetés contre les redevances de NAV CAN ont créé des besoins de ressources supplémentaires. Le 1<sup>er</sup> avril 1998, le budget de fonctionnement de l'Office (paiements de transfert exclus) était d'environ 38 p. 100 inférieur aux niveaux de 1994-1995, soit une réduction d'environ 12,3 millions de dollars.

Chaque année, conformément à l'article 42 de la Loi, l'Office dépose son rapport au gouverneur en conseil par l'entremise du Ministre. Ce rapport décrit en

En 1996, des expéditeurs ont affirmé à l'Office que le processus d'arbitrage instauré en vertu de la Loi avait pris une tournure juridique trop lourde et coûteuse. Au printemps de 1997, l'Office a consulté des participants antérieurs afin d'élaborer et proposer un ensemble de directives sur la manière d'appliquer ce processus. Les directives provisoires émises au printemps de 1998 devraient aider tous ceux qui sont impliqués dans ce processus. (Voir page 18)

détail les demandes faites à l'Office, ses conclusions à leur égard et les décisions prises. Il comporte également une analyse de l'effet de la Loi et fait état des difficultés d'application survenues. Puisque la Loi est relativement nouvelle, bon nombre de ses aspects n'ont pas encore été mis à l'épreuve. Toutefois, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996, de nombreux

avis éclairés attestent de la manière dont elle a profité aux uns et restreint d'autres parties. Fondé sur cette information et fort de sa propre expérience, l'Office a produit des évaluations préliminaires de l'efficacité avec laquelle la Loi contribue à l'application de la politique des transports du Canada. Le chapitre 3 du Rapport annuel de l'Office déposé à la Chambre des communes le 17 juin 1998 fournit de plus amples détails sur ces évaluations préliminaires comme par exemple : le délai pour rendre une décision, le règlement de différends et l'accès concurrentiel.

L'analyse préliminaire est importante, car, au moment propice, la Loi pourra être mise au point, s'il y a lieu, afin qu'elle puisse favoriser l'essor du réseau canadien des transports, lequel constitue un élément vital de notre économie nationale. L'Office espère consulter pleinement la communauté au cours des prochaines années pour approfondir cette évaluation. En fait, il dressera le plan d'une consultation permanente au sujet de la Loi pour s'assurer que le processus profite à ceux qui ont besoin d'information pour améliorer le réseau de transport canadien.

Le Rapport annuel de l'Office peut être consulté sur le site Web de l'OTC : [www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca). Il est également disponible en format accessible.

## Transports ferroviaire et maritime

### *Aperçu*

L'Office fournit des services quasi judiciaires d'une manière indépendante, impartiale et rapide pour protéger les intérêts des industries canadiennes du transport ferroviaire et du transport maritime et les intérêts du public canadien. Il évite les différends coûteux et prolongés grâce à des méthodes de médiation et de facilitation permettant d'atténuer les conflits, d'améliorer les possibilités d'affaires et de promouvoir un réseau de transport canadien qui soit viable, économique, efficace et compétitif sur les marchés internationaux.

En 1997-1998, l'Office a continué de traiter des demandes et des plaintes, de réviser les procédures et de tenir des consultations au sujet de la nouvelle Loi, y compris au sujet de son nouveau rôle et des préoccupations de l'industrie du transport et des groupes et personnes touchés par cette industrie.

### *Activités relatives à l'infrastructure*

L'Office approuve la construction ou l'exploitation de voies ferrées, résout les problèmes de franchissement et autres questions connexes entre les compagnies de chemin de fer et d'autres parties. De plus, il rend des décisions touchant les plaintes sur la conformité avec le processus de cessation de l'exploitation de voies ferrées. Pour que les consommateurs, les expéditeurs, les autres parties affectées ainsi que les compagnies de chemin de fer soient protégés, une personne peut construire ou exploiter un chemin de fer et recevoir un certificat d'aptitude uniquement lorsque l'Office est convaincu que cette personne possède une assurance-responsabilité civile suffisante. En 1997-1998, l'Office a rendu 37 décisions au sujet de certificats nouvellement délivrés ou existants.

Les autorisations, les décisions et le rôle de facilitateur de l'Office à l'égard de l'infrastructure peuvent influencer sur des coûts de 200 à 400 millions de dollars en construction routière, ferroviaire et autre chaque année. Tout en assurant la prise d'une décision indépendante et impartiale, la procédure de résolution d'une plainte permet d'éviter des litiges coûteux et tente de promouvoir des relations harmonieuses entre les compagnies de chemin de fer et les groupes et personnes en interaction avec elles. Au cours de l'année, l'Office a traité 331 demandes, résolu 154 plaintes et traité 21 ententes enregistrées dans ce domaine.

L'exploitation ou la construction d'une voie ferrée peut causer des problèmes de bruit, de vibration, de pollution et de drainage aux propriétaires des terrains voisins. Pour s'en occuper, l'Office a tenu des consultations poussées auprès des compagnies de chemin de

#### Guides sur l'infrastructure ferroviaire

- ! Guide sur la Direction de l'infrastructure ferroviaire
  - ! Guide sur les passages à niveau privés (ruraux)
  - ! Guide sur les croisements des lignes de chemin de fer
  - ! Guide sur la construction des lignes de chemin de fer
  - ! Guide sur la répartition des coûts d'installations ferroviaires
  - ! Guide sur les franchissements routiers
  - ! Guide sur les franchissements par dessertes
  - ! Guide sur le dépôt de plaintes relatives aux dommages résultant de la construction ou de l'exploitation ferroviaire
- Disponibles sur le site Web à [www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)

fer, de l'Association des chemins de fer du Canada, de Transports Canada et de la Fédération canadienne des municipalités. C'est ainsi qu'il a proposé un processus en deux volets dont le premier consiste en une tentative par les compagnies de chemin de fer et les parties touchées de résoudre le problème eux-mêmes. En cas d'échec, n'importe quelle des parties peut, dans le cadre du second volet, soumettre la question à l'Office pour qu'elle soit résolue. L'Office a donné un caractère officiel à cette procédure avec l'accord de toutes les parties et il joint une brochure à ce sujet aux autres guides sur l'infrastructure ferroviaire.

