



Office  
des transports  
du Canada

Canadian  
Transportation  
Agency

Canada

English	Contactez-nous	Aide	Recherche	Site du Canada
Quoi de neuf?	Abonnement	Au sujet de l'OTC	Liens	Accueil de l'OTC
Décisions	Plaintes	Législation	Médias	Publications

Office des transports du Canada

Publications



Accueil de l'OTC : Publications : Budget des dépenses

## Budget des dépenses 1998-1999 Un rapport sur les plans et les priorités

Accordé

Hon. David M. Collenette, c.p., député

Ministre des Transports

### Table des matières

#### Section I :

##### Messages

[A. Message du Président](#)

[B. Déclaration de la direction](#)

#### Section II : Vue d'ensemble de l'Office

[A. Mandat, rôle et responsabilités](#)

[B. Secteur d'activité, organisation et composition du programme](#)

[C. Objectif](#)

[D. Plan de dépenses](#)

#### Section III : Plans, priorités et stratégies

[A. Résumé des plans, priorités et stratégies clés](#)

[B. Détails par programme et secteur d'activité](#)

[Dépenses prévues](#)

[Facteurs externes influant sur le secteur d'activité](#)

[Transports ferroviaire et maritime](#)

[Transports aériens](#)

[Transports accessibles](#)

### **Plans, stratégies et résultats escomptés**

[Corporatif](#)

[Transports ferroviaire et maritime](#)

[Transport aérien](#)

[Transports accessibles](#)

## **Section IV : Renseignements supplémentaires**

---

### **Section I : Messages**

#### *A. Message du Président*

Il me fait plaisir de soumettre le premier Rapport sur les plans et priorités de l'Office des transports du Canada.

La *Loi sur les transports au Canada* (la Loi), promulguée le 1<sup>er</sup> juillet 1996, a établi le cadre de réglementation d'un nouvel organisme. C'est ainsi que l'Office s'est rapidement mis à la tâche et qu'il a élaboré des procédures et des directives simples ainsi que des alternatives à la réglementation. Ainsi, il a su mettre en évidence son nouveau rôle de facilitateur et d'organisme de réglementation responsable dans le système de transport du Canada. Nous avons également établi une base solide en prévision de l'avenir en élaborant un énoncé de mission, des valeurs fondamentales et un plan stratégique en collaboration avec les syndicats et les employés de l'Office.

Nous allons continuer de fournir des efforts soutenus de communication à l'aide de réunions avec les différents secteurs de l'industrie du transport, de voyages de reconnaissance, de conférences ainsi que de consultations avec les expéditeurs, les groupes de consommateurs et les représentants des gouvernements provinciaux et municipaux. Ces initiatives ont non seulement pour but de sensibiliser les parties au rôle de l'Office mais aussi d'encourager l'échange d'idées sur leurs droits et leurs obligations en vertu du nouveau cadre législatif. Nous croyons que de tels gestes concrets assurent à l'Office une présence accrue en tant qu'intervenant dans le système de transport canadien en vue d'en assurer l'efficacité.

L'Office en est à sa deuxième année d'activités et devra relever de nombreux défis autant en termes d'élaboration de règlements qu'en termes d'application de la législation. Par exemple, en collaboration avec les transporteurs et les usagers, nous allons, dans la mesure du possible, continuer d'élaborer des codes de pratiques volontaires pour remplacer la réglementation.

Cependant, en tant que tribunal spécialisé dans le domaine des transports,

nous ne pouvons oublier qu'une de nos tâches principales est d'aider les transporteurs et les usagers à résoudre leurs différends de façon rapide et efficace sans pour cela avoir recours aux tribunaux. Nous allons continuer de rendre nos décisions dans les 120 jours prescrit par la Loi, sauf si les parties à un dossier conviennent de prolonger ce délai.

La technologie évolue rapidement et l'Office trouve de nouvelles façons d'exercer ses activités à l'aide des nouveaux outils technologiques. Le site Internet de l'Office permet d'avoir un accès facile et rapide à l'information relative à l'Office, ses décisions, ses projets de réglementation et autres renseignements pertinents.

Les transports au Canada changent rapidement et l'Office doit donc faire preuve de souplesse pour s'adapter rapidement afin de rendre le système de transport efficace et accessible. L'Office s'engage à poursuivre cet objectif.

