



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

Office des transports du Canada

2005-2006

Rapport sur les plans et les priorités

L'hon. Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports

Canada

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message de la présidente	3
1.2 Survol de l'organisme	5
1.2.1 Information générale	5
1.2.2 Ressources financières	5
1.2.3 Ressources humaines	5
1.2.4 Priorités organisationnelles	6
1.3 Plans et priorités de l'organisme	7
1.3.1 Environnement de travail et contexte stratégique	7
1.3.2 Priorités organisationnelles	9
1.3.3 Plans organisationnels	10
SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	13
2.1 Analyse des activités du programme	15
2.1.1 Ressources financières	15
2.1.2 Description des activités du programme	15
2.1.3 Stratégie de mesure du rendement	15
2.1.4 Résultats escomptés	16
SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE	21
3.1 Déclaration de la direction	23
3.2 Information sur l'organisation	25
3.3 Tableaux	27
3.3.1 Tableau 1 : Dépenses prévues de l'organisme et équivalents temps plein	27
3.3.2 Tableau 2 : Programme par activité	28
3.3.3 Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal	28
3.3.4 Tableau 4 : Coût net pour l'Office au cours de l'année budgétaire	29
3.3.5 Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur	29
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT	31
4.1 Autres renseignements	33
4.1.1 Enchaînement des résultats de l'Office des transports du Canada	33
4.1.2 Rapports annuels	34
4.1.3 Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	34
4.1.4 Lois et règlements administrés	35

SECTION I – SURVOL

1.1 Message de la présidente

Je suis fière de soumettre, aux fins d'examen minutieux par les Canadiens et leurs représentants élus, le présent Rapport sur les plans et les priorités de l'Office des transports du Canada pour l'exercice financier 2005-2006.

L'Office des transports du Canada est un tribunal quasi judiciaire et indépendant dont l'existence est tout aussi pertinente aujourd'hui qu'elle l'était au moment où il a été constitué il y a de cela 101 ans. Bien qu'il s'agisse d'un organisme de petite taille (quelque 260 employés, y compris le personnel régional chargé de l'application de la loi), des particuliers, des représentants de l'industrie des transports, plusieurs ministères fédéraux et d'autres gouvernements font souvent appel à ses connaissances et son expertise en matière de transport — pour des questions par exemple de règlement des différends, de protection des consommateurs, d'établissement des coûts et de réglementation.

Ce rapport que vous vous apprêtez à lire résume les plans de l'Office en matière de livraison de services aux Canadiens au cours de la prochaine année. Il explique les mesures que l'Office entend prendre pour appliquer la politique des transports du gouvernement du Canada, laquelle représente l'orientation stratégique que le Parlement a enchâssée dans la *Loi sur les transports au Canada*, tout en visant les objectifs gouvernementaux au chapitre de la gestion des dépenses et de la réduction des coûts.

Le rapport décrit comment l'Office poursuivra les initiatives qu'il a entreprises l'année dernière relativement à l'examen de ses processus internes, l'amélioration du temps de réponse, l'établissement des priorités et la mesure de son rendement afin de répondre aux attentes des Canadiens, voire de les excéder, et de parvenir aux résultats escomptés grâce à de meilleures pratiques de gestion, de production de rapports et de contrôle des coûts.

Le présent rapport présente de l'information détaillée sur les efforts que l'Office déploiera afin d'accroître l'efficacité et l'exécution de son programme. Ainsi, ses cadres seront redevables pour l'atteinte des résultats. Le rapport souligne également les principaux aspects du contexte dans lequel l'Office évoluera pendant la période visée, lesquels pourraient influencer sur la façon dont l'Office s'acquittera de ses obligations tout en donnant l'heure juste sur l'utilisation des ressources financières et humaines que les contribuables lui ont accordées.

