



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 1999-2000 Un rapport sur les plans et les priorités

### 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. Objectif](#)
- [C. Contexte opérationnel](#)
- [D. Plan de dépenses](#)

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

- [A. Résumé des priorités et résultats escomptés](#)
- [B. Programme et secteur d'activité](#)

[Général](#)  
[Transports ferroviaire et maritime](#)  
[Transport aérien](#)  
[Transports accessibles](#)

- [C. Rapports consolidés](#)

#### Section IV : Renseignements supplémentaires

#### **Section I : Messages**

- A. Message du Président*

J'ai le plaisir de soumettre ce rapport sur les plans et les priorités de l'Office des transports du Canada (ci-après l'Office).

La *Loi sur les transports au Canada* (ci-après la Loi), entrée en vigueur le

1<sup>er</sup> juillet 1996, a eu pour effet d'établir le cadre d'un nouvel organisme de réglementation. L'Office n'a pas tardé à devenir un organe de réglementation moderne, c'est-à-dire celui qui applique la réglementation uniquement selon les besoins et qui fait fonction de facilitateur du système canadien de transport. Avec la collaboration des fournisseurs et des utilisateurs des services de transport, nous avons l'intention de continuer à élaborer des codes novateurs de pratiques volontaires pour remplacer les règlements lorsque la chose est possible. Nos objectifs sont élevés parce que nous voulons jouer un rôle actif dans la réalisation d'un système de transport efficient et accessible.

Tribunal spécialisé des transports, notre organisation a pour rôle principal, notamment, d'aider les fournisseurs et les utilisateurs des services de transport à régler des questions rapidement et efficacement sans avoir recours aux tribunaux. Lorsque l'Office est appelé à intervenir dans un conflit officiel, il continuera à rendre les décisions conformément au délai statutaire de 120 jours, à moins que les parties ne conviennent de prolonger ce délai. Toutefois, l'Office dispose d'une variété d'outils pour l'aider à s'acquitter de sa mission et à atteindre ses objectifs stratégiques. Comme il l'a toujours fait, il continuera d'appliquer et de développer ces outils le cas échéant.

Notre rôle de conciliateur et de facilitateur est important pour nous puisque nous pouvons éviter ainsi que les questions à régler ne prennent des proportions de conflit. De plus en plus, l'Office deviendra proactif, exercera des activités éducatives, tendra la main aux parties et les incitera à régler les problèmes en dehors des règles établies, avant qu'ils ne s'aggravent et ne nuisent au bon fonctionnement du système de transport comme tel. Nous consacrerons des efforts à l'élaboration d'autres mécanismes de règlement des conflits et à la formation de nos employés de façon à accroître nos compétences.

Les consultations continueront d'occuper une place importante dans les efforts que nous déploierons pour tendre la main, apprendre, informer et éduquer. Pour nous aider dans nos activités futures, nous donnerons suite aux résultats d'un sondage mené à la fin de 1998 sur divers aspects du transport ferroviaire. Nous prévoyons de nouveaux sondages dans d'autres secteurs de transport qui relèvent de notre compétence. Par ailleurs, nous intensifierons notre présence régionale par la voie de réunions au sein de divers secteurs de l'industrie des transports, de voyages de familiarisation, de conférences et de consultations auprès des expéditeurs, des transporteurs, des groupes de consommateurs ainsi que des administrations provinciales et municipales.

De telles initiatives permettent non seulement de sensibiliser davantage les intéressés au rôle de l'Office, mais également d'échanger des vues sur les droits et les obligations de ces derniers en vertu du cadre législatif actuel. Elles favorisent également l'opinion de plus en plus informée sur la façon dont la loi a profité aux diverses parties ou leur a nui.

En sa qualité d'intervenant dans les secteurs des transports, l'Office croit qu'il est en mesure de contribuer au bien-être du système de transports du Canada par la prestation des renseignements et des services nécessaires à ceux qui travaillent en vue de l'améliorer.

Marian L. Robson  
Présidente,  
Office des transports du Canada

**B. Déclaration de la direction****DÉCLARATION DE LA DIRECTION****Un rapport sur les plans et les priorités 1999-2000**

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 1999-2000 de :

**l'Office des transports du Canada**

- À ma connaissance, les renseignements :
- Décrivent fidèlement le mandat, les plans, priorités, stratégies et résultats clés escomptés de l'organisation.
- Sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités*.
- Sont complets et exacts.
- Sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion sous-jacents.
- Je suis satisfait des méthodes et procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

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.

Luc Gaudet  
Directeur général int., Gestion centrale

le 8 février 1999

**Section II : Vue d'ensemble de l'Office****A. Mandat, rôle et responsabilités**

Créé le 1er juillet 1996 en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après la Loi), l'Office des transports du Canada (ci-après l'Office) se veut le pendant de l'Office national des transports. En sa qualité d'organisme quasi-judiciaire, l'Office tient un rôle polyvalent : organe de réglementation économique, responsable de la délivrance de licences, facilitateur de l'accessibilité et autorité aéronautique. Il détient le pouvoir d'un tribunal supérieur de rendre des décisions et des décrets sur des questions qui relèvent de sa compétence. En vertu de la Loi et des dispositions législatives connexes, il est habilité à contribuer à la mise en oeuvre de la

politique fédérale sur les transports. Le tableau 12 (page 21) énonce les statuts et les règlements applicables.