Marian L. Robson

---

B. *Déclaration de la direction*

<b>DÉCLARATION DE LA DIRECTION</b>
<b>Un rapport sur les plans et les priorités 1998-1999</b>
Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 1998-1999 de :
<b>l'Office des transports du Canada</b>
À ma connaissance, les renseignements :
<ul style="list-style-type: none"><li>• Décrivent fidèlement le mandat, les plans, priorités, stratégies et résultats clés escomptés de l'organisation.</li><li>• Sont conformes à la politique et aux instructions du Conseil du Trésor, ainsi qu'aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les <i>Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités</i>.</li><li>• Sont complets et exacts.</li><li>• Sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion sous-jacents.</li><li>• Je suis satisfait des méthodes et procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.</li></ul>
Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la structure de planification, de rapport et de responsabilisation sur laquelle s'appuie le document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.
Joan MacDonald
Directeur général intérimaire, Gestion centrale
le 9 février 1998

---

## Section II : Vue d'ensemble de l'Office

### A. Mandat, rôle et responsabilités

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 que provoquent les services de transport de compétence fédérale.

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 en est un de responsable de la réglementation économique du transport de compétence fédérale. Avec la collaboration du ministère des Affaires étrangères et du commerce international et Transports Canada, l'Office fait également fonction de service aéronautique officiel dans le cadre 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.

---

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

**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.**

L'Office a un seul secteur d'activité, soit le programme de l'Office des transports du Canada qui a pour but de traiter les questions assujetties à la *Loi sur les transports au Canada* et à des lois connexes, dans les secteurs ferroviaires, aériens et maritimes de compétence fédérale. L'Office examine des demandes, entend des plaintes et mène des enquêtes. Il applique diverses dispositions sur l'accès concurrentiel et le règlement des différends pour régler des questions mettant en cause une compagnie de chemin de fer et d'autres parties (expéditeurs, municipalités, entreprises de services

publics, propriétaires fonciers, autres transporteurs ferroviaires). Il établit chaque année le barème des prix maximums pour le transport du grain de l'Ouest et applique les modalités législatives pour l'établissement des coûts. L'Office défend les intérêts des consommateurs et des transporteurs en s'assurant que les transporteurs aériens exploitant des services à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada remplissent certaines exigences minimales sur le plan économique. Pour ce faire, il administre un système de délivrance de licences de transport aérien, des ententes internationales et des tarifs internationaux. Les intérêts des consommateurs sont aussi protégés par le biais d'un système de certificats d'aptitude pour les compagnies de chemin de fer. Enfin, l'Office a pour tâche de supprimer des services et installations de transport de compétence fédérale tout obstacle abusif qui nuit à la circulation des personnes ayant une déficience.

Le programme comprend quatre sous-secteurs d'activité : les Membres et le soutien réglementaire, le Transport ferroviaire et maritime, le Transport aérien et les transports accessibles et les Services de gestion.

L'Office des transports du Canada exerce ses pouvoirs par l'entremise de ses sept membres, dont un président, un vice-président et cinq membres, et d'au plus trois membres temporaires, tous nommés par le gouverneur en conseil. Son personnel est réparti dans deux directions générales de programme, une direction générale des services juridiques et du secrétariat, et une direction générale de la gestion centrale. Les directeurs généraux relèvent du président.

La Direction générale du transport ferroviaire et maritime et la Direction générale du transport aérien et des transports accessibles se rapportent aux fonctions réglementaires de l'Office. Le soutien de la réglementation et le soutien administratif sont assurés par le Bureau du président, la Direction générale des services juridiques et du secrétariat et la Direction générale de la gestion centrale. L'administration centrale de l'Office est située dans la Région de la Capitale nationale. L'Office a également du personnel qui s'occupe principalement des fonctions d'application de la loi dans six villes différentes du Canada. La structure organisationnelle est conçue pour assurer l'application efficace et rentable du programme de l'Office des transports du Canada.

On trouvera dans la section des renseignements supplémentaires du présent document un organigramme illustrant la [structure organisationnelle](#) (voir la page 14).

---

### C. 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 autres utilisateurs.

---

### D. Plan de dépenses

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues

	1997-1998*	1998-1999	1999-2000	2000-2001
<b>Dépenses nettes de l'Office des transports du Canada</b>	56 744	<b>20 360</b>	<b>20 360</b>	20 360
Plus : Coût des services fournis par d'autres ministères	3 246	<b>3 327</b>	<b>3 327</b>	3 327
<b>Coût net de l'Office des transports du Canada</b>	59 990	23 687	23 687	23 687

\* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant et comprennent un montant de 35 millions de dollars lié aux derniers rajustements des paiements de subventions 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 subventions ont été éliminés par l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada* le 1<sup>er</sup> juillet 1996. Ces paiements législatifs constituent les derniers ajustements à l'obligation encourue avant le 1<sup>er</sup> juillet 1996 en vertu de ces deux programmes et ont été inclus dans les budgets supplémentaires de l'Office pour l'exercice 1997-1998.