Marian L. Robson
Présidente et première dirigeante

1.2 Survol de l'organisme

1.2.1 Information générale

Raison d'être

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

L'Office est un tribunal administratif, quasi judiciaire et indépendant. Son rôle consiste à rendre des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Il délivre des licences aux transporteurs ferroviaires et aériens et il est habilité à régler certaines plaintes concernant la tarification, les services ou autres des modes ferroviaire, aérien et maritime. En outre, il peut prendre des règlements, s'il y a lieu. L'Office a le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience lorsqu'elles utilisent le réseau de transport de compétence fédérale. L'Office veille également à la mise en oeuvre de la politique nationale des transports adoptée par le Parlement et enchâssée dans la *Loi sur les transports au Canada* et d'autres lois. De plus, il agit à titre d'autorité aéronautique du Canada sur des questions touchant la réglementation économique des transporteurs aériens.

1.2.2 Ressources financières (en milliers de dollars)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
24 383 \$	24 357\$	24 357 \$

1.2.3 Ressources humaines

2005-2006	2006-2007	2007-2008
257	257	257

1.2.4 Priorités organisationnelles

Priorité	Type	Dépenses prévues ** (en milliers de dollars)		
		2005-2006	2006-2007	2007-2008
1. Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources. *	engagement antérieur	94	50	50
2. Participer à l'initiative en cours en vue de modifier les lois clés et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office.	nouveau	35	s/o	s/o
3. Planifier la relève.	nouveau	64	66	s/o

* Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005, la priorité était de « poursuivre la mise en oeuvre de l'excellence en gestion ». Celle-ci a été reformulée et le plan connexe mis au point afin de tenir compte, selon l'évaluation qu'en avait fait l'administration, des résultats obtenus au cours de la dernière année et de la nécessité de se concentrer davantage sur la charge de travail et l'optimisation des ressources.

** Les dépenses prévues pour chaque priorité ne comprennent que les coûts d'exploitation supplémentaires qui sont directement liés aux priorités que la direction a identifiées. Outre ces dépenses, l'organisation consacrerait du temps et des efforts de gestion pour lesquels les coûts n'ont pas été calculés.

1.3 Plans et priorités de l'organisme

1.3.1 Environnement de travail et contexte stratégique

Le programme de l'Office est financé par le Parlement grâce à l'attribution d'un budget de fonctionnement. Il exerce ses activités dans le contexte du vaste et complexe réseau de transport canadien (voir le site Internet de Transports Canada à www.tc.gc.ca pour en savoir davantage).

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

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

1. Changements législatifs éventuels

Tel que le prévoit la *Loi sur les transports au Canada*, une formation de cinq membres a été créée en juin 2000 pour examiner le fonctionnement de la Loi et de toutes autres lois régissant la réglementation économique des modes de transport qui relèvent de la compétence législative du Parlement.

On s'attend à ce que les modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada* et à d'autres lois régissant les transports soient déposées au Parlement en 2005-2006. Une des priorités clés de l'Office pendant la période de planification sera de prendre part à cette démarche visant la modification de la législation et de prendre des mesures en vue de mettre en oeuvre les nouvelles exigences ou les exigences modifiées qui relèvent de sa compétence.

De plus, le ministre a chargé le Comité permanent des transports de se pencher sur la question de savoir si le Canada devrait ou non libéraliser davantage la façon dont il régleme l'industrie du transport aérien au pays sur le plan économique. L'examen portera à la fois sur les questions du transport aérien intérieur et international et, selon les conclusions de celui-ci, il pourrait y avoir des incidences sur la façon dont l'Office régleme ce secteur d'activités.

2. Dossiers en souffrance en raison de l'ordonnance de la Cour visant les questions relatives à Air Canada

Entre le 1^{er} avril 2003 et le 30 septembre 2004, Air Canada exploitait ses activités tout en étant protégée contre ses créanciers en vertu d'une ordonnance de la cour. En raison d'un sursis

imposé par la Cour supérieure de justice de l'Ontario, l'Office ne pouvait pas traiter les plaintes d'accessibilité et autres contre ce transporteur au cours de l'exercice financier 2003-2004 et du premier semestre de 2004-2005. Depuis lors, l'Office a rendu plusieurs décisions relativement à des plaintes contre Air Canada et a repris le traitement de plusieurs autres.

