



[Accueil](#) → [Publications](#)

Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017

Table des matières

- [Message du président et premier dirigeant](#)
- [Aperçu de nos résultats](#)
- [Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités](#)
- [Contexte opérationnel et principaux risques](#)
- [Résultats : ce que nous avons accompli](#)
- [Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines](#)
- [Renseignements supplémentaires](#)
- [Annexe : définitions](#)
- [Notes de fin](#)

Message du président et premier dirigeant

Je suis fier de remettre aux membres du Parlement et aux Canadiens le présent rapport sur les activités et les résultats de l'Office des transports du Canada (OTC) pour l'exercice 2016-2017.

Cette année a été fort occupée et productive pour l'OTC, le plus ancien organisme de réglementation et tribunal spécialisé indépendant du Canada. En mai 2016, nous avons lancé l'Initiative de modernisation de la réglementation (IMR), un ambitieux examen de l'ensemble des règlements que l'OTC administre, afin de les adapter non seulement aux modèles opérationnels courants et aux attentes des expéditeurs et des usagers, mais aussi aux pratiques exemplaires dans le domaine de la réglementation. La première étape des consultations dans le cadre de l'IMR portait sur les transports accessibles; nous avons tenu 30 rencontres en personne et reçu 200 mémoires par écrit. Nous prévoyons avoir terminé toutes les consultations, rédigé les règlements et obtenu les approbations avant la fin de 2018.

À l'automne 2016, l'OTC a mené des activités ciblées pour faire savoir à ceux qui sont censés profiter des services de l'OTC, comme le législateur l'entendait, que nous sommes là pour les aider. Ces efforts ont contribué à augmenter considérablement le nombre de personnes demandant l'assistance de l'OTC, surtout pour des questions de transport aérien et de transports accessibles : en 2016-2017, nous avons reçu en moyenne 300 plaintes relatives au transport aérien par mois, une hausse de 300 pour cent par rapport à 2015-2016, et nous avons traité 69 plaintes de personnes ayant une déficience relativement à l'accessibilité, une hausse de 50 pour cent par rapport à 2015-2016.

En octobre 2016, l'OTC a recommencé à tenir des audiences pour certains cas, après une interruption de neuf ans. Dans les premiers mois de 2017, nous avons établi quatre priorités stratégiques qui nous aideront à centrer nos énergies entre maintenant et 2020 : cadre réglementaire moderne, excellence dans la prestation de services, sensibilisation du public et des intervenants, et un organisme sain et hautement performant.

Le fait que nous ayons atteint tous ces objectifs, et encore davantage, en 2016-2017, rend hommage au professionnalisme et au dévouement de l'équipe de l'OTC, composée de cinq membres et de 220 fonctionnaires. Par leur savoir-faire et leur dur labeur, ils favorisent un réseau de transport national efficace, concurrentiel et accessible qui contribue au bien-être économique et social de tous les Canadiens. Nous sommes fiers de ce que nous avons accompli en 2016-2017 et nous sommes enthousiastes devant les défis qui nous attendent.

Scott Streiner
Président et premier dirigeant

Aperçu de nos résultats

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats atteints, consulter la section « Résultats : ce que nous avons accompli » du présent rapport.

En 2016-2017, l'OTC :

☑ a mené une campagne ciblée de sensibilisation du public par des annonces en format papier, à la radio, sur les médias sociaux et sur le Web. Le président et premier dirigeant s'est aussi employé à faire connaître l'OTC. Par la suite, l'OTC a observé une hausse du nombre de plaintes reçues chaque mois, qui est passé d'une moyenne de 64 au cours des quatre années précédentes, à près de 300, que l'OTC a traité en grande partie grâce aux gains de productivité qu'il a réalisés en améliorant ses processus et en réaffectant des ressources de façon temporaire.

☑ a lancé l'Initiative de modernisation de la réglementation, afin d'examiner tous les règlements qu'il administre et de les adapter aux modèles opérationnels contemporains, aux attentes des usagers et aux pratiques exemplaires dans le domaine de la réglementation.

☑ a recommencé à tenir des audiences pour la première fois en neuf ans. Les audiences rendent le processus décisionnel plus transparent et permettent habituellement de gagner en efficacité.

☑ a mis sur pied un programme en deux étapes pour suivre et vérifier les preuves d'assurance déposées en vertu de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.



