



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

Office des transports du Canada

2006-2007

Rapport sur les plans et les priorités

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

Canada

Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message du président	3
1.2 Déclaration de la direction	4
1.3 Survol de l'organisme	5
1.3.1 Information générale	5
1.3.2 Ressources financières	5
1.3.3 Ressources humaines	5
1.3.4 Priorités organisationnelles par résultat stratégique	6
1.4 Plans et priorités de l'organisme	7
1.4.1 Environnement de travail et contexte stratégique	7
1.4.2 Priorités organisationnelles	10
1.4.3 Plans organisationnels	10
SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	15
2.1 Analyse des activités du programme	17
2.1.1 Ressources financières	17
2.1.2 Ressources humaines	17
2.1.3 Description des activités du programme	17
2.1.4 Stratégie de mesure du rendement	18
2.1.5 Résultats escomptés	18
SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE	23
3.1 Information sur l'organisation	25
3.2 Tableaux	26
3.2.1 Tableau 1 : Dépenses prévues de l'organisme et équivalents temps plein	26
3.2.2 Tableau 2 : Ressources par activité de programme	27
3.2.3 Tableau 3 : Postes votés et législatifs	27
3.2.4 Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux	28
3.2.5 Tableau 5 : Sources des revenus non disponibles	28
3.2.6 Tableau 6 : Besoins en ressources par direction ou secteur	29
3.2.7 Tableau 7 : Vérifications	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 du président

Le plan d'action de l'Office des transports du Canada sera des plus ambitieux au cours des prochaines années. Nous nous sommes engagés à prendre les mesures en vue d'atteindre les objectifs précis que nous avons fixés dans le présent Rapport sur les plans et les priorités 2006-2007. En donnant suite à ses priorités, l'Office sera bien placé pour veiller à ce que le réseau de transport canadien puisse évoluer au gré des changements qui surviennent et qui sont nécessaires au maintien d'un niveau de vie de haute qualité pour tous les Canadiens.

Puisque l'Office est un tribunal administratif, son mandat et ses attributions sont dictés par ses lois habilitantes. Ses activités seront toujours axées sur l'obtention d'un seul 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 accorde beaucoup d'importance à son rôle d'organisme de réglementation dans un marché très concurrentiel et en constante évolution. L'Office est un tribunal quasi judiciaire juste et indépendant qui délivre des licences, réglemente le réseau de transport au Canada et règle les différends. L'Office s'efforce de suivre l'évolution de l'industrie des transports et de fonctionner efficacement.

Au quotidien, l'Office rend des décisions importantes sur un vaste éventail de questions qui touchent plusieurs Canadiens, y compris des voyageurs, des gens d'affaires, des expéditeurs, des fournisseurs de services de transport et des personnes dont le gagne-pain dépend de cette industrie.

Dans le contexte actuel, le nombre et la complexité des cas dont l'Office est saisi est à la hausse, tout comme les demandes visant le recours aux autres mécanismes de règlement des différends qu'offre l'Office. Je suis convaincu que la médiation deviendra de plus en plus populaire à l'avenir, car les entreprises autant que les citoyens exigent plus d'efficacité dans la façon dont leurs préoccupations sont traitées. L'Office continue de simplifier et d'accélérer ses procédures à cette fin.

L'Office est heureux de pouvoir compter sur le dévouement et l'expertise de ses membres et de son personnel dans l'accomplissement du mandat que lui confie le Parlement. Afin de soutenir cette importante ressource, l'Office s'engage à mettre en oeuvre la nouvelle politique gouvernementale sur l'apprentissage, la formation et le perfectionnement.

En demeurant flexible et en s'adaptant aux besoins changeants, tout en respectant des règles judiciaires, l'Office contribue à une meilleure administration du système de transport fédéral. Il continuera de prendre les mesures en vue d'utiliser les fonds que lui accorde le Parlement de façon à obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens.