Responsable de la délivrance des licences aux transporteurs qui présentent des demandes en vue de l'exploitation de services aériens et ferroviaires au Canada, l'Office assure que ces derniers satisfont aux exigences de la Loi en matière de délivrance des licences et exercent certains pouvoirs pour la réglementation des droits et des tarifs lorsque les forces du marché ne sont pas suffisantes. L'Office rend également des décisions sur les appels interjetés relativement aux redevances d'usage de NAV CANADA.

Avec l'autorisation du gouverneur en conseil, l'Office est habilité à prendre des règlements régissant les rapports entre transporteurs et clients. Pour ce faire, il procède à des consultations auprès de l'industrie et du public. L'Office utilise également des codes de pratiques et des directives lorsqu'ils constituent une solution plus efficace.

Par ailleurs, il rend et applique des décisions suite à des plaintes et à des demandes dont il a été saisi. L'Office est au service des expéditeurs, des consommateurs, des transporteurs et des tierces parties, comme les municipalités. Lorsqu'une personne handicapée rencontre des obstacles abusifs à l'utilisation du réseau de transport réglementé par l'administration fédérale, l'Office peut prescrire des mesures correctives.

La politique gouvernementale sur les transports prévoit un secteur des transports accessible et concurrentiel, auquel s'applique la réglementation si besoin est. Si les forces du marché ne permettent pas un service juste et raisonnable, l'Office peut faire en sorte que les utilisateurs des services de transport, les expéditeurs commerciaux et les voyageurs jouissent de la protection prévue en vertu de la loi.

L'Office est l'organe de réglementation économique tandis que Transports Canada assure le soutien stratégique au Ministre ainsi que la réglementation de la sécurité des transports. Avec la collaboration du ministère des Affaires extérieures, du Commerce international et de Transports Canada, l'Office fait également fonction d'autorité aéronautique pour les accords bilatéraux de services aériens.

Enfin, l'Office collabore avec Revenu Canada relativement aux exemptions pour le cabotage, avec la Commission canadienne des droits de la personne, relativement au transport des personnes handicapées, ainsi qu'avec la province de l'Ontario pour la réglementation du transport ferroviaire dans cette province.

L'Office exerce ses pouvoirs par l'intermédiaire de ses sept membres nommés par le gouverneur en conseil, soit un président, un vice-président et cinq membres. Le gouverneur en conseil est habilité à nommer un maximum de trois membres temporaires. L'Office comprend quatre directions : Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, Services juridiques et Secrétariat, et Gestion centrale. Chaque directeur relève du président.

Les deux directions responsables de programme, soit Transports ferroviaire et maritime et Transport aérien et Transports accessibles, ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. Le Bureau du président, la direction des Services juridiques et du Secrétariat et la direction de la Gestion centrale assurent un soutien administratif et de réglementation. L'administration centrale de l'Office est située au sein de la Région de la capitale nationale. Le personnel de L'Office détaché dans les bureaux

régionaux au sein de six villes canadiennes, exerce principalement des activités d'application des lois et règlements en matière de transport aérien et d'accessibilité.

La section IV du présent document renferme un tableau qui décrit [la structure organisationnelle de l'Office](#).

### *B. 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.

### *C. Contexte opérationnel*

L'actuelle forme de l'Office et son approche se veulent le reflet des approches canadiennes et internationales concernant la politique sur les transports, des efforts permanents du gouvernement fédéral visant la révision de son rôle et sa façon de fournir des services, ainsi que du milieu global dans lequel oeuvrent l'Office et ses clients.

L'Office administre la politique canadienne sur les transports. Aux termes de la l'article 5 de la Loi, la mise en oeuvre d'un réseau de transports \* est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs - y compris des personnes ayant une déficience - en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions (...). +. Pour mettre un tel réseau en place, il faut que \* la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transports viables et efficaces (...).

Comme ses décisions ont une influence sur la compétitivité internationale des producteurs et des expéditeurs canadiens, l'Office doit connaître le milieu dans lequel ses clients exercent leurs activités. Pour la plupart des Canadiens, c'est l'évidence même : nos expéditeurs ont besoin de services de transport économiques pour les aider à soutenir la concurrence internationale, tandis que les transporteurs canadiens ont besoin d'un cadre pour compétitionner et se développer tant à L'échelle nationale qu'internationale.

### ***Transports ferroviaire et maritime***

L'industrie du transport ferroviaire fait partie d'un marché nord-américain et mondial très concurrentiel et fait face à beaucoup de pressions pour trouver des solutions novatrices à des problèmes de transport de façon à être en mesure de soutenir la concurrence de façon efficiente. En conséquence, l'Office doit travailler en fonction d'une industrie dont la structure subit constamment des changements importants. Ainsi, l'approche utilisée par l'Office pour la réglementer subit l'influence des fusions des principaux transporteurs ferroviaires, de la rationalisation, des prises de contrôle d'entreprises rivales, de la création de compagnies intermodales, de la prolifération de transporteurs ferroviaires secondaires provinciaux et fédéraux, de l'apparition des chemins de fer régionaux et de la commercialisation des services de transport. La conjoncture permettra de

déterminer si l'Office consacrerait plus de temps au traitement des demandes d'infrastructures ferroviaires nouvelles et améliorées ou des plaintes portant sur l'infrastructure qui est en place. Deux autres facteurs peuvent également entrer en ligne de compte : la récente tendance à la délégation de la responsabilité des systèmes de transport à d'autres ordres de gouvernement et les recommandations de M. le juge Willard Z. Estey, dans [le cadre de l'étude sur le système de manutention et de transport du grain](#).