Vers la fin 2004, Air Canada a déposé un mémoire auprès de l'Office dans lequel elle expose sa position que les plaintes ayant trait à des incidents survenus le 1^{er} avril 2003 ou avant (les plaintes visées) ont été éteintes lorsque la Cour a levé le sursis et que l'Office ne devait plus en être saisi. Au moment de la rédaction du présent rapport, l'Office attendait toujours l'interprétation de la Cour supérieure de justice de l'Ontario sur ce point. En outre, il était à examiner une demande d'Air Canada voulant que soit imposé un autre sursis relativement aux plaintes visées jusqu'à ce que la Cour se soit prononcée. Selon la décision qui sera rendue à cet égard, il se pourrait que l'Office ait à traiter plusieurs dossiers en suspens en 2005-2006, en plus de sa charge de travail régulière.

3. BC Rail

En juillet 2004, le CN a fait l'acquisition de BC Rail Ltd. et de BC Rail Partnership (collectivement appelées BC Rail) et s'est vu accorder des droits de circulation sur l'assiette de route de BC Rail aux termes d'une entente de location à long terme. Par suite de cette transaction, 2 300 kilomètres se sont ajoutés au réseau fédéral de chemins de fer modifiant, par le fait même, les droits et les obligations de plusieurs expéditeurs, municipalités, propriétaires fonciers et autres qui étaient auparavant touchés par une compagnie ferroviaire relevant de la compétence du provincial et sous son contrôle. L'Office doit faire part de ces nouveaux droits et des nouvelles obligations aux parties touchées et, comme première étape, la présidente et le personnel de l'Office ont déjà rencontré des représentants du gouvernement provincial, des municipalités, des administrations portuaires, des expéditeurs, des producteurs, des consommateurs et des compagnies de chemin de fer de la Colombie-Britannique. De plus, l'Office devra s'acquitter d'une éventuelle charge de travail considérable au fur et à mesure que ces nouveaux intervenants s'adapteront non seulement à la législation fédérale, mais également aux activités d'une compagnie de chemin de fer majeure en Amérique du Nord. De plus, l'approbation de cette transaction par le Bureau de la concurrence a conféré à l'Office un nouveau mandat, soit d'assurer le suivi et de produire des rapports afin de veiller à ce que le temps de transit du trafic du CN provenant de la Colombie-Britannique via Vancouver soit comparable à celui de l'ancienne BC Rail.

4. Initiatives pangouvernementales

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

À l'instar d'autres ministères gouvernementaux, l'Office devra réagir aux changements découlant de l'exercice d'examen des dépenses et exercer des compressions. Les ressources devront être réaffectées et les priorités revues afin d'assurer que l'Office puisse accomplir le mandat que lui a confié le Parlement et maintenir la capacité requise d'administrer et de

contrôler afin de satisfaire aux exigences des organismes centraux et législatives. Aussi les gestionnaires et les employés de l'Office devront-ils faire preuve de plus de flexibilité afin de s'adapter aux demandes croissantes de reddition de comptes et de gestion. Ce défi sera intégré à la principale priorité de l'Office au chapitre de la gestion, soit d'aborder les questions liées à la charge de travail et aux ressources.

L'Office devra satisfaire aux exigences en matière de déclaration, lesquelles découlent du nouveau Système d'information sur la gestion des dépenses. Ceci comprend le fait de fournir de l'information plus détaillée sur les finances et le rendement. Bien que le travail à ce jour en vue d'élaborer un cadre de mesure du rendement ait été très utile à l'Office pour donner suite à cette initiative, l'Office poursuivra ses activités en ce sens avec le Secrétariat du Conseil du Trésor en vue de l'améliorer et de le raffiner. Cette démarche permettra à l'Office de mieux démontrer sa contribution aux Canadiens dans ses futurs rapports sur le rendement, et de mieux gérer les résultats.

L'Office prendra part aux principales initiatives horizontales, y compris celle ayant trait aux services partagés et à la réforme de la gestion des ressources humaines. Le Comité exécutif de l'Office a approuvé un plan qui s'échelonne sur deux ans en vue de mettre en oeuvre les nouvelles dispositions de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, ainsi que la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Les ministères et les organismes ont tous besoin de ressources spécialisées et ne doivent pas perdre de vue leur objectif pour assurer la réussite de cet ambitieux programme législatif et de gestion. Compte tenu de la capacité déjà limitée des petits ministères et organismes à gérer les activités quotidiennes, la réussite dépendra également du soutien qu'ils auront des organismes centraux par voie de financement, de politiques et d'outils d'apprentissage et de communication.