Gilles Dufault
Président intérimaire

1.2 Déclaration de la direction

Je sou mets, aux fins de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2006-2007 de l'Office des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la partie III du Budget des dépenses 2006-2007 : Rapport sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

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

Gilles Dufault
Président intérimaire

le 25 juillet 2006

1.3 Survol de l'organisme

1.3.1 Information générale

Raison d'être

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

L'Office est un tribunal administratif, quasi judiciaire et indépendant qui rend des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Il délivre des licences aux transporteurs ferroviaires et aériens et il est habilité à régler certaines plaintes concernant 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.

1.3.2 Ressources financières (en milliers de dollars)

2006-2007	2007-2008	2008-2009
26 817	25 829	25 829

1.3.3 Ressources humaines

2006-2007	2007-2008	2008-2009
267	257	257

1.3.4 Priorités organisationnelles par résultat stratégique

Pendant la période de planification, l'activité du programme unique de l'Office, soit « **la réglementation économique du système de transport fédéral** », sera toujours axée sur l'obtention d'un seul 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.

Priorité	Type	Dépenses prévues *		
		(en milliers de dollars)		
		2006-2007	2007-2008	2008-2009
1. Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources.	engagement antérieur	61	50	40
2. Participer à l'élaboration de modifications législatives et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office.	engagement antérieur	0	0	0
3. Planifier la relève.	engagement antérieur	183	64	0
4. Améliorer le système de règlement des différends.	Nouveau	50	50	50

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

1.4 Plans et priorités de l'organisme

1.4.1 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 (se référer au site Internet de Transports Canada à www.tc.gc.ca pour en savoir davantage).

La mission de l'Office est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de maintenir un réseau de transport efficace et accessible à l'aide d'éducation, de consultations et d'une réglementation essentielle. Le résultat stratégique que l'Office tente d'obtenir est directement aligné sur un des résultats plus généraux dont fait état le rapport *Le rendement du Canada*, soit d'assurer la création d'*Un marché équitable et sécurisé*. De plus, il aide à améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens parce qu'un réseau de transport efficace et accessible bénéficie à tous.

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

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

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

1. Changements législatifs éventuels

Tel que le prévoit la *Loi sur les transports au Canada*, un comité de cinq membres a été créé 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.

Bien que les modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada* et à d'autres lois régissant les transports n'aient pas reçu la sanction royale avant la dissolution du Parlement le 29 novembre 2005, de nouveaux projets de loi ont été déposés au début de l'exercice 2006-2007. S'ils sont adoptés, l'Office prendra des mesures en vue de mettre en oeuvre les nouvelles exigences ou les exigences modifiées qui relèvent de sa compétence.

2. Résultat des appels relatifs à des décisions clés de l'Office

Les décisions de l'Office relatives à trois importants dossiers d'accessibilité des transports ont fait l'objet d'un appel.

La Cour d'appel fédérale s'est penchée et prononcée sur deux de ces appels à la fin de l'exercice 2005-2006. Par suite de la décision de la Cour dans le premier cas, l'Office a rouvert 16 cas qu'il traitera au cours de 2006-2007. Ces cas avaient été suspendus jusqu'à ce que la Cour statue sur l'appel, et ce en raison de la similitude entre les points soulevés. Quant au deuxième cas d'appel, le demandeur a déposé une requête en vue de pouvoir interjeter appel de la décision de la Cour auprès de la Cour suprême du Canada, laquelle ne s'était toujours pas prononcée sur cette motion à la fin de l'année. En attendant la décision de la Cour suprême relativement au troisième appel qui a été entendu au début de 2006-2007, six autres cas ont été suspendus.

Ces appels et la suspension d'autres cas qui en a résulté augmenteront sans doute le temps requis par l'Office au cours de l'exercice 2006-2007 pour régler les plaintes d'accessibilité.