L'industrie du transport maritime connaît également des changements. Par exemple, la voie maritime du Saint-Laurent a été commercialisée, et le volume de marchandises transportées par conteneur dans L'Est du Canada est en hausse, ce qui a des conséquences sur les autres modes de transport utilisés pour l'acheminement des denrées vers les marchés. En vertu de la nouvelle [Loi maritime du Canada](#), l'Office a de nouvelles responsabilités relativement aux droits que les administrations portuaires peuvent imposer. Le ministre des Transports a également demandé à l'Office d'examiner certaines questions de pilotage au Canada et de lui faire des recommandations. Cet exercice pourrait influencer sur la façon dont les services de pilotage sont assurés aux transporteurs, ainsi que sur l'orientation stratégique future du gouvernement.

### ***Transports aériens***

Le secteur du transport aérien évolue rapidement. Alliances de compagnies aériennes, libéralisation de l'accès au marché, multilatéralisme, partage des codes de réservation et autres développements, voilà autant de facteurs qui ont pour effet d'accroître la nécessité d'interpréter la législation et les accords bilatéraux. L'Office fait fonction d'autorité aéronautique pour le Canada et voit à l'administration des 67 accords bilatéraux de services aériens qui ont été conclus. L'étude que mène actuellement le Ministre sur la politique des services affrétés internationaux de transport des passagers, se traduira probablement par des changements dans l'actuel cadre réglementaire. De même, la question des tarifs prend de plus en plus d'importance et le cadre international des tarifs de transport aérien devient de plus en plus complexe.

La Loi actuelle habilite l'Office à protéger les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des transporteurs en exigeant des transporteurs aériens qu'ils répondent à des exigences économiques minimales.

### ***Transports accessibles***

Ces dernières années, des progrès constants ont été réalisés pour rendre le système de transport du Canada plus accessible aux personnes ayant une déficience. Conformément à la politique du gouvernement pour l'adoption de solutions de rechange à la réglementation, l'Office continuera d'élaborer des codes de pratiques volontaires ainsi que des directives avec le concours de l'industrie et des consommateurs. En plus de répondre aux initiatives de l'Office, les transporteurs ont pris leurs propres mesures pour faire face à la nature changeante du marché. De fait les industries des loisirs et du tourisme ont toutes deux reconnu que la population canadienne qui se fait vieillissante signifie plus de personnes souffrant de problèmes de mobilité, de vision ou de déficience auditive. En concentrant ses activités sur les personnes âgées qu'elle considère comme un marché non exploité, l'industrie accorde plus d'attention aux clients ayant une déficience.

Les Nations Unies ont déclaré que 1999 était l'Année internationale des personnes âgées. l'objectif visé est de sensibiliser la scène internationale à

l'importance du rôle que tiennent les personnes âgées au sein de la société, et à la nécessité de leur accorder respect et soutien. La population canadienne des personnes âgées est parmi celles qui augmente le plus rapidement au monde. d'ici 2041, elle représentera 23 % de la population totale du Canada, contre 12 % à l'heure actuelle. Cette donnée démographique aura des conséquences sur les secteurs économique, social et culturel de notre pays.

#### D. Plan de dépenses

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1998-1999*	Dépenses prévues 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002
<b>Dépenses nettes de l'Office des transports du Canada</b>	21 890	<b>21 109</b>	21 099	21 099
Plus : Coût des services fournis par d'autres ministères	3 327	<b>2 426</b>	2 425	2 425
<b>Coût net de l'Office des transports du Canada</b>	25 217	<b>23 535</b>	23 534	23 534

\* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant.

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

#### A. Résumé des priorités et résultats escomptés

<b>Office des transports du Canada</b>	
Fournir aux Canadiens	Moyens utilisés :
un tribunal administratif qui contribue à la mise en place d'un système canadien de transport qui	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décisions quasi-judiciaires fondées et conformes aux délais prévus</li> <li>• réglementation efficace et essentielle par la voie de consultations</li> </ul>

<p>soit efficient et accessible dans tous les modes de compétence fédérale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• protection des consommateurs et des transporteurs par l'administration d'un système de délivrance de licences aux transporteurs aériens, de certificats d'aptitude aux entreprises de transport ferroviaire, des accords internationaux de services aériens, des tarifs de transport aérien international et un programme de conformité aux règlements</li> <li>• un régime juste et impartial de règlement des conflits</li> <li>• utilisation de mécanismes de rechange pour le règlement des conflits</li> <li>• établissement d'un barème de tarifs pour les mouvements du grain de l'Ouest avant le 30 avril de chaque année</li> <li>• amélioration de l'accès au système de transport du Canada à l'intention des personnes ayant une déficience</li> <li>• prestation de conseils au gouvernement sur l'évaluation du fonctionnement de la Loi et tout problème que pose l'administration de la Loi et des dispositions législatives connexes</li> </ul>
--	---

### B. Programme et secteur d'activité

L'Office a un seul secteur d'activité soit le programme de l'Office des transports du Canada.