La Loi autorise l'Office à administrer les dispositions législatives relatives aux franchissements ferroviaires pour le compte d'une province. Une seule entente a été conclue à ce sujet, avec l'Ontario en 1996-1997. Des consultations ont été tenues à ce chapitre avec le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique en 1997-1998. De telles initiatives permettent d'éliminer le double emploi et offrent aux autres gouvernements l'option de se prévaloir de l'expertise que possède déjà l'Office.

#### *Transferts et cessation de l'exploitation des lignes*

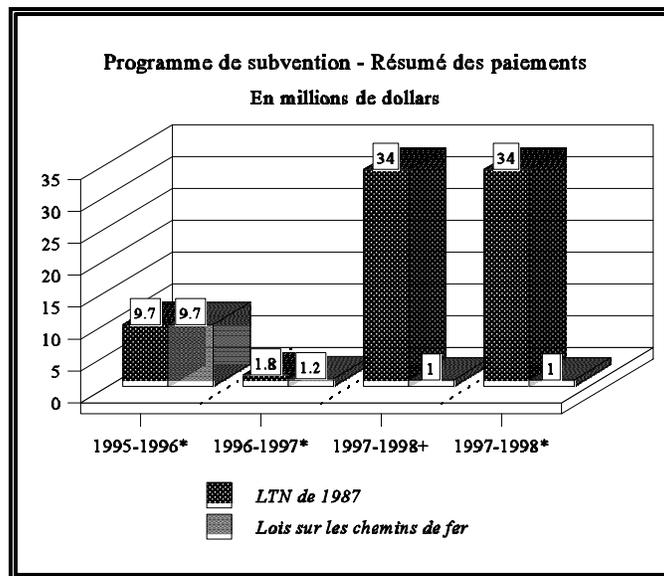
Un processus simplifié enchâssé dans la Loi permet à une compagnie de chemin de fer canadienne de céder ou cesser d'exploiter des lignes ferroviaires. La Loi encourage cependant la création de lignes de chemin de fer d'intérêt local. À cet égard, l'Office suit l'évolution de ce genre de lignes, p. ex. leurs rapports avec les chemins de fer réglementés par le fédéral et leurs incidences sur l'industrie des transports et sa clientèle. La Loi garantit également aux organismes gouvernementaux l'accès à des biens ferroviaires dans n'importe quel but à un prix raisonnable. L'Office a résolu deux plaintes officielles et cinq plaintes non officielles formulées par des parties d'avis qu'une non-conformité au processus de cession et de cessation d'exploitation portait atteinte aux droits qu'elles possèdent en vertu de la Loi.

#### *Subventions*

L'Office a la responsabilité d'achever le traitement des réclamations de subvention en suspens héritées d'un régime antérieur (voir l'article 178 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et l'article 270 de la *Loi sur les chemins de fer*). Ces deux programmes de subvention ont été éliminés lors de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*. En vertu des activités de transition nécessaires à l'achèvement de

ces programmes de subventions, censé prendre fin en 1998, l'Office traite les réclamations visant les activités approuvées de transport de marchandises et de passagers qui avaient cours le 30 juin 1996 ou avant cette date. L'Office vérifie la validité de chaque réclamation et, ensuite, les données financières et d'exploitation pertinentes déposées pour chaque activité ou service par la compagnie de chemin de fer qui affirme avoir subi une perte. Ce processus permet de s'assurer que le gouvernement verse une indemnisation légitime pour des services que les compagnies de chemin de fer ont fournis au public canadien.

En 1997, les chemins de fer ont soumis leurs demandes finales rajustées pour l'année civile 1996. Ces demandes comprenaient un montant de 26 millions de dollars au chapitre des pertes résultant de l'amortissement de l'actif ferroviaire pendant la période où cet actif était subventionné en vertu de la réglementation. Par conséquent, dans son budget des dépenses supplémentaires de 1997-1998, l'Office a prévu 35 millions de dollars afin d'effectuer les paiements prévus en vertu de la législation relativement aux réclamations finales, comme on l'indique ci-après.



## *Taux ferroviaires et détermination des coûts*

Le barème des taux maximums entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1997 pour la campagne agricole de 1997-1998 était de 2 p. 100 plus élevé que celui de l'année précédente. Cette hausse faisait suite à l'inflation des prix d'éléments du transport ferroviaire tels que la main-d'oeuvre, le combustible, les matériaux et les immobilisations ainsi qu'une réduction exprimant l'abandon d'embranchements ferroviaires tributaires de la production du grain. Pour un mouvement moyen allant de 1 026 à 1 050 milles, le taux maximum du transport d'une tonne de grain a été fixé à 34,78 \$, soit une hausse de 69 cents par rapport au taux précédent.

Comme l'exige la Loi, l'Office a établi un barème annuel des taux maximums pour le transport du grain par chemin de fer au mois d'avril 1997. Ce barème est la conclusion d'un processus de détermination des taux maximums qui tient compte des changements de prix, passés et prévus, dans divers secteurs, d'analyses et de consultations en table ronde sur le calcul d'un barème préliminaire avec les

représentants des producteurs, ceux des sociétés céréalières, les compagnies de chemin de fer et les gouvernements fédéral et provinciaux.

En décembre 1997, le Ministre a confié à l'honorable juge Willard Z. Estey l'examen de la manutention et du transport du grain au Canada. Il se peut que les recommandations subséquentes et leur incidence sur les dispositions actuelles de la Loi relatives au transport du grain de l'Ouest influent sur l'activité de l'Office dans un proche avenir. Invité à participer à l'examen, l'Office a fait une présentation en mars 1998.

L'Office surveille le respect des normes de comptabilité utilisées par l'industrie ferroviaire canadienne, normes énoncées dans la Classification uniforme des comptes (CUC). En 1997-1998, l'Office a continué d'aider les compagnies de chemin de fer à simplifier les exigences en matière de rapports aux fins de la CUC. L'Office a amélioré en même temps d'autres aspects du processus d'établissement des coûts pour réduire le fardeau des rapports tout en s'assurant que les coûts soient déterminés d'une manière juste et raisonnable.

Les gouvernements de plusieurs pays ont exprimé le désir de mieux connaître l'expertise confirmée de l'Office en matière d'établissement des coûts. C'est à leur demande que le personnel a donné des exposés à des représentants de la Chine, de l'Indonésie et du Mexique. Il s'est également rendu en Indonésie avec une équipe de représentants du gouvernement canadien pour rencontrer leurs homologues afin de discuter de la réforme des chemins de fer dans ce pays.