Quel est le montant des fonds utilisés?

26 948 077

Dépenses réelles



Quel a été l'effectif mobilisé?

220

ETP réels

Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités

Raison d'être

L'Office des transports du Canada est un tribunal quasi judiciaire indépendant et un organisme de réglementation économique. Il joue un rôle unique au sein du réseau de transport national.

Mandat et rôle

L'OTC a trois mandats :

- Nous veillons à ce que le réseau de transport national fonctionne efficacement et harmonieusement, dans l'intérêt économique et social de tous les Canadiens, y compris ceux qui y travaillent et y

investissent, les producteurs, les expéditeurs, les usagers et les entreprises qui l'utilisent, et les collectivités où il est exploité.

- Nous protégeons le droit fondamental des personnes ayant une déficience à un réseau de transport accessible.
- Nous offrons aux passagers aériens un régime de protection du consommateur.

Pour nous acquitter de nos mandats, nous avons trois outils à notre disposition :

- *Prise de règlements* : Nous élaborons et appliquons des règles de base pour encadrer les droits et les responsabilités des fournisseurs de services et des usagers et faire en sorte que les règles du jeu soient les mêmes pour tous parmi les concurrents. Ces règles se traduisent parfois par des règlements exécutoires, et parfois par des lignes directrices, des codes de pratiques et des notes d'interprétation à caractère moins officiel.
- *Règlement des différends* : Nous réglons des différends entre d'une part, des fournisseurs de services de transport, et d'autre part, leurs clients et voisins, grâce à une gamme d'outils, soit la facilitation et la médiation, ainsi que l'arbitrage et le processus décisionnel formel.
- *Information* : Nous fournissons de l'information concernant le réseau de transport, les droits et responsabilités des fournisseurs de services de transport et des usagers, et les services de l'OTC.

Pour obtenir de plus amples renseignements généraux sur l'OTC, consultez la section « Renseignements supplémentaires » du présent rapport. Pour en savoir plus sur le rôle, la mission, le mandat et la structure de l'OTC, consultez le [site Web de l'OTC](#).

Contexte opérationnel et principaux risques

Contexte opérationnel

L'affectation budgétaire de l'OTC est restée essentiellement la même depuis les dix dernières années.

Entre-temps, il s'est vu confier de nouveaux mandats, dont les suivants :

- pouvoirs accrus concernant les transferts et les abandons de ligne de chemin de fer, et les déterminations de la valeur nette de récupération;
- pouvoirs officiels de médiation et d'arbitrage de divers types de différends, notamment de nouveaux services d'arbitrage pour les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer concernant les niveaux de services ferroviaires, et pouvoirs lui permettant d'élaborer de nouveaux règlements connexes;
- pouvoirs de régler les plaintes sur le bruit et les vibrations ferroviaires;
- application et gestion des règlements pour permettre au public voyageur de déterminer aisément le prix total des services aériens annoncés, et promouvoir une concurrence équitable entre les annonceurs de l'industrie du transport aérien;
- pouvoirs élargis concernant la communication et l'application, par les transporteurs aériens, de leurs conditions de transport;
- pouvoirs de régler des différends lorsque des fournisseurs de services publics de transport de passagers utilisent des chemins de fer, des terrains, de l'équipement, des installations ou des services appartenant aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, y compris les conditions et les prix payés pour les utiliser;
- assumer les responsabilités liées à la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains*, notamment fournir des conseils sur la quantité de grain à transporter dans l'Ouest canadien et élaborer de nouveaux règlements connexes;
- s'acquitter des responsabilités liées à la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire*, notamment appliquer des exigences plus contraignantes en matière d'assurance responsabilité des compagnies de chemin de fer et traiter les demandes des provinces et des municipalités qui présentent des demandes de remboursement de dépenses raisonnables qu'elles ont engagées dans leur intervention lors d'incendies résultant de l'exploitation d'un chemin de fer.

De plus, l'OTC doit composer avec une augmentation considérable du nombre de plaintes relatives au transport aérien.