5. Principaux partenariats

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

1.3.2 Priorités organisationnelles

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

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

L'Office poursuivra cet engagement par voie de ses activités continues qui visent les résultats

suivants :

- régler les différends en matière de transport en rendant des décisions judiciaires dans les délais législatifs ou par voie de médiation ou d'autres processus informels;
- améliorer, pour les personnes ayant une déficience, l'accessibilité du système de transport fédéral;
- accomplir les autres tâches et s'acquitter des obligations afin de protéger les intérêts économiques et autres des usagers des modes de transport de compétence fédérale, des transporteurs et des autres intervenants.

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

À la suite d'une séance de planification stratégique qui a eu lieu à l'automne de 2004, l'administration de l'Office avait convenu que les trois principales priorités au cours de 2005-2006 et 2006-2007 seraient les suivantes :

1. Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources.
2. Participer à l'initiative en cours en vue de modifier les lois clés et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office.
3. Planifier la relève.

1.3.3 Plans organisationnels

L'Office a élaboré un plan de mise en oeuvre, lequel donne des précisions sur ses priorités de gestion en 2005-2006 et en 2006-2007. Les ressources sont affectées à des initiatives précises, s'il y a lieu, les responsabilités sont nettement définies, les attentes sont précisées et les échéances sont fixées.

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

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

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

mise en oeuvre d'un plan détaillé à cet égard a débuté en 2004-2005. On a également fait des progrès en ce qui a trait à l'amélioration de l'efficacité au sein de l'organisation à la suite d'initiatives prises à l'automne de 2003.

En dépit de ces réussites marquantes, l'administration de l'Office est d'avis que d'autres améliorations s'imposeront au cours des deux prochaines années pour que l'Office puisse être encore plus efficace et capable de relever les défis à venir. Afin de donner suite à cette priorité, l'Office :

- adoptera des processus de travail simplifiés et plus efficaces en ayant recours à un cadre d'établissement des priorités opérationnelles, lequel a été élaboré vers la fin de 2004-2005, et ce afin d'améliorer son efficacité organisationnelle et d'utiliser ses ressources à meilleur escient;
- mettra en oeuvre et améliorera son cadre de mesure du rendement, et améliorera ses systèmes de gestion de l'information afin de pouvoir recueillir des données plus précises sur le rendement (la partie 4.1.1 de la section IV ci-après présente l'enchaînement des résultats de l'Office);
- intégrera les mesures de rendement améliorées, les résultats de son examen des processus et le cadre d'établissement des priorités organisationnelles dans son processus actuel de planification opérationnelle et d'allocation des ressources;
- prendra des mesures pour assurer qu'il peut rapidement réaffecter ses ressources humaines pour répondre aux demandes temporaires et pressantes liées à la charge de travail;
- fera des compressions et apportera les changements découlant de l'exercice gouvernemental d'examen des dépenses.

Priorité n° 2 : Participer à l'initiative en cours en vue de modifier les lois clés et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office

L'entrée en vigueur des modifications que l'on propose d'apporter à la *Loi sur les transports au Canada* et à d'autres lois est prévue en 2005. Afin de donner suite à cette priorité, l'Office :

- aidera Transports Canada lors de l'élaboration des propositions législatives;
- obtiendra les ressources et la capacité lui permettant d'appliquer efficacement ces changements législatifs.

Priorité n° 3 : Planifier la relève

Tout comme la majorité des ministères et organismes fédéraux, l'Office doit livrer concurrence à d'autres organisations publiques et le secteur privé en ce qui a trait au recrutement des

travailleurs du savoir. La plupart des employeurs prévoient perdre une partie de leur mémoire organisationnelle ainsi que l'expertise qu'offrent les employés qui constituent la main-d'oeuvre actuelle, pour la plupart des baby-boomers tout près de la retraite ou de quitter.

En tant qu'employeur, l'Office est dans la même situation. Le pourcentage de départs éventuels se rapproche de celui des organisations comparables. L'Office doit se préparer à doter des postes clés à divers niveaux de l'organisation s'il veut maintenir le niveau de compétence et la capacité nécessaires pour continuer de remplir ses obligations et son rôle quasi judiciaire.