## *Plaintes sur le transport ferroviaire et maritime et services de vérification*

En 1997-1998, le personnel des Transports ferroviaire et maritime de l'Office a consacré beaucoup de temps aux usagers pour leur faire connaître leurs droits

Le 30 mars 1998, l'Office a entrepris une vaste audience publique à la suite d'une plainte déposée par la Commission canadienne du blé (CCB), selon laquelle la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique lui ont causé des dommages et pertes considérables en ne s'acquittant pas de leurs obligations de service.

sous le régime de la Loi et pour continuer le traitement des plaintes des usagers à l'égard de services de transport. La division ferroviaire a traité 115 plaintes et demandes d'information. Une de ces plaintes a donné lieu à une audience publique. L'Office a traité 282 plaintes, demandes ou besoins d'information dans le domaine maritime.

En 1997-1998, suite aux préoccupations exprimées, l'Office a évalué et amélioré le processus d'arbitrage. Il a, par exemple, allongé et mis à jour la liste des arbitres en consultation avec des représentants de l'industrie. Il a également élaboré et diffusé la version préliminaire de directives relatives aux processus de sélection d'arbitres et la version provisoire de règles de conduite d'arbitrage. Des parties intéressées ont souligné à l'Office l'importance du processus de sélection en insistant sur le fait qu'ils profiteraient d'une bonne connaissance du processus de sélection d'arbitres. En vertu du paragraphe 163(1) de la Loi, l'Office peut établir les règles de procédure applicables à l'arbitrage dans les cas où les parties et l'arbitre ne peuvent s'entendre sur la procédure. L'Office élabore actuellement ces règles en tenant compte des observations formulées par d'anciens participants au processus d'arbitrage et par les autres parties intéressées.

De plus, l'Office examine et vérifie certains systèmes comptables et certaines données statistiques des chemins de fer réglementés par le fédéral afin d'assurer qu'ils soient conformes à la législation qui les régit et que les données ferroviaires soient uniformes et compatibles aux fins d'établissement des coûts.

L'Office a conclu un protocole d'entente avec Transports Canada pour échanger les

### **Résultats des services de vérification en 1997-1998**

- 79 vérifications effectuées
- analyses statistiques de l'Office utilisées par plus de 120 clients
- technologie de représentation géographique utilisée par plus de 70 clients

données ferroviaires nécessaires à l'élaboration de la politique, à l'examen de l'industrie, aux programmes de subvention ou à l'exécution de recherche d'éléments de preuve dont l'Office a besoin pour le traitement des demandes ou la conduite des audiences. Grâce à ce protocole, les deux organismes éviteront un chevauchement de compétences, et une vérification centralisée garantira la cohérence des bases de données sur les transports. L'Office prévoit de conclure durant l'année financière courante une

autre entente conjointe de partage d'information avec Transports Canada, Statistique Canada, le CP et le CN.

L'Office doit revoir le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* lorsque les circonstances le dictent et au moins une fois tous les cinq ans à partir de l'entrée en vigueur du règlement. Chaque année, plus de 150 000 wagons sont déplacés d'une ligne de chemin de fer à une autre par l'interconnexion. Un chemin de fer est tenu d'accepter les wagons d'un expéditeur situé le long de la voie et d'acheminer ces wagons à la ligne d'une compagnie concurrente, si l'expéditeur le demande et lorsque les deux compagnies disposent d'une interconnexion. Le prix applicable au déplacement d'un wagon sur une courte distance entre deux lignes de chemin de fer est fixé par l'Office. L'interconnexion est une façon d'assurer aux expéditeurs canadiens un accès compétitif aux marchés. L'examen garantit l'imposition de taux et de conditions justes et équitables aux expéditeurs et aux compagnies de chemin de fer. C'est un exercice opportun au point de vue des coûts et des conditions économiques actuelles. L'examen des taux de 1997 a porté notamment sur l'application de l'article 112 de la Loi. Nouvellement adopté, cet article exige que l'Office établisse des taux commercialement justes et raisonnables pour toutes les parties. L'Office a mené des consultations détaillées dans l'ensemble du pays et, à la suite de celles-ci, les taux applicables aux rames de 60 wagons ou moins ont augmenté en moyenne de 3,4 p. 100 en 1996. Inversement, les taux relatifs aux rames de plus de 60 wagons ont diminué en moyenne de 21,4 p. 100. L'Office a publié les modifications apportées aux taux dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 10 décembre 1997 et il a reçu des commentaires favorables à l'égard de sa démarche.

En 1997-1998, l'Office a traité 126 demandes de licence de cabotage pour l'utilisation de navires étrangers pour le transport de passagers. La *Loi sur le cabotage* permet à l'Office de veiller à ce que des bâtiments canadiens, et non des bâtiments étrangers, servent le plus possible aux activités menées dans les eaux canadiennes. L'industrie maritime canadienne est devenue plus consciente de ces demandes; en conséquence, de plus en plus d'exploitants s'opposent à l'utilisation de navires étrangers pour le transport de passagers, car cela affecte les marchés du loisir et du tourisme. Durant l'année, l'Office a réduit le temps d'émission des avis à l'industrie pour le faire en une journée au lieu de quatre comme c'était le cas auparavant, ce qui a raccourci la durée moyenne du traitement de toutes les demandes. Dans certains cas, l'industrie a besoin de navires étrangers à des fins urgentes; durant l'année, l'Office s'est occupé de cette question en autorisant les demandeurs à communiquer directement avec les exploitants canadiens, qui avisent ensuite l'Office que des navires canadiens ne sont pas disponibles. Cette mesure permet à l'industrie de réagir plus rapidement aux demandes.