### Section III : Plans, priorités et stratégies

#### A. Résumé des plans, priorités et stratégies clés

<b>Office des transports du Canada</b>	
<b>pour fournir aux Canadiens :</b>	<b>sera démontré par :</b>
un tribunal administratif qui contribue à rendre le réseau de transport canadien efficace et accessible dans tous les modes de compétence fédérale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la prise de décisions et l'application d'une réglementation judicieuses, en temps opportun et efficaces</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 de règlement des différends qui surviennent au sujet du transport ferroviaire et maritime et de l'infrastructure ferroviaire</li> <li>• une plus grande utilisation de moyens alternatifs pour régler les différends</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• l'établissement en temps opportun du barème annuel des taux maximaux pour le transport du grain de l'Ouest</li> <li>• l'élimination, des services de transport réglementés par le gouvernement fédéral, des obstacles indus aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience</li> <li>• la présentation au gouvernement de son évaluation de l'effet de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> et des difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci</li> </ul>
--	--

Lois ou règlements	Résultats escomptés
Modifications au <i>Règlements sur les transports aériens</i>  - simplifier et moderniser les dispositions touchant l'affrètement et les tarifs internationaux  Nouveau Règlement sur les textes désignés - impositions de sanctions administratives pécuniaires	réduire le fardeau administratif des transporteurs afin de leur fournir un cadre plus facile d'exploitation  application de la Loi et des règlements de façon plus efficace et efficiente

#### B. Détails par programme et secteur d'activité

Tel que mentionné ci-haut, l'Office a un seul secteur d'activité soit le programme de l'Office des transports du Canada.

#### Dépenses prévues (mêmes qu'au tableau [Plan de dépenses](#) de la page 6)

*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 autres utilisateurs.

La meilleure façon d'expliquer l'environnement dans lequel l'Office opère est de se pencher sur les sous-secteurs d'activité que constituent les Transports ferroviaire et maritime ainsi que le Transport aérien et les transports accessibles.

#### Facteurs externes influant sur le secteur d'activité

##### *Transports ferroviaire et maritime*

En vertu de la nouvelle *Loi*, l'Office a un rôle clé afin de résoudre les différends entre les compagnies ferroviaires, leurs clients et les autres parties qui ont des rapports avec elles. L'industrie ferroviaire évolue sur des marchés mondiaux où la compétitivité est très forte comme en témoignent les grandes fusions ferroviaires, l'acquisition de sociétés rivales, la création d'entreprises de services intermodaux, la prolifération des chemins de fer secondaires (sur courtes distances) de compétences provinciale et fédérale

ainsi que l'émergence de chemins de fer régionaux. Elle est donc soumise à de fortes pressions l'incitant à exploiter ses services de façon efficace à l'aide de solutions créatrices aux problèmes de transport. Cet environnement concurrentiel a une incidence sur la façon dont l'Office réglemente l'industrie. Les conclusions et les recommandations qui découleront de l'examen du réseau de manutention et de transport du grain pourraient aussi avoir une incidence sur l'Office.

De même, l'industrie maritime connaît des changements la législation encadrant ce secteur fait actuellement l'objet d'un examen. En vertu du projet de loi intitulé *Loi sur la marine au Canada*, l'Office devra assumer de nouvelles responsabilités en ce qui a trait aux frais que pourraient exiger les autorités portuaires.

#### *Transports aériens*

En vertu de la nouvelle législation, l'Office continue de protéger les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des transporteurs en veillant à ce que les transporteurs aériens satisfassent à certaines exigences économiques minimales.

Le secteur du transport aérien évolue rapidement. Sur le plan international, les nouvelles tendances - telles que les alliances entre lignes aériennes, la libéralisation des marchés, le multilatéralisme, le partage de dénominations et les questions touchant la politique canadienne de transport aérien international - ont accru le besoin d'interpréter les ententes bilatérales et la législation. Ces tendances donnent lieu à une tarification soutenue et à des mesures complexes et sophistiquées d'établissement des prix de transport aérien international.