Principaux risques

L'OTC, devant ses nouveaux mandats et la hausse du volume de plaintes relatives au transport aérien, a vu ses ressources restreintes fortement sollicitées. L'OTC a amélioré ses processus et gagné en efficacité et en productivité, mais il a aussi réaffecté temporairement des ressources, toutes des mesures qui lui ont permis de gérer, en grande partie, le volume accru de plaintes relatives au transport aérien, tout en s'acquittant de ses anciens mandats et des nouveaux qui lui ont été confiés.

Pour ses initiatives de modernisation, l'OTC a employé de meilleures pratiques de gestion de projet et réaffecté temporairement des ressources pour faire progresser ses initiatives comme prévu à l'interne. Des facteurs extérieurs l'ont forcé à modifier ses délais et ses attentes de prestation de projet encadrant certaines initiatives de modernisation, ce qui a par exemple entraîné des retards dans la mise en œuvre de l'initiative Milieu de travail 2.0 et d'un nouveau système commun de gestion de cas.

À mesure qu'augmentent ses mandats, l'OTC ne reçoit pas de nouvelles sommes pour exécuter et les nouveaux mandats et ses mandats existants. Cette situation, qui présente des risques concernant les ressources qu'on utilise déjà presque au maximum, est insoutenable.

Principaux risques

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien aux priorités du l'OTC
La demande accrue de ressources déjà limitées de l'OTC pour s'acquitter d'autres nouveaux mandats en plus de ses principales fonctions courantes	<p>Stratégies d'atténuation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maintenir à jour le cadre de gestion des risques et le profil de risques de l'organisation pour faciliter la surveillance et l'établissement de rapport. • Planification intégrée, établissement des priorités et prise de décisions financières pour gérer stratégiquement les pressions. • Explorer des modèles de recouvrement de coûts qui conviennent à des instances de réglementation quasi judiciaires. • Modifier l'organisation afin de réaligner les fonctions et renforcer les priorités courantes. <p>Efficacité : L'OTC a géré en grande partie l'explosion du nombre de plaintes relatives au transport aérien au moyen de ses actuelles affectations budgétaires.</p>	Excellence dans la prestation de services

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien aux priorités de l'OTC
La demande accrue de ressources déjà limitées pour mettre en œuvre les initiatives de modernisation, comme le système partagé de gestion de cas et le Milieu de travail 2.0	<p>Stratégies d'atténuation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maintenir à jour le cadre de gestion des risques et le profil de risques de l'organisation pour faciliter la surveillance et l'établissement de rapport. • Planification intégrée, établissement des priorités et prise de décisions financières pour gérer stratégiquement les pressions. • Explorer des modèles de recouvrement de coûts qui conviennent à des instances de réglementation quasi judiciaires. • Modifier l'organisation afin de réaligner les fonctions et renforcer les priorités courantes. <p>Efficacité : L'OTC a géré en grande partie l'explosion du nombre de plaintes relatives au transport aérien au moyen de ses actuelles affectations budgétaires.</p>	Un organisme sain et hautement performant

Résultats : ce que nous avons accompli

Programme 1.1 : Réglementation économique

Description

L'OTC assure le soutien d'un réseau de transport fédéral efficace et accessible pour les usagers, les fournisseurs de services et les autres intervenants par l'intermédiaire de la réglementation des modes de transport aérien, ferroviaire et maritime de compétence fédérale. Il agit comme régulateur du transport aérien en mettant en application la *Loi sur les transports au Canada* et les règlements connexes, en administrant un système de délivrance de licences et de permis d'affrètement, en autorisant les ententes de partage de codes et de location d'aéronefs avec équipage, en soutenant les négociations des accords aériens bilatéraux et en s'assurant que les conditions de transport des transporteurs aériens sont conformes à la législation canadienne. Il élabore des règlements et des codes de pratiques pour éliminer du réseau de transport fédéral les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. L'OTC réglemente les transports ferroviaires en délivrant des certificats d'aptitude et en assurant la conformité avec les exigences d'assurance minimales conformes aux lois et aux règlements canadiens. Il établit les frais des chemins de fer, approuve la construction de lignes de chemin de fer, surveille la cessation d'exploitation de services, établit la valeur nette de récupération des lignes de chemin de fer et établit des prix d'interconnexion et le revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest. En matière de transport maritime, il agit en tant qu'organisme de réglementation économique en déterminant si des navires canadiens adaptés sont disponibles en cas de demande d'utilisation de navires étrangers.