Traitement amélioré des demandes de licence de cabotage.
--

Les administrations de pilotage sont des sociétés d'État qui peuvent imposer des droits justes et raisonnables pour la prestation des services de pilotage et elles ont la responsabilité de produire suffisamment de recettes pour connaître l'autonomie financière. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Office enquête sur les oppositions aux tarifs de pilotage proposés. Toute personne estimant que le tarif proposé porte atteinte à l'intérêt

public peut signifier son opposition à l'Office. Lorsqu'un avis d'opposition est déposé officiellement, l'Office doit enquêter sur la proposition tarifaire et déterminer si elle porte atteinte à l'intérêt public. Il tient compte du fait que les services de pilotage sont obligatoires et que les expéditeurs ont un droit de recours s'ils sont d'avis que les droits sont injustes. En 1997-1998, l'Office a terminé son enquête sur deux propositions tarifaires de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Dans les deux cas, l'Office a déterminé que les propositions n'étaient pas considérées préjudiciable à l'intérêt public. Cependant, dans un des cas, l'Office a stipulé que la redevance soit remplacée par une redevance moins élevée que celle proposée.

Le projet de *Loi maritime du Canada* réserve à l'Office la responsabilité d'enquêter sur les plaintes selon lesquelles des droits imposés par des administrations portuaires canadiennes sont discriminatoires. Cette nouvelle responsabilité entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1999. Elle s'ajoutera à la fonction de résolution des plaintes qu'il exerce actuellement en vertu de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* et de la *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent*.

## **Transport aérien et transports accessibles**

### *Aperçu*

En vertu de la Loi, l'Office protège les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des transporteurs en veillant à ce que les transporteurs aériens répondent à certaines exigences économiques minimales. La Loi exige également que l'Office élimine les obstacles abusifs qui empêchent les personnes ayant une déficience d'accéder à tous les modes de transport de compétence fédérale. La Loi simplifie le cadre réglementaire en établissant un régime unique pour l'ensemble du pays. Elle prescrit notamment des exigences financières pour les transporteurs canadiens qui se proposent d'exploiter un service aérien à l'aide d'aéronefs de 39 passagers ou plus et elle interdit la vente ou l'offre de vente de services aériens avant l'obtention d'une licence.

Au cours de l'année, l'Office a :

- traité 10 200 demandes concernant la délivrance de licences, l'affrètement, les tarifs et les accords internationaux,
- continué à délivrer des licences en remplacement des quelque 4 000 licences délivrées auparavant par l'ONT,
- participé à 13 entretiens bilatéraux avec d'autres pays,
- réglé 29 plaintes en matière de tarifs internationaux,
- inspecté 372 transporteurs afin de s'assurer qu'ils se conforment à la loi,
- consulté les parties intéressées en vue de modifier et simplifier le régime de réglementation actuel,
- élaboré de nouveaux codes de pratiques, et
- réglé 33 plaintes logées par des personnes ayant une déficience.

## Délivrance de licences

Plus de 2 400 licences de remplacement ont été délivrées à des transporteurs canadiens, américains et étrangers depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996, dont 717 en 1997-1998.

L'Office a traité des demandes de licences visant l'exploitation de services aériens intérieurs, de services internationaux réguliers et de services internationaux à la demande. L'Office a aussi veillé à ce que les détenteurs de licences canadiennes et étrangères continuent d'observer les exigences législatives à cet égard. De telles activités assurent la protection des intérêts canadiens de deux façons. Elles permettent de s'assurer que l'accès au marché intérieur canadien est

limité aux exploitants canadiens. En outre, elles permettent de garantir que l'accès au marché des services affrétés internationaux à destination et en provenance du Canada est accordé aux transporteurs étrangers selon le principe de réciprocité.

Conformément à la législation en vigueur, l'Office s'assure que tous les nouveaux transporteurs canadiens qui demandent l'autorisation d'utiliser de gros aéronefs et des aéronefs de grosseur moyenne pour le transport de passagers sur les marchés intérieurs et internationaux répondent à un critère financier. Ce critère permet de s'assurer que les exploitants ont les fonds nécessaires pour assumer les frais de démarrage, les coûts d'exploitation et les dépenses générales pour une période de 90 jours. En vertu de la Loi, les transporteurs sont également tenus de souscrire à une assurance-

Les exigences financières que prescrivent la Loi et le *Règlement sur les transports aériens* contribuent à réduire au minimum les interruptions de services et constituent une importante mesure de protection des consommateurs. Un guide sur les exigences financières à l'intention des demandeurs, où sont énoncées les procédures de conformité, a été rédigé à l'intention des demandeurs. **Six demandes ont été examinées en 1997-1998.**

responsabilité suffisante, et il est interdit de vendre ou d'offrir de vendre des services aériens avant d'avoir obtenu une licence de l'Office. Ces dispositions ont pour objet de protéger les consommateurs en réduisant au minimum les perturbations dans les services et le risque qu'un transporteur ne détienne pas d'assurance valide dans le cas d'un accident.

## Affrètements

Conformément à la politique gouvernementale qui vise l'élimination des dispositions réglementaires inutiles, l'Office a également commencé à revoir les dispositions du *Règlement sur les transports aériens* concernant les vols affrétés internationaux. Le projet de règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 11 octobre 1997. Par ailleurs, l'Office a avisé les parties intéressées et les a invitées à soumettre leurs commentaires au plus tard le 10 décembre 1997. En décembre 1997, les projets de changement ont fait l'objet d'une couverture médiatique défavorable, due à une perception erronée selon laquelle les projets de changement auraient pour effet

d'accroître la réglementation des vols affrétés. En conséquence, l'Office a reçu de nombreuses autres présentations. En tout, 180 présentations ont été soumises, la plupart ayant porté sur la nécessité de réduire la réglementation. Des réunions ont eu lieu avec les parties intéressées pour qu'elles puissent expliquer leur position. Des responsables gouvernementaux provenant notamment d'Industrie Canada, de Transports Canada et du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, ont été invités à prendre part à ces réunions. En mars 1998, le ministre des Transports a annoncé une revue de la politique sur les vols affrétés internationaux de transport de passagers. L'Office a été invité à y prendre part. Comme cet exercice aura une incidence sur les modifications au *Règlement sur les transports aériens*, l'Office a pris la décision de mettre son propre projet de côté.

L'Office exploite un service téléphonique sept jours par semaine pour les situations d'urgence qui surviennent en dehors des heures normales de travail concernant les vols d'affrètement. En 1997-1998, les membres et le personnel ont traité et **réglé 221 situations d'urgence**.

L'Office continue également d'assurer la pleine protection des acomptes que les affréteurs versent aux transporteurs aériens pour l'exploitation de vols d'affrètement. Cette mesure accorde une certaine protection aux voyageurs en ce qu'elle prévoit un remboursement ou la fourniture d'un moyen de transport de remplacement advenant le cas où un transporteur ou un affréteur serait dans l'impossibilité de s'acquitter de ses obligations.