En 2002, l'Office a élaboré un plan de relève et entrepris sa mise en oeuvre. Il s'agit d'une priorité qui se poursuivra pendant plusieurs années afin d'identifier les points faibles et les solutions appropriées. Elle suppose des activités de planification de carrière, l'établissement de plans de formation et le déploiement d'efforts ciblés au chapitre du recrutement.

Au cours de la période de planification, les mesures suivantes seront prises afin d'aborder les questions clés touchant la relève à l'Office :

- La formation linguistique sera offerte à l'interne afin que le bassin d'employés qui assurera la relève ait les compétences linguistiques nécessaires.
- Certains employés de l'Office pourront participer à son Programme d'affectation et de perfectionnement en gestion; il s'agit d'un mécanisme proactif et essentiel visant à donner au personnel de l'Office l'occasion d'accroître les compétences liées aux postes de cadres et de gestionnaires. Même si des zones de sélection nationale s'appliquent à ces postes, nous sommes confiants que le personnel de l'Office sera sur un même pied d'égalité et pourra concourir en vue de combler les postes de gestion qui se libéreront. Ainsi, l'Office pourra optimiser le maintien au sein de l'organisation de ses précieuses ressources humaines.
- On poursuivra l'élaboration des profils de compétences des ES, CO et PM, en appliquant les compétences clés aux critères de sélection des principaux postes visés par la relève.
- Un rapport de suivi de la mise en oeuvre du plan de relève sera préparé afin d'identifier les lacunes qui pourraient subsister au chapitre de la planification de la relève. On pourra aussi déterminer quels changements sont nécessaires afin de combler toute lacune.

**SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME
PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE**

2.1 Analyse des activités du programme

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

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

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

La réglementation économique du système de transport fédéral.

2.1.1 Ressources financières (en milliers de dollars) :

Sous-activités	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Transport aérien	5 205	5 205	5 205
Transport ferroviaire	4 650	4 624	4 624
Transport maritime	844	844	844
Transports accessibles	1 800	1 800	1 800
Membres et soutien à la réglementation	5 541	5 541	5 541
Services centraux	6 343	6 343	6 343
Total des activités du programme	24 383	24 357	24 357

2.1.2 Description des activités du programme

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

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

2.1.3 Stratégie de mesure du rendement

La plan d'action relatif à la Fonction de contrôleur moderne et le financement reçu du Secrétariat du Conseil du Trésor ont permis à l'Office d'élaborer son propre cadre de mesure du rendement. Les enchaînements des résultats ainsi que les indicateurs de rendement ont été élaborés pour

toutes les activités de l'Office. (L'enchaînement des résultats de l'Office est présenté à la partie 4.1.1 de la section IV.)

En 2004-2005, un plan de mise en oeuvre des mesures du rendement a été approuvé. Bien que l'Office ne fasse que débiter à cet égard, plusieurs étapes clés ont déjà été franchies :

- Depuis la fin 2004-2005, des rapports sont déposés régulièrement au Comité exécutif de l'Office. On y présente l'information clé sur le rendement que l'on juge être critique pour la prise de décisions stratégique.
- Les mesures de rendement, les principaux objectifs de rendement et les indicateurs de la charge de travail font d'ores et déjà partie du processus de révision des plans opérationnels de l'Office, sur lequel repose l'exercice annuel d'affectation des ressources.
- Le système d'information de l'Office sur les demandes, la source première de données réelles et d'information sur le rendement, a été amélioré et continuera de l'être en 2005-2006 et après afin de recueillir des renseignements plus pertinents sur le rendement (comprend la préparation de rapports sur chaque sous-activité, les niveaux de complexité, le temps de traitement moyen des dossiers, etc.).
- Nous sommes à élaborer une stratégie qui sera mise en oeuvre en 2005-2006 afin d'obtenir de l'information sur le rendement de sources extérieures. Comme première étape, en 2004-2005 nous élaborerons un sondage sur l'accessibilité du système de transport fédéral, lequel sondage sera mené en 2005-2006.