#### *Transports accessibles*

On a progressé de façon constante au cours des dernières années afin de rendre le système de transport canadien plus accessible aux personnes ayant une déficience. Conformément à la politique gouvernementale visant à adopter d'autres solutions de rechanges, l'Office continuera d'élaborer des codes de pratiques et des lignes directrices volontaires de concert avec l'industrie et les consommateurs. L'industrie a non seulement donné suite aux initiatives de l'Office à cet égard, mais elle a aussi de son propre chef commencé à s'adapter aux changements du marché. L'industrie des loisirs et du tourisme ont d'ailleurs reconnu que le vieillissement de la population canadienne se soldera par plus de personnes souffrant de perte de mobilité, de vision ou d'audition. Tout en tenant compte du potentiel que représente ce marché non exploité, ces industries sont plus vigilantes aux besoins des personnes ayant une déficience.

### **Plans, stratégies et résultats escomptés**

#### *Corporatif*

**VALEUR FONDAMENTALE DE L'OTC  
SERVICES DE QUALITÉ**

Nous croyons à la prestation de services de qualité.  
Nous nous efforçons de fournir le plus haut niveau  
d'expertise. Nos décisions découlent d'un processus  
intègre, transparent et juste à l'égard de tous.



Au printemps 1997, l'Office a finalisé son énoncé de mission, ses valeurs fondamentales et son plan stratégique. Le plan comprend quatre grands thèmes, soit le rôle de l'Office, les communications internes et externes, le milieu de travail et les méthodes de travail. La mise en oeuvre de ce plan est déjà commencé et il continuera à guider l'Office dans ses opérations.

Les stratégies et les résultats escomptés comprennent entre autres :

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

**VALEUR FONDAMENTALE DE L'OTC  
COMMUNICATION OUVERTE**

Nous croyons à la communication de l'information en temps opportun. Nous encourageons l'échange libre d'idées et préconisons des rapports ouverts et constructifs avec le public et entre nous-mêmes.

La stratégie de communication que l'Office a élaborée n'est pas statique et elle évoluera puisqu'il a l'intention de rester sensible aux besoins et aux inquiétudes de ceux qui sont soumis au nouveau cadre réglementaire. Nous continueront donc les réunions de consultation sur les activités de l'Office avec les associations industrielles, les gouvernements provinciaux, les administrations régionales et municipales et d'autres ministères fédéraux. L'Office a produit des brochures et des guides traitant de son mandat ainsi que des droits et obligations de ceux qui sont soumis à la *Loi*. Pour donner suite à ces publications, l'Office continuera de participer à des expositions industrielles, à divers séminaires et à des conférences. Ces activités fournissent l'occasion de diffuser des renseignements sur son mandat et d'échanger sur les derniers progrès et les tendances dans le domaine des transports tout en lui permettant d'être réceptif aux besoins changeants de ses clients.

L'usage accru de la technologie de l'information est un autre élément important de cette stratégie. Les projets visant à adapter les systèmes actuels au deuxième millénaire sont en bonne voie. L'Office se servira davantage de son site Web pour diffuser des renseignements et recevoir des observations de l'industrie et des voyageurs. Il y a aussi des initiatives en cours qui devraient faire économiser du temps et de l'argent à ceux qui font affaires avec l'Office. Certaines d'entre elles sont dans le droit fil des demandes présentées par l'industrie pour qu'on automatise les processus dans la mesure du possible.

**VALEURS FONDAMENTALES DE L'OTC  
RESPECT DES AUTRES**

Nous croyons au traitement équitable de chacun. Nous préconisons un environnement de travail collégial et valorisant et favorisons l'épanouissement des personnes

De plus, tous les ministères et organismes gouvernementaux participent activement à de nombreuses initiatives d'ordre général telles que La Relève, la modernisation de la fonction de contrôleur, la Stratégie d'information financière, etc. Ce genre d'initiatives influera sur tous les secteurs d'activités des organisations et l'Office a commencé et continuera d'y répondre. Dans le cadre de La Relève, par exemple, l'Office prévoit qu'en 1998-1999, il aura pleinement défini un ensemble de compétences fondamentales qui aboutira à un plan de formation et de perfectionnement de ses employés ainsi qu'un plan de succession. Ce développement aidera l'Office à fournir le plus haut niveau d'expertise à ses clients tout en offrant des possibilités de carrière et de perfectionnement à ses employés.

**VALEUR FONDAMENTALE DE L'OTC  
PERFECTIONNEMENT PERSONNEL**

Nous nous engageons à promouvoir l'apprentissage continu. Nous encourageons la créativité et l'innovation. Nous favorisons la formation en vue de maintenir et d'accroître le niveau d'expertise et la qualité de notre travail

*Transports ferroviaire et maritime*

L'Office s'efforcera encore d'offrir son aide aux provinces désireuses de conclure un protocole d'entente sur la supervision de la réglementation des entreprises intra-provinciales de transport ferroviaire, semblable au protocole que l'Office a conclu avec la province d'Ontario. Il continuera à jouer son rôle de facilitateur ou de médiateur dans les secteurs ferroviaire et maritime. Également, il continuera d'appliquer les mécanismes de règlement de différends sur des questions ferroviaires qui relèvent de sa compétence, comme l'infrastructure ferroviaire, l'interconnexion, l'accès aux autres transporteurs ferroviaires, les droits de circulation, les niveaux de service, ainsi que sur des questions maritimes telles que le pilotage (par des enquêtes).