Il 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.

### Priorités et résultats escomptés

#### **Général**

La déréglementation s'est opérée en même temps que la réduction de la présence gouvernementale dans les activités de transport. Par exemple, le gouvernement a procédé à la privatisation des aéroports, du système de navigation aérienne et de la voie maritime du Saint-Laurent si bien qu'à l'heure actuelle, l'industrie que réglemente l'Office diffère considérablement de celle d'il y a 10 ans. En conséquence, l'Office doit être flexible, être en mesure de répondre aux besoins et être pragmatique. Il lui importe d'agir rapidement et de façon décisive.

Tribunal spécialisé en transports, l'Office a pour rôle principal celui d'organe de réglementation économique mais doit utiliser ses outils de

réglementation suivant les besoins et encourager les parties à régler elles-mêmes leurs conflits. L'Office continuera de rendre des décisions indépendantes dans le cadre d'un processus qui repose sur des principes d'intégrité et de justice pour toutes les parties.

La Loi prescrit des délais que l'Office doit respecter lorsqu'il rend des décisions. Ainsi, dans tous les cas, L'Office a un délai de 120 jours à respecter sauf si les parties s'accordent pour un prolongement de ce délai. En conséquence, les conflits se règlent rapidement sans l'intervention des tribunaux. L'Office s'est engagé à appliquer un processus structuré qui permet de résoudre certaines questions de façon systématique, selon certains délais, et ainsi de contribuer au bien-être de l'industrie des transports.

Cela dit, l'Office accorde également une certaine importance à son rôle de conciliateur et de facilitateur avant que les parties ne soient aux prises avec un conflit réel. Il continuera d'élaborer des méthodes de rechange pour le règlement des conflits de façon à éviter de longues procédures.

Au cours des prochaines années, l'Office aura pour priorités générales d'adapter ses processus et ses directives et d'élaborer des solutions de rechange à la réglementation. Ces priorités font ressortir le nouveau rôle de l'Office en tant que conciliateur, de facilitateur et d'organe de réglementation réceptif au sein du système de transport du Canada. Pour atteindre ces objectifs, l'Office utilisera des communications ouvertes et fournira des services de qualité. L'évaluation de son efficacité reposera sur le nombre d'initiatives lancées et l'utilisation du feed-back provenant des intervenants de l'industrie des transports.

L'effectif de l'Office représente 80 % environ de toutes ses dépenses. À l'instar des autres ministères et organismes pour qui l'exercice d'examen des programmes s'est traduit par une réduction considérable d'effectif, L'Office a été dans l'obligation de rajuster son tir en ce qui concerne les ressources humaines, pour faire porter l'accent sur non pas la réduction des effectifs, mais sur le rétablissement de la vitalité organisationnelle. Dans le cadre de l'initiative du plan stratégique, gestionnaires et employés ont défini des points névralgiques nécessitant une attention toute particulière, comme les profils de compétences pour l'Office et la planification de la relève axée sur un milieu d'apprentissage continu en vue de la qualité de la fonction d'exécution des programmes. La fourniture de services de qualité est une des grandes valeurs de L'Office et sous-tend toutes ses initiatives et ses actions.

L'article 53 de la Loi prescrit que le Ministre doit nommer, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2000, une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen de l'application de la loi. Cet exercice doit durer un an. s'il y a lieu, L'Office aura l'occasion de partager son expertise pour la conduite de cette revue. Ainsi, il fournira tout renseignement jugé utile, y compris ceux qu'il a accumulés dans le cadre de sa propre évaluation de l'application de la Loi, comme l'exige l'article 42 de la loi.

En vertu de l'article 42, L'Office est tenu de soumettre un rapport annuel au gouverneur en conseil, par l'intermédiaire du Ministre. Y sont résumées les demandes qui lui ont été présentées, ses conclusions à leur égard, son évaluation de l'application de la Loi, ainsi que toutes difficultés rencontrées pour l'administration de la Loi. [Le rapport annuel de l'Office](#) a été présenté à la Chambre des communes le 17 juin 1998.

L'Office continuera d'évaluer L'application de la Loi et à cet effet, il

procédera à un sondage et à des consultations auprès des transporteurs, d'associations industrielles, d'administrations provinciales, régionales et municipales, de voyageurs, d'utilisateurs des services de transport et d'autres ministères fédéraux. Les résultats seront doubles. L'Office aura l'assurance que les clients comprennent pleinement son mandat ainsi que ses droits et ses obligations, les décisionnaires disposeront de renseignements qui les aideront à améliorer le système de transport du Canada.