### *Accords et tarifs internationaux*

À titre d'\* administration aéronautique + du Canada, l'Office administre les 67 accords bilatéraux de services aériens qui ont été conclus et qui relèvent de sa compétence. En tant que membre de la délégation canadienne, l'Office contribue également à la négociation d'accords bilatéraux de services aériens avec des gouvernements étrangers par la prestation de conseils sur des questions économiques et de réglementation. Ces discussions se traduisent par la conclusion ou la révision d'accords.

En 1997-1998, l'Office a pris part à **13 négociations** avec **10 pays** et a rendu **96 décisions** se rapportant à l'exploitation de services aériens internationaux.

L'Office prend également part aux activités de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'organisme responsable, entre autres choses, de promouvoir la

Les demandes spéciales visant les tarifs doivent être traitées dans un délai de trois jours ouvrables. En 1997-1998, l'Office a traité **6 880 demandes, contre 6 000** en 1996-1997 à l'intérieur de ce délai.

planification et le développement du transport aérien international. L'Office est surtout responsable des activités de facilitation au sein de l'OACI. Ces activités comprennent l'élimination des obstacles qu'engendrent les douanes, l'immigration et d'autres formalités ayant pour objet d'éviter tout délai indu dans le transit rapide des passagers, des marchandises et des aéronefs.

L'Office a présidé une des réunions du Comité national de facilitation du transport aérien. Ce comité coordonne les politiques de facilitation entre les ministères concernés en ce qui a trait à divers aspects du mouvement d'aéronefs, d'équipages et de trafic, ou qui en sont responsables et en assure la position du Canada. L'Office continue de s'occuper de l'application et de l'administration des dispositions législatives et des accords de transport aérien conclus entre le Canada et des gouvernements étrangers par l'application des taux, tarifs, horaires et conditions de déplacement. Il en résulte des services aériens efficaces, compétitifs et économiques qu'assure aux expéditeurs et aux voyageurs l'industrie canadienne, et qui est en mesure de soutenir la concurrence sur les marchés internationaux dans des conditions justes et raisonnables. L'Office a également traité des demandes visant l'introduction de modifications aux tarifs en vigueur. Ces demandes de modification sont indispensables au maintien de marchés dynamiques et concurrentiels et sont utilisées afin de corriger rapidement les erreurs dans l'affichage des taux par les systèmes de réservation informatisés.

### *Plaintes des consommateurs*

En 1997-1998, l'Office a été saisi de 126 plaintes à l'égard de questions comme des retards dans les vols, les services, l'embarquement refusé, la surréservation et les tarifs. Dans de tels cas, l'Office vérifie si le transporteur a respecté ou non les modalités prescrites dans son tarif. Dans la plupart des cas, bien qu'il y ait conformité, le mécontentement des voyageurs résulte du fait qu'ils ignoraient les conditions de transport énoncées dans le tarif. Les billets d'avion énoncent les conditions générales de transport. Toutefois, des détails comme le montant de la compensation prévue dans certaines situations, les limites visant les bagages, la responsabilité des transporteurs et les restrictions sur les taux ne sont pas inclus. En conséquence, les voyageurs prennent connaissance de ces questions uniquement après avoir déposé une plainte. Afin de mieux les aider et de mieux les informer, l'Office publie un dépliant intitulé \* Prenez l'air averti +. Le dépliant renferme des renseignements utiles sur les vols effectués au sein et en provenance du Canada et offre des conseils sur ce que l'on doit faire dans certaines situations. Par exemple, il traite de certaines situations que peut rencontrer le voyageur, comme des retards, des annulations ou des bagages égarés.

#### Un simple coup de fil suffit

En 1997, l'Office a reçu **1 394 appels téléphoniques** de consommateurs préoccupés qui ont utilisé son numéro 1-800-883-1813. Pour accroître la sensibilisation du public à son rôle à ce chapitre, l'Office a pris part à trois expositions touristiques et professionnelles au cours de l'année. En août, l'Office a mis sur pied un kiosque au salon aéronautique international d'Abbotsford (C.-B.) et y a distribué quelque 15 000 exemplaires de son dépliant intitulé \* Prenez l'air averti +. Ce dépliant est aussi disponible sur son site Web.

## *Conformité*

L'Office dispose de deux programmes pour la conformité volontaire aux dispositions législatives et réglementaires. Le Programme de vérification périodique des transporteurs a été élaboré afin de s'assurer que tous les transporteurs aériens possédant une licence émise par l'Office font l'objet d'une vérification périodique par un enquêteur régional. Ce programme comprend aussi la vérification des exploitants de terminaux de passagers en vertu du *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*. Au cours de la vérification, l'enquêteur régional vérifie si le transporteur ou l'exploitant d'un terminal respecte les exigences de la réglementation et de la loi. Le Programme des enquêtes ciblées vise les transporteurs soupçonnés d'illégalités. Ces programmes définissent les activités illégales et permettent de s'assurer que les transporteurs aériens et les exploitants se conforment à la législation. Ainsi, ces programmes sont profitables à la fois aux Canadiens et à l'industrie du transport aérien.

Lorsqu'un transporteur non autorisé exploite un service aérien public, ou lorsqu'un transporteur autorisé ne respecte pas les conditions de sa licence, cela présente un danger pour le public : il est fort probable que l'assurance du transporteur, si une telle assurance existe, ne serait pas valide en cas d'incident. De telles activités ont également pour effet de désavantager, sur le plan économique, les transporteurs autorisés qui exercent leurs activités en toute légalité du fait que le transporteur illégal ne paie aucun coût en matière d'assurance, de tarif et de formation.

La Loi prévoit un régime de sanctions administratives. L'Office élabore présentement des dispositions réglementaires qui prévoient l'imposition d'amendes maximales de 5 000 \$ à une personne et de 25 000 \$ à une société en cas d'infraction à un texte désigné. Toutefois, le régime proposé prévoit une série de sanctions progressives basées sur la fréquence et la gravité de l'infraction. En juillet 1997, dans le cadre du processus de consultation, l'Office a fait parvenir un document à quelque 2 000 parties intéressées. Le personnel a également rencontré des représentants de l'Association du transport aérien du Canada et d'aéroports. À la fin de l'année, l'Office était à rédiger un manuel d'application des règlements sur la façon dont il administrera le régime de sanctions administratives. Le manuel sera distribué aux parties intéressées pour fins de commentaires.