La *Loi* exige actuellement que l'Office établisse un barème annuel pour le transport du grain de l'Ouest jusqu'à des points d'exportation. Il continuera donc de consacrer des ressources à cette fin en vue d'accomplir toutes les activités pertinentes qui s'y rattachent, telles que l'analyse financière, les méthodes de calcul des coûts et la détermination de ces derniers, les vérifications et le contrôle de données sur le transport ferroviaire des marchandises. En 1998, l'Office, lorsqu'il le jugera à propos et lorsque ses autres attributions le lui permettront, pourrait être en mesure de partager son expertise avec l'honorable juge Estey qui est responsable de l'examen du système de transport et de manutention du grain au Canada.

L'Office devra aussi entreprendre l'élaboration de son nouveau rôle que la *Loi maritime du Canada*, telle que proposée, lui confie en matière de règlement de différends. En vertu de cette dernière, il peut déterminer, après avoir reçu une plainte, si un droit fixé par une administration portuaire créée aux termes de cette loi comporte une distinction injustifiée.

### *Transport aérien*

L'Office continuera d'administrer le système de délivrance de licences aux transporteurs aériens, le système des accords aériens bilatéraux et le régime des tarifs aériens de manière efficace et efficiente afin de protéger les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des transporteurs. Il donnera encore suite aux plaintes orales et écrites de consommateurs sur les divers services fournis par les transporteurs aériens.

En 1998-1999, l'Office remplira un nouveau rôle lorsque les transporteurs aériens en appelleront de redevances imposées par Nav Canada. En vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, l'Office examinera ces nouvelles redevances et statuera sur l'appel dans les 60 jours après en avoir été saisi. Sa décision est définitive.

L'Office prend de plus en plus une part active sur la scène internationale comme par exemple, le Comité de facilitation (FAL) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le personnel de l'Office préside actuellement le Groupe d'experts de la facilitation du Comité de facilitation, ainsi que le Comité national de la facilitation du Canada. Les efforts qu'il a faits pour défendre la position du Canada à l'égard de l'accessibilité des transports ont été couronnés d'un franc succès.

Il y a deux grands projets de réglementation en cours.

#### *A) Modifications au Règlement sur les transports aériens*

Comme le gouvernement s'est engagé à réduire le fardeau réglementaire, l'Office a demandé aux intéressés de lui communiquer leurs observations sur le projet de modification de la partie III, « Vols affrétés internationaux » du *Règlement sur les transports aériens* (RTA). Dans le cadre de ce processus, il les consulte aussi sur des modifications relativement peu importantes apportées à d'autres parties du RTA. Ce projet de modification a paru dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 11 octobre 1997. Il vise à simplifier et à rationaliser le règlement actuel dans le contexte de la politique sur les vols affrétés internationaux en établissant un cadre dans lequel les transporteurs aériens réguliers et à la demande puissent se disputer le marché des voyages d'agrément avec loyauté et sur un pied d'égalité.

Ce projet de modification a fait l'objet de rapports médiatiques négatifs en décembre 1997 parce qu'on croyait qu'il visait à accroître la réglementation gouvernant les vols affrétés. On a reçu de nombreuses autres observations à la suite de cette couverture médiatique. D'après les observations reçues pendant la phase de consultation, l'Office révisera ce projet de modification puis le soumettra, par l'entremise du ministre des Transports au Comité spécial du Conseil (CSC) pour obtenir l'approbation du gouverneur en conseil.

#### *B) Nouveau Règlement sur les textes désignés sur l'imposition de sanctions administratives pécuniaires*

L'Office procède actuellement à une consultation sur un programme de sanctions administratives pécuniaires. En juillet 1997, il a largement diffusé un projet de règlement pour obtenir l'apport et les commentaires des intéressés.

Le programme proposé prévoit une gradation des sanctions fondée sur la

fréquence et la gravité des violations, la première sanction consistant dans une lettre d'avertissement. En proposant ce nouveau programme, l'Office continuera d'aborder l'application des règlements en mettant l'accent sur les problèmes qui font courir le plus de risques aux voyageurs, tels que les vols sans licence ou sans assurance-responsabilité réglementaire. L'Office a discuté officieusement de cette proposition avec tous les secteurs de l'industrie avant d'engager le processus officiel de réglementation.