3. Gérer avec des ressources réduites

L'Office devra réagir aux changements découlant de l'exercice d'examen des dépenses et exercer des compressions. Depuis la création du programme des plaintes relatives au transport aérien en 2000, qui fait partie du mandat de l'Office, le financement provenait de transferts annuels de Transports Canada. Cependant, dans le cadre de l'exercice d'examen des dépenses, le ministre des Transports a fait part de son intention de supprimer le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, de mettre fin au financement, mais de poursuivre le programme. 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. Ceci représente une réduction considérable pour l'Office et le défi sera d'autant plus marqué compte tenu de l'exigence critique de gérer les retraites pendant la période de planification. 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.

4. Initiatives à l'échelle gouvernementale

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

L'Office s'est efforcé de participer pleinement et de donner suite aux nombreux examens horizontaux et aux initiatives gouvernementales en matière de politique (p. ex. services généraux partagés, réforme du mode d'approvisionnement, reclassifications, divulgation proactive, etc.), et ce avec des ressources limitées.

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 a mis l'accent sur la mise en oeuvre de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* et de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*. Bien que les exigences impératives aient été satisfaites à la date d'entrée en vigueur de la loi, l'Office doit toujours en poursuivre la mise en oeuvre intégrale et son intégration à la planification des activités et la préparation de rapports d'imputabilité et de rendement, tout en appuyant le changement de culture. Les objectifs stratégiques en matière de ressources humaines, ainsi que les résultats et les attentes de rendement afférents, seront redéfinis afin de les rendre conformes avec le nouveau cadre de responsabilisation de la gestion. L'Office mettra en oeuvre un nouveau plan triennal stratégique relatif aux ressources humaines afin de donner suite aux priorités de gestion à ce chapitre, lesquelles découlent de l'initiative de modernisation des ressources humaines et des exigences propres à l'Office en matière de planification.

Compte tenu des attentes à l'égard des ministères et des organismes en vue de la mise en oeuvre de la nouvelle politique gouvernementale sur l'apprentissage, la formation et le perfectionnement, l'Office s'occupera de définir sa stratégie en vue de remplir les obligations découlant de la politique.

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 des Affaires étrangères et 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.otc.gc.ca/about-nous/partners_f.html pour obtenir plus de renseignements sur ces divers rapports.

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

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

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

En se fondant sur les risques auxquels l'Office sera exposé et sur les défis qu'il aura à relever, quatre priorités ont été identifiées pour 2006-2007 :

1. Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources.
2. Participer à l'élaboration de modifications législatives et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office.
3. Planifier la relève.
4. Améliorer le système de règlement des différends.

1.4.3 Plans organisationnels

L'Office a élaboré et mis à jour son plan de mise en oeuvre, lequel donne des précisions sur ses

priorités de gestion et de programme. Les ressources sont affectées à des initiatives précises, s'il y a lieu, les responsabilités sont nettement définies, les attentes sont précisées et les échéances sont fixées.

On suivra la progression de ce plan de mise en 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 évaluations du risque. De plus, on a élaboré un enchaînement des résultats ainsi qu'un cadre et un plan détaillé de mesure du rendement. 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.

Cependant, d'autres améliorations s'imposeront au cours des prochaines années pour que l'Office puisse être encore plus efficace et capable de gérer une charge de travail croissante et des questions complexes, et ce avec des ressources limitées. Afin de donner suite à cette priorité, l'Office :

- continuera de mettre en place des processus de travail simplifiés et plus efficaces afin d'améliorer son efficacité organisationnelle et d'utiliser ses ressources à meilleur escient;
- continuera d'élaborer des indices de rendement significatifs et de mieux intégrer les ressources en fonction des résultats (la partie 4.1.1 de la section IV ci-après présente l'enchaînement des résultats de l'Office);
- 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.

Au fur et à mesure que se fera sentir de façon plus incisive l'impact des compressions découlant de l'examen des dépenses, nous examinerons toutes les occasions de minimiser la dépendance de l'Office sur les transferts annuels de Transports Canada pour financer notre programme de traitement des plaintes sur le transport aérien. À défaut de financement, la qualité de service offerte et le rendement dans le traitement des plaintes risquent d'être affectés.