## *Transports accessibles*

L'Office a pour tâche de s'assurer que les personnes ayant une déficience ont accès au système de transport fédéral sans rencontrer d'obstacles abusifs, en réglant des plaintes et en élaborant et en administrant des règlements et des codes de pratiques. À cet effet, l'Office suit de près les questions se rapportant à l'industrie et aux consommateurs et collabore étroitement avec son comité consultatif sur l'accessibilité. Ce comité est composé de groupes représentant les personnes ayant une déficience, les transporteurs, les fabricants et d'autres ministères.

En 1997-1998, l'Office a continué d'examiner des solutions autres que la réglementation, conformément à la politique gouvernementale. En février 1998, suite à des efforts considérables du comité consultatif de l'Office et d'autres parties intéressées, l'Office a introduit son code de pratiques sur le transport. À la fin de l'année, l'ébauche finale du code de pratiques sur le transport maritime était en cours de rédaction.

L'Office a également fourni des conseils et prêté main forte au sous-comité de l'accessibilité des autocars, qui relève du comité consultatif du ministre des Transports sur le transport accessible. Le sous-comité travaille depuis plusieurs années à l'élaboration d'une norme volontaire régissant les services accessibles de transport par autocar. En 1997-1998, le sous-comité a mis le document de côté et demandé à l'Office de se baser sur son expertise pour élaborer un code de pratiques. En conséquence, l'Office a procédé à la rédaction d'un code sur le transport par autobus, qui a obtenu l'aval de l'industrie et des consommateurs et a été rendu public par Transports Canada.

L'Office a rédigé un document de travail canadien qu'il a soumis à la réunion du comité d'experts de l'OACI sur la facilitation à Montréal, en novembre 1997. Ce document comprenait d'importantes modifications aux directives de mise en oeuvre des normes de l'OACI et des pratiques recommandées se rapportant au transport des passagers ayant une déficience. Le groupe d'experts a approuvé le nouveau format, a ajouté des modifications en fonction des commentaires formulés lors de la réunion et des propositions qu'ont faites d'autres pays. Le groupe poursuivra son travail à cet égard. Une fois approuvées par l'OACI, les nouvelles directives permettront aux États d'améliorer l'accessibilité du transport aérien.

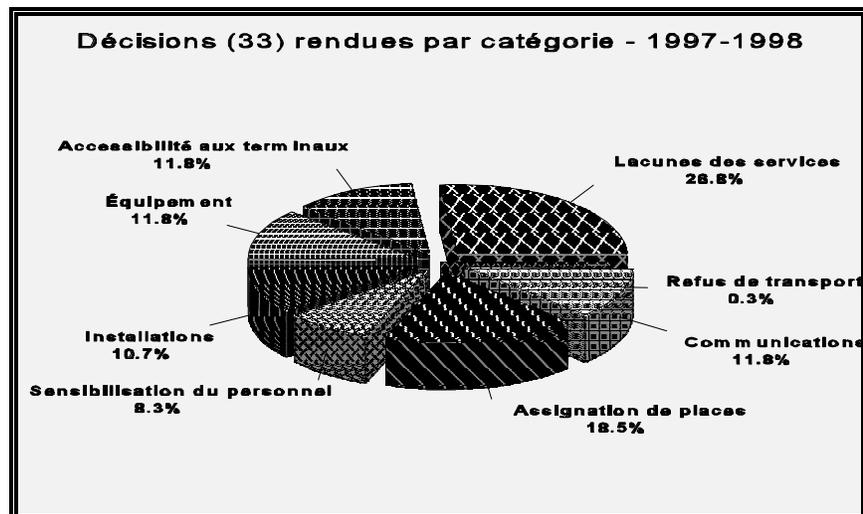
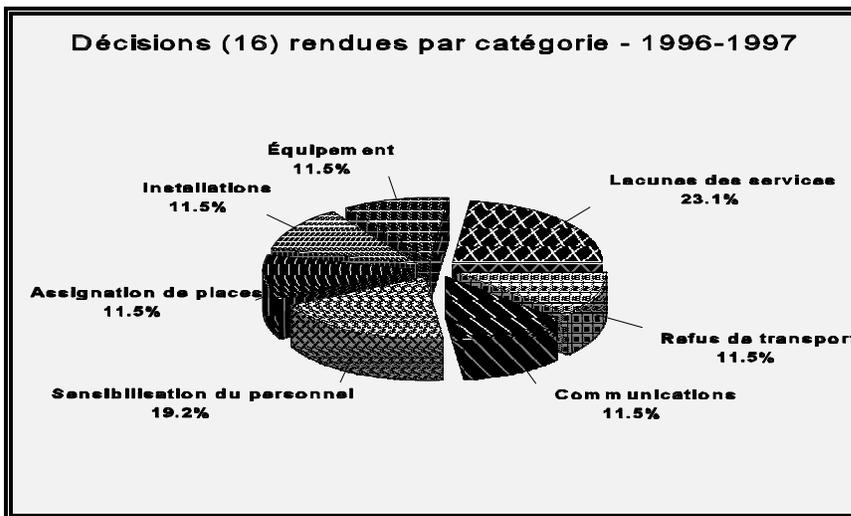
L'Office a publié son rapport sur les obstacles à la communication en même temps que se tenait la réunion du groupe d'experts de l'OACI sur la facilitation. Le rapport renferme 25 recommandations sur les obstacles de la communication que rencontrent les personnes ayant une déficience dans le secteur du transport aérien. Ces recommandations comprennent la sensibilisation des consommateurs, des politiques sous forme spéciale et la fourniture d'une aide personnelle. Le plan d'action comprend la création de quatre groupes de travail formés de représentants de l'industrie et des consommateurs qui auront pour mandat :

- de proposer un guide sur les voyageurs aériens à l'intention des personnes ayant une déficience;
- d'élaborer une politique cadre d'utilisation des supports de substitution, laquelle résume l'information sur les transports qui sera disponible sur supports de substitution;
- d'étudier sur la possibilité d'établir une politique sur les dispositifs fonctionnels de communication;
- d'établir des directives et d'accroître la sensibilisation en ce qui concerne les besoins d'accès à des appareils d'usage public au sein du réseau des transports.