L'Office prévoit que le projet de règlement sera prêt à être publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* après la réception de l'approbation du gouverneur en conseil sur les modifications au RTA mentionnées ci-haut.

#### *Transports accessibles*

L'Office s'assure que les personnes ayant une déficience aient accès aux modes de transport de compétence fédérale sans rencontrer d'obstacles abusifs. Il continuera donc d'étudier et de régler les plaintes que des personnes ayant une déficience auront déposées au sujet de présumés obstacles abusifs.

L'Office contribue beaucoup à l'élaboration d'autres solutions que la réglementation en faisant adopter des codes de pratique volontaires aux services de transport sous réglementation fédérale. À cette fin, il recourra encore amplement à son Comité consultatif sur l'accessibilité. Le comité précité se compose de groupes représentant les personnes ayant une déficience, l'industrie, les fabricants et d'autres ministères et il a été la pierre angulaire permettant l'élaboration des codes de pratiques. L'Office travaillera de concert avec d'autres groupes de travail spéciaux représentant l'industrie et les consommateurs.

Le contrôle de l'application des codes et des recommandations de l'Office par l'industrie sera aussi une activité clé, car il permettra à ce dernier d'évaluer l'efficacité de l'approche fondée sur la bonne volonté qu'il a adoptée il y a quelques années.

La liaison et l'éducation des voyageurs, y compris les agents de voyages, se verront accorder une certaine importance, car il y a beaucoup à gagner à assurer un accès opportun à des renseignements exacts sur les voyages aux personnes ayant une déficience.

Enfin, l'Office continuera de participer aux travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui portent sur des normes d'accessibilité des services aériens internationaux.

---

#### **Section IV : Renseignements supplémentaires**

**Tableau 1 : Autorisations de dépenser - Résumé de la Partie II du Budget des dépenses**

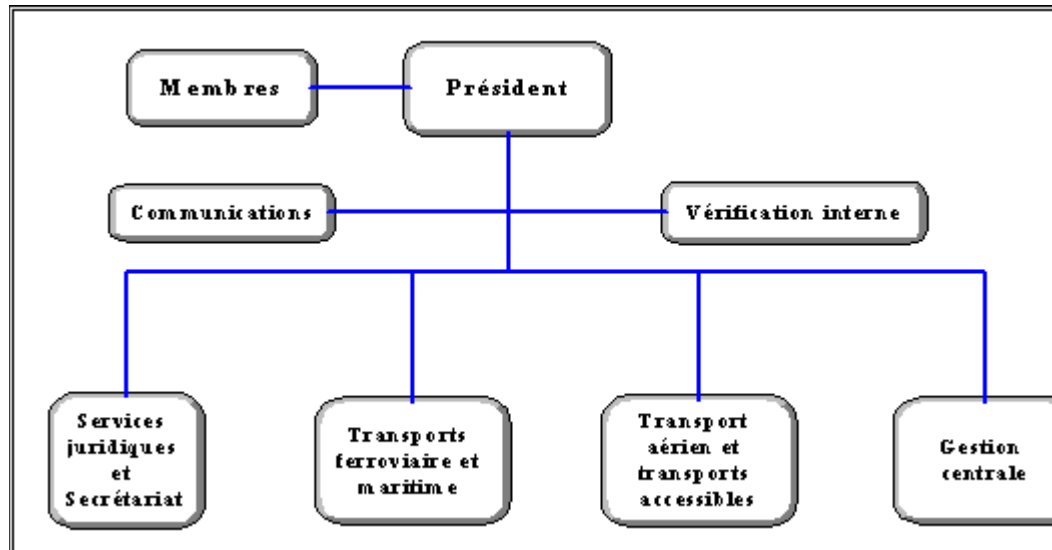
<b>Crédit</b>	(en milliers de dollars)	<b>Budget des dépenses principal</b>	<b>Budget des dépenses</b>
---------------	--------------------------	--------------------------------------	----------------------------

		1998-1999	1997-1998
	<b>Office des transports du Canada</b>		
30	Dépenses du Programme	17 568	19 379
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 792	2 365
	<b>Total du Programme</b>	<b>20 360</b>	21 744

s.o. : sans objet

### Renseignements sur le personnel

**Tableau 2 : Organisation - Programme de l'Office des transports du Canada**



### Responsabilité à l'égard des dépenses prévues par programme et secteur d'activité pour 1998-1999

(en milliers de dollars)	1998-1999
<b>Office des transports du Canada</b>	
Total des dépenses prévues	<b>20 360</b>