L'obtention et l'utilisation de renseignements plus précis sur le rendement constituent un élément clé de la priorité de l'Office, soit d'aborder les questions de charge de travail et de ressources. Nous sommes confiants qu'à la longue l'Office pourra améliorer ses pratiques de gestion et utiliser à meilleur escient ses ressources et obtenir de meilleurs résultats.

2.1.4 Résultats escomptés

Les trois résultats qui devraient découler des activités continues de l'Office sont les suivants :

1. le règlement juste, efficace et efficient des questions touchant les transports de compétence fédérale;
2. l'élimination des obstacles abusifs du réseau de transport fédéral auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience;
3. la protection des intérêts économiques et autres des usagers des modes de transport, des transporteurs et des autres intervenants.

Les trois résultats escomptés sont directement liés à la priorité organisationnelle qui est de

continuer à accomplir le mandat de l'Office, dont le principal élément est la prise de décisions judiciaires dans les délais prescrits par la loi sur les questions et les différends qui touchent le réseau de transport, ainsi que d'autres questions dont font état les lois et qui relèvent de la compétence de l'Office.

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

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

La sous-activité « Transports accessibles » contribue à l'atteinte d'un des résultats escomptés. Chacune des autres sous-activités principales de l'Office (transports aérien, ferroviaire et maritime) contribuent à l'atteinte de plus d'un résultats escomptés. Quant à la sous-activité « membres et soutien de la réglementation », elle contribue à l'atteinte des trois résultats escomptés.

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

Dans l'accomplissement de son mandat, l'Office doit, entre autres choses, régler les questions touchant tous les modes de transport formant le réseau fédéral : modes aérien, ferroviaire et maritime. À cette fin, il mène des enquêtes et rend des décisions juridiques formelles relativement aux plaintes dont il est saisi et ordonne la prise de mesures correctives, s'il y a lieu de le faire. Par ailleurs, il aide les parties à trouver elles-mêmes des solutions par voie de la médiation ou d'autres démarches.

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

Transport aérien :

- plaintes relatives à l'application des dispositions tarifaires des transporteurs et concernant les prix qu'ils pratiquent sur les routes non concurrentielles au Canada (pour s'assurer que les transporteurs qui sont autorisés à exploiter des activités au Canada satisfont aux exigences législatives visant la protection des Canadiens);
- appels relatifs aux augmentations des redevances de navigation aérienne exigées par Nav Canada (pour s'assurer que les redevances ont été établies suivant les principes énoncés dans la législation);

Transport ferroviaire :

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

Transport maritime :

- plaintes relatives aux droits d'utilisation qu'exigent les administrations portuaires canadiennes et la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (afin de déterminer s'ils sont injustement discriminatoires);
- oppositions aux projets de droits de pilotage (afin de déterminer si l'administration de pilotage a établi ses prix afin de continuer d'exploiter ses activités de façon financièrement autonome et si les droits d'utilisation sont justes, raisonnables et dans l'intérêt public).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Transport aérien :

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

Transport ferroviaire :

- l'évaluation indépendante et juste des plafonds de recettes annuels pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP), lesquelles recettes sont générées par le transport du grain de l'Ouest; l'Office détermine également si les compagnies de chemin de fer ont excédé ou non leur plafond respectif;
- la délivrance de certificats d'aptitude aux transporteurs ferroviaires de compétence

- fédérale (pour s'assurer qu'ils détiennent l'assurance responsabilité requise);
- l'évaluation des incidences environnementales des projets de construction ferroviaire; l'Office ordonne, s'il y a lieu, la prise de mesures correctives.

Transport maritime :

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

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

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

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

3.1 Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2005-2006 de l'Office des transports du Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses : Rapport sur les plans et priorités*.

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il est fondé sur la structure de responsabilisation approuvée de l'Office, telle qu'elle est indiquée dans sa Structure de gestion, des ressources et des résultats;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Marian L. Robson
Présidente et première dirigeante

le 7 février 2005

3.2 Information sur l'organisation

L'Office exerce ses pouvoirs par l'entremise de sept membres nommés par le gouverneur en conseil : un(e) président(e), un(e) vice-président(e) et cinq membres à temps plein. Le ministre des Transports peut également nommer jusqu'à trois autres membres temporaires.