Résultats

En 2016-2017, l'OTC :

- a lancé l'Initiative de modernisation de la réglementation, afin d'examiner tous les règlements qu'il administre et de les adapter aux modèles opérationnels contemporains, aux attentes des usagers et aux pratiques exemplaires dans le domaine de la réglementation.
- a mis sur pied un programme en deux étapes pour suivre et vérifier les preuves d'assurance déposées en vertu de la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire*.
- a élaboré une méthodologie axée sur les risques pour les besoins du programme d'assurance de la conformité.
- a ouvert le dialogue avec des groupes d'intervenants pour qu'ils comprennent mieux comment l'OTC calcule les coûts ferroviaires qui leur sont entièrement impartis, ainsi que leurs droits et leurs responsabilités encadrés par les lois et les règlements en matière d'interconnexion que gère l'OTC.

Ces résultats aident l'OTC à se concentrer sur la modernisation du cadre de réglementation et à informer les fournisseurs de services de transport et les usagers à propos des services qu'il offre. La gamme complète des activités de l'OTC contribue à ce que le réseau de transport national soit efficace et concurrentiel.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
Les fournisseurs de services (aériens, ferroviaires et maritimes) se conforment aux exigences réglementaires.	Pourcentage de transporteurs aériens et d'exploitants d'installations désignés non conformes qui deviennent conformes dans les 70 jours	90 %	Continu	95 %	s.o. ²	94%
	Pourcentage des transporteurs aériens et d'exploitants d'installations qui sont conformes aux exigences réglementaires	80 %	Continu	95 %	s.o. ²	s.o. ²
	Niveau de conformité aux règlements ciblés en matière d'accessibilité ¹	85 %	avril 2017	95 %	100 %	100 %
	Niveau de conformité aux codes de pratiques volontaires ciblés en matière d'accessibilité ¹	75 %	avril 2017	75 %	75 %	100 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
	Pourcentage de transporteurs aériens qui ont modifié leurs termes et conditions de transport applicables aux services internationaux de transport de passagers par suite de mesures prises par l'OTC	80 %	avril 2017	100 %	s.o. ?	s.o. ?
	Pourcentage des transporteurs aériens et ferroviaires qui sont conformes aux niveaux de couverture d'assurance minimum dans les échéanciers de l'OTC	95 %	avril 2017	95 %	s.o. ?	s.o. ?
CN et CP reçoivent l'information dont elles ont besoin pour veiller à ne pas dépasser le revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest	Nombre de fois où CN ou CP n'a pas dépassé de plus de 1 % son revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest au cours des trois dernières années	Cinq fois sur six	avril 2017	Le revenu admissible maximal n'a pas été dépassé de plus de 1 % au cours des trois dernières années	Le revenu admissible maximal n'a pas été dépassé de plus de 1 % au cours des trois dernières années	Le revenu admissible maximal n'a pas été dépassé de plus de 1 % au cours des trois dernières années

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorizations utilisées) 2016-2017	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2016-2017
11 315 866	11 315 866	11 490 649	10 569 836	-746 030

Ressources humaines (équivalents temps plein ou ETP)

Nombre d'ETP prévus 2016-2017	Nombre d'ETP réels 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réels moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017

Nombre d'ETP prévus 2016-2017	Nombre d'ETP réels 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réels moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017
98	90	-8

Cet écart est principalement attribuable aux montants reportés en vue des pressions potentielles que pourraient amener le renouvellement de certaines conventions collectives, et le financement de la charge de travail associée à l'augmentation du nombre de plaintes relatives au transport aérien.

Les renseignements sur les programmes de niveau inférieur de l'OTC sont disponibles sur le [site Web de l'OTC](#) ou dans l'[InfoBase du SCT](#).