L'Office exercera un contrôle sur la mise en oeuvre de ces recommandations en assurant le suivi auprès de l'industrie aérienne et il complétera son plan d'action au cours des deux prochaines années.

Les voyageurs ayant une déficience qui rencontrent des obstacles au sein du système fédéral de transport peuvent déposer une plainte auprès de l'Office. En 1997-1998, l'Office a réglé 16 des 20 plaintes en bonne et due forme dont il avait été saisi, en plus des 17 plaintes reportées de l'exercice précédent. Conformément à son rôle de facilitateur qu'assume l'Office, le personnel s'efforce de régler les conflits avant qu'une plainte officielle ne soit déposée. En 1997-1998, l'Office en a réglé 60, soit une augmentation de 20 p. 100 par rapport à 1996-1997. Les tableaux ci-dessous établissent une comparaison entre les décisions qui ont été rendues au cours des deux exercices financiers.

### Plaintes sur l'accessibilité



## **Prestation de services et normes à cet égard**

L'Office est un organisme quasi judiciaire qui rend des décisions dans un délai statutaire (par exemple, 120 jours) au sujet des questions qui lui sont soumises. Ces délais constituent autant de normes de service. Dans la plupart des cas, le délai fixé par la Loi est suffisant; toutefois, des prorogations sont possibles si toutes les parties y consentent. L'Office a constaté que, dans certains cas, il faut allonger le délai lorsque les parties doivent traiter de questions complexes telles que la production d'information, des questions juridiques préliminaires et des aspects environnementaux. Dans son rapport annuel, l'Office souligne que la partie faisant l'objet de la demande peut avoir un intérêt direct à ne pas consentir à la prolongation du délai. L'Office propose une solution au problème, soit de modifier la Loi de manière à y préciser les critères ou les circonstances en vertu desquels l'Office pourrait, de son propre chef, prolonger le délai de 120 jours dont il dispose pour rendre sa décision. Ce mode de fonctionnement, de type \* réactif +, ne permet pas vraiment à l'Office d'accorder la priorité à une cause plutôt qu'à une autre. Il doit trancher toutes les questions dont il est saisi dans les délais réglementaires. Le grand défi pour l'Office n'est donc pas de prioriser sa charge de travail, mais bien de respecter les délais que lui impose la Loi.

L'Office s'efforce de favoriser des solutions pouvant convenir à toutes les parties avant que les problèmes ne s'enveniment au point de faire l'objet de plaintes officielles qu'il doit alors régler. Ce principe sous-tend toutes les activités de l'Office aussi bien en tant qu'organisme quasi judiciaire que facilitateur de la résolution des différends. Par exemple, le personnel des Transports accessibles et de l'Infrastructure ferroviaire joue régulièrement un rôle de médiateur entre les transporteurs et les consommateurs.

De plus, l'Office ne cesse de revoir ses normes et ses processus. Par exemple, il a ramené de quatre jours à un seul jour le traitement moyen des demandes d'utilisation de navire étranger en eaux canadiennes. L'Office exécute actuellement plusieurs initiatives en sollicitant l'avis des clients de tous les modes de transport. Par exemple, il a suscité de très bonnes réactions en prenant des décisions à temps pour respecter les délais des clients. Toutefois, tel que mentionné précédemment, des expéditeurs ont avisé l'Office que le processus d'arbitrage prescrit par la Loi a pris une tournure juridique lourde et coûteuse. Pour donner suite à leurs doléances, l'Office a consulté d'anciens participants aux processus et a proposé des directives révisées destinées à aider les demandeurs à bien profiter du processus d'arbitrage.

## **Initiatives de réglementation**

En 1997-1998, l'Office s'est consacré à deux projets de réglementation d'envergure. Le premier comprenait des modifications au *Règlement sur le transport aérien*. Le deuxième impliquait l'élaboration d'un nouveau règlement sur les textes désignés relatifs aux impositions de sanctions administratives pécuniaires. Des précisions figurent aux pages 21 (Affrètements) et 24 (Conformité), dans la section \* Rendement +.

## **An 2000**

Les plus récentes prévisions relatives au projet d'intervention de l'Office face à l'an 2000 ne présentent aucune lacune en matière de ressources. S'il y a lieu, toute réaffectation des ressources sera faite à l'interne. Depuis juillet 1998, l'Office a fait des progrès et a complété plus de la moitié des travaux (environ 55 p. 100). De plus, en respectant les échéances du projet, il prévoit avoir tout complété et être prêt d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2000. Il importe de souligner qu'aucun système de l'Office n'a été désigné de système essentiel à l'accomplissement des activités de l'ensemble du gouvernement.

L'Office procède actuellement à l'évaluation des risques et des incidences réglementaires. Des plans d'intervention devraient être élaborés pour tout système de l'Office jugé essentiel et sur lequel l'an 2000 pourrait avoir une incidence. Ceci devrait être accompli d'ici décembre 1998, soit la date fixée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

## Partie IV : Information financière

Tableau 1 - Sommaire des crédits approuvés

Autorisation pour 1997-1998				
Besoins financiers par autorisation (en milliers de dollars)				
Crédit		Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales <sup>1</sup> 1997-1998	Dépenses réelles 1997-1998
<b>Office des transports du Canada</b>				
35	Dépenses de fonctionnement	19 379	19 379	19 343
(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> <sup>1</sup>	-	1 000	1 000
(S)	Paiements faits aux compagnies de chemin de fer en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i> <sup>1</sup>	-	34 000	34 000
(S)	Produits de l'aliénation des biens surplus de la Couronne	-	19	0
(S)	Contributions versés aux régimes d'avantages sociaux aux employés	2 365	2 365	2 366
<b>Total pour l'Office des transports du Canada</b>		<b>21 744</b>	<b>56 763</b>	<b>56 709</b>

- 1 Y compris un Budget des dépenses supplémentaire de 35 millions de dollars pour effectuer des redressements finaux aux paiements de subvention qui étaient effectués en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de la *Loi sur les chemins de fer*. Ces deux programmes de subvention ont été supprimés lors de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, le 1<sup>er</sup> juillet 1996. Ces paiements prévus par ces lois constituent les derniers redressements effectués en acquittement d'une responsabilité héritée de ces deux anciens programmes et ils ont été inclus dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1997-1998 de l'Office.