Priorité n° 2 : Participer à l'élaboration de modifications législatives et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office

Les modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada* et à d'autres lois régissant les transports ont été déposées au Parlement au début 2006-2007, et d'autres devraient également

l'être au cours de l'année. 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 pour recruter des travailleurs du savoir. La plupart des employeurs prévoient perdre une partie de leur mémoire institutionnelle ainsi que l'expertise en raison du départ à la retraite de la génération des baby-boomers qui forment une partie de la main-d'oeuvre actuelle.

Le départ à la retraite, au cours des trois prochaines années, de plusieurs cadres principaux et d'experts de haut niveau est un défi auquel l'Office continue d'être confronté. Par conséquent, l'Office doit donner suite à son plan d'action s'il veut maintenir le niveau de compétence et la capacité nécessaires pour remplir ses obligations et son rôle quasi judiciaire.

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

- On continuera d'offrir la formation linguistique à l'interne afin de créer un bassin suffisant de candidats ayant les compétences linguistiques nécessaires;
- Le Programme d'affectation et de perfectionnement en gestion de l'Office sera revu et réorienté. Ce programme a été mis sur pied pour 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 espérons que le personnel de l'Office pourra affronter la concurrence sur un pied d'égalité en vue de combler les postes de gestion qui se libéreront et optimiser et conserver le maximum des précieuses ressources humaines au sein de l'organisation;

- La mise en oeuvre du nouveau plan stratégique triennal des ressources humaines sera amorcée. Ce plan tient compte des priorités qui découlent de l'initiative de modernisation des ressources humaines et des propres exigences de l'Office en matière de planification.

Priorité n° 4 : Améliorer le système de règlement des différends

La charge de travail de l'Office résulte en grande partie de la demande externe qui est difficilement prévisible.

Dans le contexte actuel, notre charge de travail s'accroît tout comme la demande pour recourir à nos autres systèmes de règlement des différends et la complexité des dossiers dont nous sommes saisis. En raison d'une flexibilité limitée au chapitre des ressources, les retards risquent de s'accumuler.

Le but de cette priorité est d'améliorer le temps requis pour régler les différends devant l'Office. Au cours de 2006-2007, l'Office procédera à une analyse approfondie et élaborera un plan en vue d'améliorer les niveaux de service, y compris :

- l'identification de données de référence;
- l'identification des changements pouvant être apportés pour améliorer les délais de règlement des différends, tant informel (par voie de facilitation et de médiation) que formel (prise de décisions quasi judiciaires);
- l'identification d'objectifs de rendement pour les prochaines années et l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan permettant de les atteindre.

**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) :

	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Transport aérien	6 675	5 687	5 687
Transport ferroviaire	4 918	4 918	4 918
Transport maritime	810	810	810
Transports accessibles	2 047	2 047	2 047
Membres et soutien à la réglementation	5 643	5 643	5 643
Services centraux	6 724	6 724	6 724
Total des activités du programme	26 817	25 829	25 829

2.1.2 Ressources humaines

2006-2007	2007-2008	2008-2009
267	257	257

2.1.3 Description des activités du programme

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

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

2.1.4 Stratégie de mesure du rendement

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

Bien que l'Office en soit aux étapes préliminaires de mise en oeuvre de son plan de mesure du rendement, plusieurs étapes clés ont déjà été franchies :

- Des rapports sur l'information clé relative au rendement ont été déposés aux cadres supérieurs de l'Office.
- 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 afin de recueillir des renseignements plus pertinents sur le rendement (notamment la préparation de rapports sur chaque sous-activité, les niveaux de complexité, le temps de traitement moyen des dossiers, pour n'en nommer que quelques-uns).

L'obtention et l'utilisation de renseignements plus précis sur le rendement constituent un élément clé de la priorité de l'Office, qui consiste à 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.