Programme 1.2 : Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends

Description

L'OTC fournit des services de règlement de différends formels et informels aux usagers, aux fournisseurs de services et aux autres parties concernées par le réseau de transport fédéral, y compris la facilitation, la médiation, l'arbitrage et le processus décisionnel formel. En tant que tribunal quasi judiciaire, l'OTC a le pouvoir de rendre des décisions et des arrêtés judiciaires sur les questions qui relèvent de sa compétence en ce qui a trait aux modes de transport aérien, ferroviaire et maritime de compétence fédérale, ainsi qu'au transport extraprovincial par autocar, dans le cadre de son mandat en matière d'accessibilité. Il règle les différends entre les voyageurs aériens et les transporteurs aériens concernant les conditions de transport aérien; les personnes ayant une déficience et les fournisseurs de services concernant les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement de ces dernières au sein du réseau de transport fédéral; les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs de marchandises par chemin de fer, les provinces, les municipalités et les voisinages sur une vaste gamme de questions, comme les niveaux de services ferroviaires, les infrastructures, les franchissements routiers, l'interconnexion, ainsi que le bruit et les vibrations.

Résultats

En 2016-2017, l'OTC :

- a mené une campagne ciblée de sensibilisation du public par des annonces en format papier, à la radio, sur les médias sociaux et sur le Web. Le président et premier dirigeant de l'OTC a fait de la sensibilisation en prononçant huit allocutions et en donnant 18 entrevues dans les médias.
- a observé un volume record de plaintes relatives au transport aérien, où la moyenne de 64 plaintes par mois depuis les quatre dernières années a explosé à près de 300. Par une amélioration de sa productivité et de ses processus, et une réaffectation temporaire de ses ressources, l'OTC a été en mesure de gérer en grande partie cette augmentation.
- a tenu sa première audience en neuf ans. Les audiences rendent le processus décisionnel plus transparent et sont plus efficaces que les seuls actes de procédure par écrit, particulièrement dans des cas complexes.
- a amélioré les processus de facilitation pour les Canadiens en simplifiant ses formulaires, ses processus et ses communications, et a eu plus de contacts téléphoniques directs avec eux, dans la mesure du possible.
- a créé un poste de registraire permanent pour aider les Canadiens à mieux comprendre les règles de l'OTC en lien avec le règlement des différends et à interagir plus efficacement avec l'OTC.

En parallèle avec la sensibilisation accrue des Canadiens concernant les services de l'OTC, le volume des plaintes relatives au transport aérien a continué d'augmenter rapidement, et l'OTC doit pour sa part continuer d'améliorer sa productivité et ses délais s'il veut suivre le rythme de la demande de services qui s'accroît.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015 -2016	Résultats réels 2014 -2015
Règlement des différends spécialisé transparent, juste et rapide en matière de transport	Pourcentage de différends ferroviaires, aériens, maritimes ou de transports accessibles réglés par facilitation qui rencontrent les normes de services	80 %	avril 2017	74 %	s.o. ³	s.o. ³
	Pourcentage de différends ferroviaires réglés par arbitrage dans les délais réglementaires (45 à 65 jours ou plus, selon une entente entre les parties)	100 %	avril 2017	100 %	s.o. ³	s.o. ³
	Pourcentage de différends ferroviaires, aériens, maritimes, ou de transports accessibles réglés par médiation dans les délais réglementaires (30 jours ou plus, selon une entente entre les parties)	100 %	avril 2017	100 %	s.o. ³	s.o. ³
	Pourcentage de différends ferroviaires, aériens, maritimes ou de transports accessibles réglés par processus décisionnel formel qui rencontrent les normes de services	80 %	avril 2017	71 %	s.o. ³	s.o. ³
	Pourcentage de demandes de licence de cabotage traitées lorsqu'aucune opposition n'est signalée avant la date de début des activités visées	95 %	avril 2017	97 %	s.o. ³	s.o. ³

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2016-2017
9 253 556	9 253 556	9 416 993	8 969 209	-284 347

Ressources humaines (équivalents temps plein ou ETP)

Nombre d'ETP prévus 2016-2017	Nombre d'ETP réels 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réels moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017
75	72	-3

Cet écart est principalement attribuable aux montants reportés en vue des pressions potentielles que pourraient amener le renouvellement de certaines conventions collectives, et le financement de la charge de travail associée à l'augmentation du nombre de plaintes relatives au transport aérien.

Les renseignements sur les programmes de niveau inférieur de l'OTC sont disponibles sur le [site Web de l'OTC](#) ou dans l'[InfoBase du SCT](#).

Services internes

Description

On entend par Services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'une organisation. Les Services internes renvoient aux activités et aux ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution de programmes dans l'organisation, sans égard au modèle de prestation des Services internes du ministère. Les 10 catégories de service sont : services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel et services de gestion des acquisitions.