**Tableau 2.1 : Équivalents temps plein (ÉTP) prévus par programme et secteur d'activité**

	Prévision	Prévu	Prévu	Prévu
	1997-	1998-	1999-	2000-

	1998	1999	2000	2001
<b>Programme / Secteur d'activité</b>				
Programme de l'Office des transports du Canada	260	249	249	249
<b>Total</b>	<b>260</b>	<b>249</b>	<b>249</b>	<b>249</b>

Tableau 2.2 : Détails des besoins en ÉTP

(en dollars)	Prévision 1997-1998	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000	Prévu 2000-2001
<b>Échelle de salaires</b>				
< 30 000	17	17	17	17
30 000 - 40 000	66	63	63	63
40 000 - 50 000	77	73	73	73
50 000 - 60 000	33	32	32	32
60 000 - 70 000	34	33	33	33
70 000 - 80 000	23	21	21	21
> 80 000	10	10	10	10
<b>Total</b>	260	249	249	249

## Autres renseignements financiers

Tableau 3 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001
<b>Personnel</b>				
Traitements et salaires	13 908	13 296	13 296	13 296
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 365	2 792	2 792	2 792
Autres frais touchant le personnel	1 400	0	0	0
	17 673	16 088	16 088	16 088

<b>Biens et Services</b>				
Transport et communications	1 788	1 329	1 329	1 329
Information	347	<b>308</b>	308	<b>308</b>
Services professionnels et spéciaux	925	<b>1 298</b>	1 298	<b>1 298</b>
Locations	106	<b>103</b>	103	<b>103</b>
Achats de services de réparation et d'entretien	142	<b>72</b>	72	<b>72</b>
Services publics, fournitures et approvisionnements	520	<b>530</b>	530	<b>530</b>
Autres subventions et paiements	39	<b>28</b>	28	<b>28</b>
Dépenses en capital secondaires	200	<b>600</b>	600	<b>600</b>
	4 067	<b>4 268</b>	4 268	<b>4 268</b>
<b>Paiements de transfert</b>	35 004	<b>4</b>	4	<b>4</b>
<b>Total</b>	56 744	<b>20 360</b>	20 360	<b>20 360</b>

**Tableau 4 : Ressources du programme par programme et secteur d'activité pour**

**l'exercice du Budget des dépenses**

		(en milliers de dollars)		
		Budgétaire		
	ÉTP	Fonctionnement	Contributions	Total
Programme de l'Office des transports du Canada	249	20 356	4	20 360
<b>Total</b>	<b>249</b>	<b>20 356</b>	<b>4</b>	<b>20 360</b>

**Tableau 5 : Paiements de transfert par programme et secteur d'activité**

--	--	--	--	--

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1997-1998	Dépenses prévues 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001
<b>Contributions</b>				
Contribution au Forum canadien de recherche dans les transports	4	4	4	4
<b>Paiements législatifs</b>				
Paiements versés aux compagnies de chemin de fer en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports nationaux*</i>	34 000	s.o.	s.o.	s.o.
Paiements versés aux compagnies de chemin de fer en vertu de la <i>Loi sur les chemins de fer*</i>	1 000	s.o.	s.o.	s.o.
<b>TOTAL</b>	<b>35 004</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

\* Ces deux programmes de subventions ont été éliminés avec l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada* le premier juillet 1996. Ces paiements législatifs sont en fait les derniers rajustements au passif encouru sous les deux programmes avant cette date et ont été inclus dans les budgets supplémentaires de l'Office pour l'exercice 1997-1998.

s.o. : sans objet

**Tableau 6 : Coût net du programme pour 1998-1999**

(en milliers de dollars)	1998-1999
<b>Dépenses brutes prévues</b>	<b>20 360</b>
<b>Installations fournies sans frais par le ministère</b>	
Installations fournies par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	2 407
Cotisations visant la part des employés des primes D'assurance et les coûts payés par le SCT	878
Rémunération des employés fournie par Ressources humaines Canada	42
<b>Coût net du Programme</b>	<b>23 687</b>
Coût net estimatif du Programme en 1997-1998	24 990



**Autres informations****Tableau 7 : Liste des lois et des règlements****Lois et règlements en vigueur**

<b>L'Office assume l'entière responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :</b>	
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	<i>L.C. (1996), ch. 10</i>