**Tableau 2 - Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles**

<b>Comparaison entre les dépenses totales prévues et les dépenses réelles, 1997-1998</b>							
<b>(milliers de dollars)</b>							
Activité	Équivalents temps plein	Fonctionnement <sup>1</sup>	Capital	Sous-total : Dépenses votées brutes	Subventions et contributions législatives	Dépenses brutes totales	Dépenses nettes totales
Dépenses prévues	260	21 540	200	21 740	4	21 744	21 744
<i>Autorisations totales</i>	-	21 559	200	21 759	35 004	56 763	56 763
Réel	<b>252</b>	<b>20 346</b>	<b>1 359</b>	<b>21 705</b>	<b>35 004</b>	<b>56 709</b>	<b>56 709</b>
Coût des services fournis par d'autres ministères							42
<i>Autorisations totales</i>							42
Réel							<b>42</b>
<b>Coût net du programme</b>							21 786
<i>Autorisations totales</i>							56 805
Réel							<b>56 751</b>

**Tableau 3 - Comparaison historique des dépenses totales prévues par rapport aux dépenses réelles**

<b>Dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles</b>					
<b>(en milliers de dollars)</b>					
Activité	Réel 1995-1996	Réel 1996-1997	Dépenses prévues 1997-1998	Autorisations totales 1997-1998	Réel 1997-1998
Office des transports du Canada	297 417	27 800	21 744	56 763	56 709

**Tableau 4 - Concordance entre l'ancienne et la nouvelle structure**

Ce tableau était inclus dans le rapport sur le rendement de 1996-1997 de l'Office.

**Tableau 5 - Besoins en ressource par organisation et secteur d'activité - Ne s'applique pas**

**Tableau 6 - Recettes à valoir sur le crédit - Ne s'applique pas**

**Tableau 7 - Recettes à valoir sur le Trésor - Ne s'applique pas**

**Tableau 8 - Paiements législatifs - Ne s'applique pas**

## Tableau 9 - Paiements de transfert

### Paiements de transfert par secteur d'activité

(en milliers de dollars)

Secteurs d'activité	Réel 1995-1996	Réel 1996-1997	Dépenses prévues 1996-1997	Autorisations totales 1997-1998	Réel 1997-1998*
Office des transports du Canada	266 767	2 918	4	35 004	35 004

\* Y compris un Budget des dépenses supplémentaire de 35 millions de dollars pour effectuer des redressements finaux aux paiements de subvention qui étaient effectués en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de la *Loi sur les chemins de fer*. Ces deux programmes de subvention ont été supprimés lors de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, le 1<sup>er</sup> juillet 1996. Ces paiements prévus par ces lois constituent les derniers redressements effectués en acquittement d'une responsabilité héritée de ces deux anciens programmes et ils ont été inclus dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1997-1998 de l'Office.

**Tableau 10 - Dépenses en immobilisations par secteur d'activité** - ne s'applique pas

**Tableau 11 - Projets d'immobilisations par secteur d'activité** - ne s'applique pas

**Tableau 12 - État des grands projets de l'État** - ne s'applique pas

**Tableau 13 - Prêts, investissements et avances** - ne s'applique pas

**Tableau 14 - Sommaire financiers concernant le fonds** - ne s'applique pas

**Tableau 15 - Passif éventuel** - ne s'applique pas

## Partie V : Groupement des rapports

Cette partie ne s'applique pas à l'Office

## Partie VI : Autres renseignements

### A. Rapport annuel de l'Office

*Rapport annuel 1997* (pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1997)

Disponible sur Internet : [www.cta-otc.gc.ca/fre/toc.htm#Publications and Reports](http://www.cta-otc.gc.ca/fre/toc.htm#Publications and Reports)

### B. Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Adresse postale : Office des transport du Canada      Site Web : [www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)  
Ottawa, Canada K1A 0N9

Secteur	Nom du contact	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien de la réglementation	Marie-Paule Scott, Q.C.	Avocat général et Secrétaire	(819) 953-6698 <a href="mailto:marie-paule.scott@CTA-OTC.X400.gc.ca">marie-paule.scott@CTA-OTC.X400.gc.ca</a>
Transport aérien et transport accessible	Gavin Currie	Directeur général	(819) 953-5074 <a href="mailto:gavin.currie@CTA-OTC.X400.gc.ca">gavin.currie@CTA-OTC.X400.gc.ca</a>
Transport ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 <a href="mailto:seymour.isenberg@CTA-OTC.X400.gc.ca">seymour.isenberg@CTA-OTC.X400.gc.ca</a>
Services corporatifs	Joan MacDonald	Directeur général	(819) 997-6764 <a href="mailto:joan.macdonald@CTA-OTC.X400.gc.ca">joan.macdonald@CTA-OTC.X400.gc.ca</a>
Planification	Luc Gaudet	Directeur	(819) 953-2829 <a href="mailto:luc.gaudet@CTA-OTC.X400.gc.ca">luc.gaudet@CTA-OTC.X400.gc.ca</a>
Communications	Daniel Lavoie	Directeur	(819) 953-7666 <a href="mailto:daniel.lavoie@CTA-OTC.X400.gc.ca">daniel.lavoie@CTA-OTC.X400.gc.ca</a>

## C. Lois appliquées

### L'Office assume l'entière responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :

<i>Loi sur les transports au Canada</i>	<i>L.C. (1996), ch. 10</i>
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. 17 (3<sup>e</sup> suppl.)</i>

### L'Office partage la responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :

<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>	<i>L.C. (1992), ch. 37</i>
<i>Loi d'exécution du budget de 1995</i>	<i>L.C. (1995), ch. 17</i>
<i>Loi d'exécution du budget de 1996</i>	<i>L.C. (1996), ch. 18</i>
<i>Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. E-9</i>
<i>Loi sur l'accès à l'information</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. A-1</i>
<i>Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. S-2</i>
<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>	<i>L.C. (1996), ch. 20</i>
<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. F-11</i>
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. 32 (4<sup>e</sup> suppl.)</i>
<i>Loi sur le cabotage</i>	<i>L.C. (1992), ch. 31</i>
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. R-4</i>
<i>Loi sur le pilotage</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. P-14</i>