Résultats

En 2016-2017, l'OTC :

- a amélioré la gestion des personnes grâce à son plan d'action *On va de l'avant*, dont la mise en œuvre d'outils de rétroaction sur le rendement du personnel, de programmes de reconnaissance et d'initiatives en santé mentale, et l'affectation d'un champion pour la collaboration et l'innovation.
- a amélioré la transparence et le dialogue à l'interne, grâce à des séances périodiques de discussions ouvertes avec l'ensemble du personnel, pour faire comprendre son orientation stratégique et faciliter l'intégration des nouveaux employés.
- a renforcé les pratiques de gestion financière par une meilleure surveillance, surtout des cibles financières liées aux responsabilités de gestion.

Ces activités ont servi à motiver les employés de première ligne et à les amener à centrer leurs efforts sur l'atteinte de résultats pour l'industrie, les voyageurs (y compris les personnes ayant une déficience), les expéditeurs et autres usagers du réseau national de transport.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2016-2017
7 222 665	7 222 665	7 388 682	7 409 032	186 367

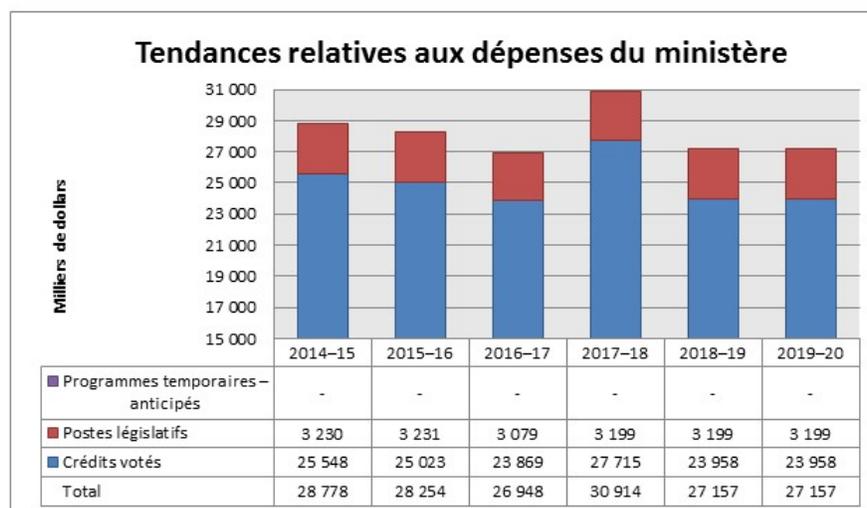
Ressources humaines (équivalents temps plein ou ETP)

Nombre d'ETP prévus 2016-2017	Nombre d'ETP réels 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réels moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017
57	58	1

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Actual expenditures

Dépenses réelles



Graphique des tendances relatives aux dépenses du ministère

► Détails

Pour les exercices 2014-2015, 2015-2016 et 2016-2017, les chiffres indiqués représentent les dépenses réelles déclarées dans les Comptes publics.

Pour l'exercice 2017-2018, les dépenses prévues reflètent l'augmentation du financement de 3,5 millions de dollars approuvé par le Budget principal des dépenses pour payer les coûts liés aux Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à l'initiative Milieu de travail 2.0. Ce montant figure dans le programme Services internes et sera remboursé sur une période de 15 ans.

Pour la période 2018-2019 à 2019-2020, les dépenses prévues reflètent le financement approuvé par le Conseil du Trésor pour appuyer le résultat stratégique et les programmes de l'OTC. Ces dépenses varient légèrement des années précédentes puisqu'elles n'englobent pas le remboursement des dépenses admissibles en matière de rémunération ainsi que les reports de budget étant donné que ceux-ci ne peuvent être estimés de façon assez certaine.