2.1.5 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

judicieuses dans les délais prescrits par la loi sur les questions et les différends qui touchent le réseau de transport, ainsi que d'autres questions dont font état les lois et qui relèvent de la compétence de l'Office.

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

Lorsque possible, l'Office propose la médiation en remplacement de son processus formel. Ce recours permet aux parties de régler elles-mêmes leurs différends de façon informelle, simple, 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 informelles. Pendant la période de planification, une des priorités de l'Office sera d'améliorer son système de règlement des différends afin d'en arriver à des résolutions dans de meilleurs délais.

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

Transport aérien :

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

Transport ferroviaire :

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

Transport maritime :

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

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

- la nature des principales décisions relatives aux différends et aux plaintes touchant les transports aérien, ferroviaire et maritime;
- le nombre de différends et de plaintes relatifs aux transports aérien, ferroviaire et maritime qui seront réglés et en cours de traitement par voie formelle ou informelle, ainsi que la tendance connexe;
- le nombre d'appels des décisions et des arrêtés qui auront été rendus au sujet des différends et des plaintes relatifs aux transports aérien, ferroviaire et maritime; la nature de ces décisions et arrêtés; le nombre et le pourcentage qui seront confirmés ou rejetés;
- le pourcentage des cas qui seront réglés dans 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 aux possibilités de déplacements des Canadiens ayant une déficience. Il procède de deux façons :

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

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

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

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

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

Transport aérien :

- la délivrance de licences aux transporteurs aériens qui offrent des services de transports publics dans les marchés intérieur et internationaux (pour s'assurer que les transporteurs ont souscrit une assurance responsabilité, qu'ils détiennent un document d'aviation canadien valide et que les transporteurs canadiens sont contrôlés par des citoyens canadiens et appartiennent à des citoyens canadiens);
- l'administration d'un régime de délivrance de permis d'exploitation de vols affrétés internationaux (pour protéger les paiements anticipés relatifs aux vols affrétés de passagers internationaux);
- la participation aux négociations d'accords aériens bilatéraux et la mise en 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 cabotage et le nombre de celles-ci selon lesquelles des navires canadiens plutôt qu'étrangers sont disponibles pour livrer les marchandises au Canada;
- le nombre d'appels des décisions et des arrêtés qui auront été rendus au sujet des questions touchant les transports aérien, ferroviaire et maritime; la nature de ces décisions et arrêtés; le nombre et le pourcentage qui seront confirmés ou rejetés.

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

3.1 Information sur l'organisation

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

Le président est tenu de rendre des comptes relativement au seul programme d'activités de l'Office. Tous les membres de l'Office sont responsables des décisions quasi judiciaires qu'ils rendent relativement aux dossiers dont est saisi l'Office.

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

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

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

3.2 Tableaux

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

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2005-2006 *	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Réglementation économique du système de transport fédéral	24 383	26 817	25 829	25 829
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	24 383	26 817	25 829	25 829
Total du Budget principal des dépenses	24 383	26 817	25 829	25 829
<i>Rajustements :</i>				
Affectations bloquées :				
Économies du Comité d'examen des dépenses - Approvisionnement	(20)	0	0	0
Autorisation de débloquer des affectations bloquées	20	0	0	0
Mandats spéciaux du gouverneur général :				
Réglementation économique du système de transport fédéral	3 766	0	0	0
Autre :				
Contributions aux avantages sociaux des employés	230	0	0	0
Utilisation du produit de l'aliénation des biens en surplus de la Couronne	67	0	0	0
Excédent de fonctionnement	(813)	0	0	0
<i>Total des rajustements</i>	3 250	0	0	0
Total des dépenses prévues	27 633	26 817	25 829	25 829
Total des dépenses prévues	27 633	26 817	25 829	25 829
Moins : Revenus non disponibles	(129)	(87)	(87)	(87)
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 710	3 483	3 444	3 454
Total des dépenses pour l'Office	31 214	30 213	29 186	29 196
Équivalents temps plein	269	267	257	257

* le total des dépenses prévues de 2005-2006 tient compte des dépenses réelles telles que publiées dans les comptes publics.