### ***Transports ferroviaire et maritime***

Le ministre des Transports a confié à l'[Office la tâche de se pencher sur des questions de pilotage en suspens](#), en vertu de la [Loi maritime du Canada](#) (LMC). Il s'agit notamment des questions de délivrance de certificats pour les commandants et les officiers de navires, de la formation des pilotes et de la délivrance de licences, les désignations de zone de pilotage obligatoire, les mécanismes de règlement des conflits et les mesures prises en vue de l'autonomie financière et de la réduction des coûts. L'Office procédera à des consultations suivies en convoquant deux réunions nationales des parties intéressées et plusieurs réunions de consultation du public dans les quatre régions. Les administrations de pilotage, les représentants des pilotes, l'industrie maritime, les expéditeurs et les gouvernements provinciaux participeront à ces consultations. Le rapport final de l'Office sera soumis au Ministre au plus tard le 1er septembre 1999.

L'Office continuera de développer son propre rôle au chapitre du règlement des griefs, en vertu de la [Loi maritime du Canada](#) qui entre en vigueur le 1er janvier 1999. En vertu de cette loi, si l'Office est saisi d'une plainte portant sur un droit imposé par une administration portuaire du Canada créée en vertu de la Loi, il est habilité à déterminer si ce droit est injuste et discriminatoire. Ce mécanisme de règlement des plaintes vise également les droits imposés par les administrations responsables des ponts pour l'entretien et l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain de Montréal et des ponts internationaux de la voie maritime.

L'Office a signé un protocole d'entente avec la province de l'Ontario en vertu duquel il a des pouvoirs d'application des lois sur les franchissements ferroviaires concernant des personnes exploitant un chemin de fer de compétence provinciale. Des pourparlers sont également en cours avec les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique en vue de conclure des ententes semblables. Ces initiatives permettent de prévenir le double emploi entre les organismes réglementaires provinciaux et fédéraux.

L'Office continuera de jouer un rôle de facilitateur et de médiateur dans les modes de transport ferroviaire et maritime, pour aider à régler les conflits portant sur des questions comme l'infrastructure ferroviaire, le transfert et l'abandon de chemins de fer, l'accès par interconnexion aux autres chemins de fer et les prix connexes, l'accès concurrentiel, les droits de passage, le niveau de services et de pilotage maritime.

Dans son [rapport annuel de 1997](#), l'Office fait état de certains défis rencontrés lors de l'application de la Loi et indique qu'il a l'intention d'examiner ces questions à fond au courant de l'année. Vers la fin de 1998, l'Office a fait appel à une firme de sondage indépendante afin de mener un sondage visant à déterminer quelles étaient les opinions face à l'application de certaines dispositions de la Loi touchant le transport ferroviaire. Le sondage visait également à obtenir des commentaires sur l'efficacité du

fonctionnement de l'Office. Un large groupe représentatif d'expéditeurs, de transporteurs et de représentants d'autres échelons gouvernementaux ont participé au sondage. On analysera les résultats du sondage qui aideront l'Office dans ses rapports ultérieurs avec les fournisseurs de services de transport, les utilisateurs et les organismes de réglementation.

Également, l'Office attendra les décisions du gouvernement se rapportant à l'étude menée par M. le juge Williard Z. Estey sur [le système de manutention et de transport du grain](#) et les effets possibles qu'elles auront sur les activités de l'Office.

### ***Transport aérien***

L'Office est responsable de la délivrance des licences aux transporteurs aériens et des tarifs aériens. Il continuera d'exercer ses activités en ce sens de façon efficiente et efficace, dans le but de protéger les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des transporteurs. Sur la scène nationale, le critère financier minimal exigé par la Loi garantit que les nouveaux transporteurs ont suffisamment de fonds pour assumer les frais de démarrage durant une période de 90 jours et qu'ils ont souscrit à une assurance responsabilité suffisante.

La Loi interdit également la vente de services pour lesquels L'Office n'a pas encore délivré de licence. Les dispositions législatives ont pour objet de protéger les consommateurs en réduisant au minimum les interruptions de service et le risque d'une assurance non valide contractée par un transporteur. L'élaboration d'un cadre en vue d'accords internationaux portant sur un certain nombre de questions reliées au terrorisme. Il est recommandé que cette activité se poursuive.

L'Office participera en tant que membre de l'équipe canadienne de négociations pour les accords aériens bilatéraux. Cette équipe est dirigée par le ministère des Affaires extérieures, du Commerce international et inclut également Transports Canada. L'Office est L'autorité aéronautique du Canada pour la mise en oeuvre et L'administration des accords internationaux de transport aérien. L'Office réglemente également les services affrétés internationaux conformément à la politique gouvernementale. Ces activités se traduisent par la fourniture de services aériens efficaces, compétitifs et économiques par une industrie canadienne qui est en mesure de soutenir la concurrence internationale dans des conditions justes et raisonnables.

Par ailleurs, l'Office continuera de prendre part à des activités internationales comme celles de L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le personnel de l'Office assure actuellement la présidence du Comité national de la facilitation du Canada et participe aux activités des comités de facilitation, des tarifs et de la réglementation du transport aérien de l'OACI. L'Office coordonne les activités de facilitation entre les ministères concernés pour s'assurer que L'objectif visé consistera, sous réserve des lois et règlements canadiens, à adopter toutes les mesures pratiques possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, du fret et du courrier.