Sommaire du rendement budgétaire pour les programmes et les services internes (en dollar)

1. Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de national

Programmes et Services internes	Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016
1.1 Réglementation économique	11 315 866	11 315 866	11 532 859	11 429 543	11 490 649	10 569 836	11 099 602
1.2 Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends	9 253 556	9 253 556	8 703 153	8 635 058	9 416 993	8 969 209	10 334 836
Total partiel	20 569 422	20 569 422	20 236 012	20 064 601	20 907 642	19 539 045	21 434 438
1.3 Services internes	7 222 665	7 222 665	10 678 154	7 092 619	7 388 682	7 409 032	6 819 794
Total	27 972 087	27 972 087	30 914 166	27 157 220	28 296 324	26 948 077	28 254 232

Les écarts observés en 2016-2017 entre le budget principal des dépenses, les dépenses prévues, les autorisations totales et les dépenses réelles de l'exercice sont en grande partie attribuables au moment de l'approbation des éléments clés du cycle financier. Le total des autorisations accordées en 2016-2017 (28,3 millions de dollars) représente le budget principal des dépenses (27,8 millions de dollars), plus les rajustements aux autorisations approuvés par le Conseil du Trésor, comme le report du budget de fonctionnement.

Les dépenses totales de l'OTC en 2016-2017 (\$26,9 millions de dollars) ont été inférieures à celles de 2015-2016 (\$28,2 millions de dollars) et des années précédentes. Les principales raisons de cette variance sont les montants reportés en prévision de la pression potentielle résultant du renouvellement des conventions collectives ainsi que pour financer la charge de travail associée à l'augmentation des plaintes relatives au transport aérien.

Les dépenses par programmes à partir de 2016-2017 sont différentes des années précédentes à la suite des mises à jours du Guide sur la comptabilisation des dépenses des services internes et l'établissement des rapports connexes du Secrétariat du conseil du trésor.

Finalement, les dépenses prévues de 2017-2018 démontrent une augmentation car elles incluent la prévision des coûts de mise en œuvre des Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à l'initiative du Milieu de travail 2.0.

Ressources humaines réelles

Sommaire des ressources humaines pour les programmes et les services internes (équivalents temps plein ou ETP)

Programmes et Services internes	Équivalents temps plein réels 2014-2015	Équivalents temps plein réels 2015-2016	Équivalents temps plein réels 2016-2017	Équivalents temps plein réels 2016-2017	Équivalents temps plein réels 2017-2018	Équivalents temps plein réels 2018-2019
1.1 Réglementation économique	93	91	98	90	98	98

Programmes et Services internes	Équivalents temps plein réels 2014–2015	Équivalents temps plein réels 2015–2016	Équivalents temps plein réels 2016–2017	Équivalents temps plein réels 2016–2017	Équivalents temps plein réels 2017–2018	Équivalents temps plein réels 2018–2019
1.2 Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends	71	74	75	72	66	66
Total partiel	164	165	173	162	164	164
1.3 Services internes	57	64	57	58	62	61
Total	221	229	230	220	226	225

À l'issue de l'adoption d'une nouvelle structure organisationnelle en 2016-2017, l'OTC a rationalisé la proportion des dépenses de ressources humaines consacrées aux services d'appui qui lui a permis de ré-allouer des ressources afin de réagir à certaines pressions, comme l'augmentation de la charge de travail liée aux plaintes relatives au transport aérien.

Les chiffres relatifs à la planification des ressources humaines sont extraits du Budget principal des dépenses de l'OTC pour 2017-2018 et 2018-2019. Compte tenu du calendrier du processus de présentation du Budget principal des dépenses, les ressources humaines planifiées qui figurent ci-dessus n'ont pas tenu compte d'une hausse soutenue des différends soumis à l'OTC, lesquels devraient nécessiter l'affectation d'un pourcentage proportionnellement plus élevé de l'ensemble des ressources humaines de l'OTC au règlement judiciaire des différends et aux modes alternatifs de règlement des différends au cours des prochaines années.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir de l'information sur les dépenses votées et les dépenses législatives de l'OTC, consulter les [Comptes publics du Canada 2017](#).

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses réelles pour 2016 2017 avec le cadre pangouvernemental (en dollars)

Programme	Secteur de dépenses	Secteur d'activités du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2016-2017
Réglementation économique	Affaires économiques	Un marché équitable et sécurisé	10 569 836
Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends	Affaires économiques	Un marché équitable et sécurisé	8 969 209
Services internes	Affaires économiques	Un marché équitable et sécurisé	7 409 032

Total des dépenses par secteur de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
---------------------	----------------------------	----------------------------

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires économiques	27 792 087	26 948 077
Affaires sociales	s.o.	s.o.
Affaires internationales	s.o.	s.o.
Affaires gouvernementales	s.o.	s.o.