3.2.2 Tableau 2 : Ressources par activité de programme

(en milliers de dollars)						
2006-2007						
	Budgétaire					
Activité de programme	Fonctionnement	Contributions et autres paiements de transfert	Dépenses brutes	Nets	Total pour le Budget principal	Total des dépenses prévues
Réglementation économique du système de transport fédéral	23 173	3 644	26 817	26 817	26 817	26 817
Total	23 173	3 644	26 817	26 817	26 817	26 817

3.2.3 Tableau 3 : Postes votés et législatifs

(en milliers de dollars)			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal 2006-2007	Budget 2005-2006
40	Dépenses du programme	23 173	20 971
(L)	Contributions aux avantages sociaux des employés	3 644	3 412
	Total pour l'Office	26 817	24 383

3.2.4 Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2006-2007
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 985
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor (sauf les fonds renouvelables)	1 438
Contributions de l'employeur aux régimes d'avantages sociaux des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada	34
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice	26
Total des services reçus à titre gracieux en 2006-2007	3 483

3.2.5 Tableau 5 : Sources des revenus non disponibles

(en milliers de dollars)	Prévisions des revenus 2005-2006 *	Revenus prévus 2006-2007	Revenus prévus 2007-2008	Revenus prévus 2008-2009
Remboursement de dépenses des années antérieures	105	0	0	0
Sanctions administratives pécuniaires	24	15	15	15
Vente de produits et services **	0	0	0	0
Total des revenus non disponibles	129	15	15	15

* le total des revenus non disponibles prévus de 2005-2006 tient compte des revenus réels tels que publiés dans les comptes publics.

** moins de 100 \$ par année financière

3.2.6 Tableau 6 : Besoins en ressources par direction ou secteur

2006-2007	
Directions générales	Total des dépenses prévues pour la réglementation économique du système de transport fédéral (en milliers de dollars)
Bureau du président*	3 584
Gestion centrale	5 626
Transports ferroviaire et maritime	5 867
Transport aérien et transports accessibles	8 576
Services juridiques et secrétariat	3 164
Total	26 817

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

3.2.7 Tableau 7 : Vérifications

Vérifications
<p>2006-2007</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion des dossiers • Indices et mesures de rendement • Accords internationaux • Suivi de la Direction des transports accessibles
<p>2007-2008</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direction de l'économie des chemins de fer • d'autres vérifications à déterminer suivant l'élaboration du Plan de vérification interne
<p>2008-2009</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le plan de vérification interne est en voie d'élaboration.

Les vérifications internes prévues pourraient être modifiées légèrement en raison de l'annonce du Centre d'excellence en vérification interne qu'elle effectuera une ou plusieurs vérifications horizontales ou propres aux organismes, ou les deux, à compter de 2006-2007.

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 2004 (pour chaque année civile) sont disponibles sur le site Internet de l'Office : www.otc.gc.ca.

4.1.3 Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

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

Secteur	Nom de la personne-ressource	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien à la réglementation	Claude Jacques	Avocat général et secrétaire	(819) 997-9323 claud.jacques@cta-otc.gc.ca
Transport aérien et transports accessibles	Joan MacDonald	Directrice générale	(819) 953-5074 joan.macdonald@cta-otc.gc.ca
Transports ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.gc.ca
Gestion centrale	Sue Stimpson	Directrice générale	(819) 997-6764 sue.stimpson@cta-otc.gc.ca
Planification	Carole Girard	Directrice	(819) 953-2829 carole.girard@cta-otc.gc.ca
Communications	Jacqueline Bannister	Directrice	(819) 953-7666 jacqueline.bannister@cta-otc.gc.ca

4.1.4 Lois et règlements administrés

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

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

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

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

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

Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes

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

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire

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

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

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires

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

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

Règlement sur les transports aériens

Règles générales de l'Office des transports du Canada

L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :

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

Règlement sur Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

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

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