L'Office donnera suite aux plaintes verbales et écrites provenant des consommateurs à propos des services fournis par les transporteurs aériens. Dans la plupart des cas, le transporteur s'est conformé aux dispositions législatives, mais le mécontentement du voyageur est relié à son ignorance des conditions de transport que prévoient les tarifs. Pour aider et informer les voyageurs, l'office a publié un dépliant intitulé [\\*Prenez l'air averti\\*](#).

En 1998, l'Office tenait un nouveau rôle concernant le traitement des appels. En vertu de la [Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile](#), L'Office est habilité à revoir les appels interjetés par les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs relativement à l'imposition de nouvelles redevances ou à l'augmentation des avances existantes par NAV CANADA. Il lui incombe de rendre ces décisions finales et exécutoires dans un délai de 60 jours suivant le dépôt de L'appel.

L'Office continuera d'aller de L'avant avec son programme d'application des lois et règlements pour s'assurer que les transporteurs aériens et les exploitants d'aérogares de compétence fédérale continuent d'observer les dispositions législatives et réglementaires.

### ***Transports accessibles***

L'Office est habilité à supprimer tous les obstacles à la mobilité des personnes ayant une déficience dans tous les modes de transport de compétence fédérale et à cet effet, il continuera de mener des enquêtes et de résoudre des plaintes.

L'Office continuera également d'élaborer des codes de pratique et des directives de rechange à la réglementation. À cet égard, il continuera de consulter régulièrement avec son Comité consultatif sur L'accessibilité. Ce comité, qui se compose de groupes représentant les personnes ayant une déficience, l'industrie, les fabricants et d'autres ministères, a travaillé étroitement avec L'Office à élaborer des codes de pratique volontaires. Par exemple, au printemps de 1999, l'Office publiera un tel code pour l'accessibilité des traversiers, où figureront des critères d'accessibilité applicables aux grands traversiers exploités entre provinces.

Par ailleurs, l'Office collaborera avec des groupes spéciaux composés de représentants de consommateurs et de l'industrie avec pour mandat spécifique d'aider à la mise en oeuvre des recommandations que contient son [rapport sur les obstacles des communications](#). Ces recommandations ont pour objet de supprimer les obstacles que rencontrent les personnes souffrant d'une déficience sensorielle lorsqu'elles utilisent les services de transport aérien.

L'Office suivra également de près l'application des codes volontaires et des recommandations par l'industrie, de façon à être en mesure d'évaluer l'efficacité de son approche qu'elle a adoptée il y a quelques années et à déterminer une ligne de conduite future.

L'information des voyageurs, ce qui comprend l'établissement de liens avec les voyagistes, est une autre priorité. l'accès à des renseignements exacts et à jour sur les voyages par les personnes ayant une déficience peut être avantageux. l'Office procédera à un sondage afin de déterminer si les personnes à qui son [guide pour personnes handicapées](#) a été utile.

Il effectuera un autre sondage afin de déterminer les principaux problèmes que rencontrent les personnes ayant une déficience dans leurs déplacements. Les résultats de cette activité fourniront une mine de renseignements et devraient aider l'Office à orienter ses initiatives futures pour accroître l'accessibilité du système canadien de transport.

Les Nations Unies ont déclaré que 1999 est l'année internationale des personnes âgées. l'Office participera activement à des manifestations à ce sujet. Tendre la main aux Canadiens du troisième âge et les informer

relativement aux services qui les aideront à voyager avec une plus grande confiance, voilà des éléments clés de L'approche générale de l'Office qui a pour objet de supprimer les obstacles abusifs que comporte le système de transport du Canada.

Enfin, l'Office continuera de participer aux activités de L'OACI en ce qui concerne les normes d'accessibilité régissant les services aériens internationaux.

### C. Rapports consolidés

Deux importants projets de réglementation sont en cours :

Législation et règlements	Résultats escomptés
<i>Règlement sur le transport aérien C</i> simplifier et moderniser les dispositions relatives aux services affrétés internationaux et aux tarifs, conformément à la nouvelle politique gouvernementale	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Réduire le fardeau administratif pour les transporteurs de façon à ce qu'ils puissent exercer leurs activités et soutenir la concurrence plus facilement</li> <li>● Simplifier les dispositions réglementaires applicables aux services affrétés internationaux</li> </ul>
<i>Règlement sur les textes désignés pour l'imposition de sanctions administratives C</i> mettre en oeuvre une série de sanctions progressives basées sur la fréquence et la gravité de l'infraction, la première étape constituant une lettre d'avertissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Établir un système de sanctions qui reflète mieux la gravité de l'infraction et qui permet ainsi une application plus efficiente et plus efficace de la loi et des règlements</li> <li>● Insister davantage sur les secteurs qui présentent le risque le plus élevé pour les voyageurs, comme effectuer des vols sans licence ou sans une assurance responsabilité appropriée</li> </ul>

Le tableau suivant décrit les efforts déployés par l'Office relativement au bogue de l'an 2000.