<b>L'Office partage la responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :</b>	
<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.C. (1985), ch. E-9</i>
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. 17 (3<sup>e</sup> suppl.)</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 protection des renseignements personnels</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. P-21</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 les chemins de fer</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. R-3 *</i>
<i>Loi sur le pilotage</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. P-14</i>
<i>Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. A-15 *</i>
<i>Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes</i>	<i>L.R.C. (1985), ch. M-1 *</i>

\* Bien que ces lois aient été abrogées, la *Loi d'interprétation* prévoit que les dispositions de celles-ci s'appliquent à toute affaire en instance devant l'Office au moment de l'abrogation. Plusieurs cas demeurent en instance (transitionnel 1995, c. 17, s. 27)

<b>L'Office assume l'entière responsabilité des règlements suivants :</b>	
<i>Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer</i>	

<i>Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire</i>
<i>Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience</i>
<i>Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises</i>
<i>Règlement sur le calcul des frais ferroviaires</i>
<i>Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers</i>
<i>Règlement sur les transports aériens</i>
<i>Règles générales de l'Office national des transports</i>

<b>L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :</b>
<i>Règlement ferroviaire concernant l'ingénierie</i>
<i>Règlement sur les renseignements des transporteurs</i>
<i>Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique *</i>
<i>Règlement sur les subventions sélectives et provisoires dans la Région atlantique *</i>
<i>Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique *</i>

\* Voir note à la page précédente

<b>Règlements majeurs proposés</b>	
<i>Règlement sur les transports aériens - modification proposée aux Parties III à VI (vols affrétés)</i>	Publié au préalable le 11 octobre 1997 dans la Partie I de la Gazette du Canada
<i>Règlement sur les textes désignés - (imposition de sanctions administratives pécuniaires) - règlement proposé</i>	Les consultations préliminaires ont été entamées et la section de la réglementation du ministère de la Justice a été consultée

<b>Autres projets de règlements proposés pour 1998-1999</b>	
Règlement correctif - modifications de	

nature administrative :  <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience</i></li> <li>○ <i>Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises</i></li> <li>○ <i>Règlement sur les transports aériens</i></li> </ul>	Préparation en cours pour soumission au ministre des Transports
<i>Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience - modification proposée</i>	Le projet sera entamé en 1998
<i>Règlement sur le recouvrement des coûts de services- règlement proposé</i>	L'Office examine la possibilité d'annuler ce projet en raison de son impact cumulatif sur l'industrie du transport
<i>Règles générales de l'Office national des transports - modification proposée</i>	Un examen des Règles générales est en cours afin d'identifier les articles qui doivent être modifiés

**Abrogations proposées (en consultation avec Transports Canada) :**

*Règlement régissant les détails des cartes, plans, profils, dessins, devis et livres de renvoi - (Ordonnance générale E-1) - abrogation proposée*

*Règlement sur l'usage en commun des poteaux - (Ordonnance générale E-12) - abrogation proposée*

*Règlement sur la hauteur des fils des lignes de télégraphe et de téléphone - (Ordonnance générale E-18) - abrogation proposée*

*Règlement sur le passage de conduits sous les chemins de fer - (Ordonnance générale E-10) - abrogation proposée*

*Règlement sur les croisements de fils et leur proximité - (Ordonnance générale E-11) - abrogation proposée*

*Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer - (Ordonnance générale E-5) - abrogation proposée*

*Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique - (Ordonnance générale E-4) - abrogation générale*

**Les règlements suivants sont périmés depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports au Canada :**

*- Décret sur le paiement de droits en vertu de la Loi sur les chemins de fer*

- *Ordonnance sur l'approbation des conditions des permis de circulation gratuite (Ordonnance générale T-29)*
- *Règlement sur l'abandon des lignes de chemin de fer*
- *Règlement sur l'établissement de la valeur de l'actif et du chiffre d'affaires*
- *Règlement sur le trafic des wagons à bagages*
- *Règlement sur le transport gratuit ou à prix réduit (Ordonnance générale T-26)*
- *Règlement sur le transport gratuit ou à prix réduit des chemins de fer (Ordonnance générale T-27)*
- *Règlement sur les distances dans le bassin du fleuve Mackenzie*
- *Règlement sur les exemptions de la partie VII*
- *Règlement sur les paiements anticipés versés aux chemins de fer*
- *Règlement sur les services d'approvisionnement par eau dans le Nord*
- *Règlement sur les tarifs de transports des marchandises par chemin de fer*

[ [ACCUEIL](#) | [HAUT DE LA PAGE](#) | [PAGE PRÉCÉDENTE](#) ]

Mise à jour : 2002-07-22

[ [Avis importants](#) ]