La présidente, M^{me} Marian L. Robson, est tenue de rendre des comptes relativement au seul programme d'activités de l'Office. Tous les membres nommés à l'Office sont responsables des décisions quasi judiciaires qu'ils rendent relativement à chaque dossier dont est saisi l'Office.

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

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

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

3.3 Tableaux

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

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
Réglementation économique du système de transport fédéral	24 711	24 383	24 357	24 357
Budgétaire du budget principal des dépenses (brut) :	24 711	24 383	24 357	24 357
Total du budget principal des dépenses	24 711	24 383	24 357	24 357
<i>Rajustements :</i>				
Budget supplémentaire des dépenses :				
Report du budget de fonctionnement	1 164	---	---	---
Programme de restructuration de l'industrie du transport aérien	2 173	---	---	---
Réserve pour la publicité *	(47)	---	---	---
Avis publics *	42	---	---	---
Annonce dans le budget :				
Économies sur les achats	---	(20)	---	---
Autres :				
Crédit 15 du CT	230	---	---	---
Régimes d'avantages sociaux des employés	(829)	---	---	---
<i>Total des rajustements</i>	<i>2 733</i>	<i>(20)</i>	<i>---</i>	<i>---</i>
Dépenses nettes prévues	27 444	24 363	24 357	24 357
Dépenses nettes prévues	27 444	24 363	24 357	24 357
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 558	3 616	3 637	3 659
Coût net du programme	31 002	27 979	27 994	28 016
Équivalents temps plein	279	257	257	257

* À être approuvés au mois de mars 2005 lors de la présentation du budget supplémentaire des dépenses.

3.3.2 Tableau 2 : Programme par activité

2005-2006			
(en milliers de dollars)			
	Budgétaires		
Activité de programme	Fonctionnement	Total pour le budget principal	Total des dépenses prévues
Réglementation économique du système de transport fédéral	20 971	24 383	24 383
Total	20 971	24 383	24 383

3.3.3 Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal

2005-2006			
(en milliers de dollars)			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal actuel	Budget précédent
35	Dépenses de fonctionnement	20 971	21 215
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	3 412	3 496
	Total pour l'Office	24 383	24 711

3.3.4 Tableau 4 : Coût net pour l'Office au cours de l'année budgétaire

2005-2006	
(en milliers de dollars)	Total
Dépenses nettes prévues (dépenses totales du Budget principal des dépenses plus rajustements conformément au tableau des dépenses prévues)	24 383
<i>Plus : Services reçus à titre gracieux</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	2 177
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)	1 365
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	38
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	36
	3 616
Coût net pour l'Office en 2005-2006	27 999

3.3.5 Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur

2005-2006	
Directions générales	Total des dépenses prévues pour la réglementation économique du système de transport fédéral (en milliers de dollars)
Bureau du président	3 533
Gestion centrale	5 321
Transports ferroviaire et maritime	5 543
Transport aérien et transports accessibles	6 956
Services juridiques et secrétariat	3 030
Total	24 383

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Autres renseignements

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

Résultat stratégique

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



Résultats intermédiaires

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



Extrants

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



Activités

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

4.1.2 Rapports annuels

Les rapports annuels de 1997 à 2003 (pour chaque année civile) sont disponibles sur le site Web de l'Office : www.otc.gc.ca.

4.1.3 Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

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

Secteur	Nom de la personne-ressource	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien à la réglementation	Claude Jacques	Avocat général et secrétaire	(819) 997-9323 claud.jacques@cta-otc.gc.ca
Transport aérien et transports accessibles	Gavin Currie	Directeur général	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.gc.ca
Transports ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.gc.ca
Gestion centrale	Sue Stimpson	Directeur général	(819) 997-6764 sue.stimpson@cta-otc.gc.ca
Planification	Carole Girard	Directeur	(819) 953-2829 carole.girard@cta-otc.gc.ca
Communications	Craig Lee	Directeur	(819) 953-7666 craig.lee@cta-otc.gc.ca

4.1.4 Lois et règlements administrés

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

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

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

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

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

Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes

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

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire

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

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

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires

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

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

Règlement sur les transports aériens

Règles générales de l'Office 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 et de manutention de grain

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