Initiatives An 2000	Résultats escomptés
<p>L'Office a accordé la priorité absolue au projet de préparation de l'an 2000</p> <p>Des plans de travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● L'Office utilise la technologie micro-informatique. Les outils d'édition, contrairement aux systèmes commerciaux, utilisent les technologies micro-informatiques relativement récentes et assurent une conformité raisonnable aux exigences de l'an 2000.</li> </ul>

<p>opérationnels ont été élaborés</p> <p>Des ressources internes ont été réaffectées en conséquence</p> <p>L'Office participe activement aux activités du groupe de travail interministériel de l'an 2000 que préside le Conseil du Trésor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucun des systèmes de l'Office n'a été déterminé comme étant un système important pour la mission du gouvernement.</li> <li>• L'Office a terminé des évaluations sur l'impact et les risques de l'an 2000 et élaboré des plans d'action pour atténuer ces risques. Il a publié, au besoin, les résultats de ces exercices dans le cadre des activités de surveillance des activités de l'an 2000 du Conseil du Trésor.</li> <li>• L'Office prévoit être prêt pour l'an 2000 d'ici au printemps 1999.</li> </ul>
--	--

#### Section IV : Renseignements supplémentaires

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

Crédit	(en milliers de dollars)	Budget des dépenses principal 1999-2000	Budget des dépenses 1998-1999
	<b>Office des transports du Canada</b>		
30	Dépenses du Programme	<b>18 384</b>	17 568
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	<b>2 725</b>	2 792
	<b>Total du Programme</b>	<b>21 109</b>	20 360

#### Renseignements sur le personnel

**Tableau 2.1 : Organisation - Programme de l'Office des transports du Canada**

**Tableau 2.2 : Équivalents temps plein (ÉTP) prévus par programme et secteur d'activité**

<b>Programme / Secteur d'activité</b>	Prévision 1998- 1999	<b>Prévu 1999- 2000</b>	Prévu 2000- 2001	Prévu 2010- 2002
Office des transports du Canada	249	249	251	251
<b>Total</b>	249	<b>249</b>	251	251

**Tableau 3 : Renseignements sur les projets d'immobilisations - NE s'APPLIQUE PAS****POUR L'OFFICE****Autres renseignements financiers****Tableau 4 : Sommaire des articles courants de dépenses**

<b>(en milliers de dollars)</b>	Prévision des dépenses 1998- 1999	<b>Dépenses prévues 1999- 2000</b>	Dépenses prévues 2000- 2001	Dépenses prévues 2001- 2002
<b>Personnel</b>				
Traitements et salaires	14 168	<b>13 628</b>	13 619	13 619
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 834	<b>2 725</b>	2 724	2 724
	17 002	<b>16 353</b>	16 343	16 343
<b>Biens et Services</b>				
Transport et communications	1 329	<b>1 403</b>	1 403	1 403
	308	<b>447</b>	447	447

Information	1 840	<b>1 112</b>	1 112	1 112
Services professionnels et spéciaux	103	<b>107</b>	107	107
Locations	72	<b>78</b>	78	78
Achats de services de réparation et d'entretien	530	<b>520</b>	520	520
Services publics, fournitures et approvisionnements	28	<b>1</b>	1	1
Autres subventions et paiements	674	<b>1 084</b>	1 084	1 084
Dépenses en capital secondaires				
	4 884	<b>4 752</b>	4 752	4 752
<b>Paiements de transfert</b>	4	<b>4</b>	4	4
<b>Total</b>	21 890	<b>21 109</b>	21 099	21 099

**Tableau 5 : Ressources du programme par programme et secteur d'activité pour l'année budgétaire**

(en milliers de dollars)	Budgétaire			
	ÉTP	Fonctionnement	Contributions	Total
Programme de l'Office des transports du Canada	249	21 105	4	21 109
<b>Total</b>	<b>249</b>	<b>21 105</b>	<b>4</b>	<b>21 109</b>

**Tableau 6 : Paiements de transfert par programme et secteur d'activité**

	Prévision	Dépenses	Dépenses	Dépenses

(en milliers de dollars)	des dépenses 1998-1999	prévues 1999-2000	prévues 2000-2001	prévues 2001-2002
<b>Contributions</b>				
Contribution au Groupe de recherche sur les transports au Canada	4	4	4	4
<b>Total</b>				

**Tableau 7 : Recettes par programme - NE s'APPLIQUE PAS POUR l'OFFICE**

**Tableau 8 : Coût net du programme pour 1999-2000**

(en milliers de dollars)	1999-2000
<b>Dépenses brutes prévues</b>	<b>21 109</b>
<b>Installations fournies sans frais par le ministère</b>	<b>1 634</b>
Installations fournies par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	750
Cotisations visant la part des employés des primes d'assurance et les coûts payés par le SCT	42
Contributions au régime d'invalidité des employés fournie par Ressources humaines Canada	
<b>Coût net du Programme</b>	<b>23 535</b>
<b>Coût net estimatif du Programme en 1998-1999</b>	<b>23 687</b>

**Tableau 9 : Fonds renouvelables**

**Tableau 10 : Prêts, investissements et avances par programme et secteur d'activité**

**Tableau 11 : Incitatifs fiscaux**

**- CES TROIS TABLEAUX NE S'APPLIQUENT PAS POUR L'OFFICE**

**Autres informations**

**Tableau 12 : Liste des lois et des règlements**

**Lois et règlements en vigueur**

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

[Loi sur les transports au Canada](#) L.C. (1996), ch. 10

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

<u><a href="#">Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</a></u>	L.C. (1992), ch. 37
<u><a href="#">Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie</a></u>	L.R.C. (1985), ch. E-9
<u><a href="#">Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</a></u>	L.R.C. (1985), ch. 17 (3 <sup>e</sup> suppl.)
<u><a href="#">Loi maritime du Canada</a></u>	L.R.C. (1998), ch. 10
<u><a href="#">Loi sur l'accès à l'information</a></u>	L.R.C. (1985), ch. A-1
<u><a href="#">Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent</a></u>	L.R.C. (1985), ch. S-2
<u><a href="#">Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</a></u>	L.C. (1996), ch. 20
<u><a href="#">Loi sur la protection des renseignements personnels</a></u>	L.R.C. (1985), ch. P-21
<u><a href="#">Loi sur la sécurité ferroviaire</a></u>	L.R.C. (1985), ch. 32 (4 <sup>e</sup> suppl.)
<u><a href="#">Loi sur le cabotage</a></u>	L.C. (1992), ch. 31
<u><a href="#">Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</a></u>	L.R.C. (1985), ch. R-4
<u><a href="#">Loi sur le pilotage</a></u>	L.R.C. (1985), ch. P-14
<u><a href="#">Loi sur les chemins de fer</a></u>	L.R.C. (1985), ch. R-3 *
<u><a href="#">Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique</a></u>	L.R.C. (1985), ch. A-15 *
<u><a href="#">Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes</a></u>	L.R.C. (1985), ch. M-1 *

**\* 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)**

**L'Office assume l'entière responsabilité des règlements suivants :**

*Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes*

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

*Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*

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

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

*Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*

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

*Règlement sur les transports aériens*

*Règles générales de l'Office national des transports*

**L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :**

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

*Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.*

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

*Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique \**

*Règlement sur les subventions sélectives et provisoires dans la Région atlantique \**

*Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique \**

**\* [Voir note à la page précédente](#)**

**Règlements majeurs proposés :**

*Règlement sur les transports aériens - modification proposée aux Parties III à VI (vols affrétés)*

Sur réception de la nouvelle politique du Ministre des transports sur les services aériens internationaux, l'Office procédera à la modification du règlement, et y ajoutera des dispositions relatives aux vols affrétés tout

cargo.

Règlement sur les textes désignés -  
(imposition de sanctions administratives  
pécuniaires) - règlement proposé

Ce projet sera soumis au  
Ministre des transports et  
à la Partie I de la *Gazette  
du Canada* aux fins de la  
publication préalable.

#### **Autres projets de règlements proposés pour 1999-2000 :**

*Règlement sur l=interconnexion du trafic  
ferroviaire - modification proposée*

Le projet a été soumis à  
la Section de la  
réglementation du  
ministère de la Justice  
aux fins d'examen.

*Règlement sur l=interconnexion du trafic  
ferroviaire - révision des prix*

Le projet a été entamé en  
1999.

*Règlement sur la formation du personnel  
en matière d=aide aux personnes ayant  
une déficience - modification proposée*

Le projet a été soumis à  
la Section de la  
réglementation du  
ministère de la Justice  
aux fins d'examen.

*Règles de procédure applicables à  
l=arbitrage - règlement proposé*

Le règlement a été rédigé  
et sera soumis à la  
Section de la  
réglementation du  
ministère de la Justice  
aux fins d'examen.

*Règles générales de l=Office national des  
transports - modification proposée*

Les Règles générales  
seront soumises à la  
Section du ministère de  
la Justice aux fins  
d'examen.

#### **Abrogations proposées des règlements sur l'ingénierie (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 proposée*

### Table 13 : Références

#### Adresse postale :

Office des transport du Canada  
Ottawa, Canada K1A 0N9

Site Web : [www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)

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

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

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.gc.ca">marie-paule.scott@cta-otc.gc.ca</a>
Transport aérien et transport accessible	Gavin Currie	Directeur général	(819) 953-5074 <a href="mailto:gavin.currie@cta-otc.gc.ca">gavin.currie@cta-otc.gc.ca</a>
Transport ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 <a href="mailto:seymour.isenberg@cta-otc.gc.ca">seymour.isenberg@cta-otc.gc.ca</a>
Services corporatifs	Joan MacDonald	Directeur général	(819) 997-6764 <a href="mailto:joan.macdonald@cta-otc.gc.ca">joan.macdonald@cta-otc.gc.ca</a>
Planification	Luc	Directeur	(819) 953-2829 <a href="mailto:luc.gaudet@cta-otc.gc.ca">luc.gaudet@cta-otc.gc.ca</a>

	Gaudet		<a href="http://otc.gc.ca">otc.gc.ca</a>
Communications	Daniel Lavoie	Directeur	(819) 953-7666 <a href="mailto:daniel.lavoie@cta-otc.gc.ca">daniel.lavoie@cta-otc.gc.ca</a>

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

Mise à jour : 2002-07-22

[ [Avis importants](#) ]