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les états financiers [non audités] de l'OTC pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017 se trouvent sur le site Web de l'OTC.

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017 (en dollars)

Information financière	Résultats prévus 2016 –2017	Réels 2016 –2017	Réels 2015 –2016	Écart (réels 2016- 2017 moins prévus 2016-2017)	Écart (réels 2016- 2017 moins réels 2015-2016)
Total des charges	32 309 191	30 884 378	32 627 177	-1 424 813	-1 742 799
Total des revenus	-	-	-	-	-
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	32 309 191	30 884 378	32 627 177	-1 424 813	-1 742 799

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2017 (en dollars)

Information financière	2016–2017	2015–2016	Écart (2016-2017 moins 2015-2016)
Total des passifs nets	4 664 878	4 754 290	-89 412
Total des actifs financiers nets	2 679 830	2 510 610	169 220
Dette nette de l'OTC	1 985 048	2 243 680	-258 632
Total des actifs non financiers	654 929	809 028	-154 099
Situation financière nette de l'OTC	-1 330 119	-1 434 652	104 533

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports

Premier dirigeant : Scott Streiner, président et premier dirigeant

Portefeuille ministériel : Transports

Instrument habilitant : *Loi sur les transports au Canada*, L.C. (1996), ch. 10, modifiée

Année d'incorporation ou de création : 1904

Autre :

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

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

L'OTC assume l'entière responsabilité des règlements suivants :

- *Règlement sur les transports aériens*, DORS/88-58, modifié
- *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)*, DORS/99-244
- *Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services*, DORS/2014-192
- *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*, DORS/94-42
- *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*, DORS/80-310
- *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, DORS/88-41
- *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*, DORS/96-337
- *Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers*, DORS/96-338
- *Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises*, DORS/91-488

Règles :

- *Règles de l'Office des transports du Canada (Instances de règlement des différends et certaines règles applicables à toutes les instances)*, DORS/2014-104
- *Règles de procédure applicables à l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de service*, DORS/2014-94

L'OTC partage la responsabilité des règlements suivants :

- *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, DORS/96-334
- *Règlement sur le versement par les compagnies de chemin de fer de l'excédent de revenu pour le mouvement du grain*, DORS/2001-207
- *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.*, DORS/98-568
- *Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée*, DORS/98-569

Vous pouvez consulter ces lois et règlements sur le site Web du ministère de la Justice et dans la section [Lois et règlements](#) du site Web de l'OTC.

Cadre de présentation de rapports

Voici les résultats stratégiques et l'architecture d'alignement des programmes de référence pour 2016-2017 de l'OTC :

1. Résultat stratégique : Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation

économique du réseau de transport national

1.1 Programme : Réglementation économique

1.2 Programme : Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends

Services internes

Renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur

L'information à l'appui des résultats et des ressources humaines et financières liée au Répertoire des programmes de l'OTC est disponible dans l'[InfoBase du SCT](#).

Tableaux de renseignements supplémentaires

L'information à l'appui des résultats et des ressources humaines et financières liée au Répertoire des programmes de l'OTC est disponible dans l'[InfoBase du SCT](#).

- Stratégie ministérielle de développement durable.

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#). Ce rapport donne aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les descriptions, les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédérales connexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent du ministre des Finances.

Coordonnées de l'organisation

Pour plus de renseignements, veuillez visiter le [site Web de l'OTC](#) ou communiquer avec l'OTC à l'adresse suivante :

Office des transports du Canada
15, rue Eddy
Gatineau (Québec)
K1A 0N9

Tél : 1-888-222-2592

Télec : 819-997-6727

ATS : 1-800-669-5575

Courriel : info@otc-cta.gc.ca

Annexe : définitions

architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture)	Répertoire structuré de tous les programmes d'un organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent.
--	--

cadre ministériel des résultats (Departmental Results Framework)	Comprend les responsabilités essentielles, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel du ministère.
---	--

cible (target)	Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.
crédit (appropriation)	Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.
dépenses budgétaires (budgetary expenditures)	Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et paiements à des sociétés d'État.
dépenses législatives (statutory expenditures)	Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.
dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures)	Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.
dépenses prévues (planned spending)	<p>En ce qui a trait aux Plans ministériels et aux Rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.</p> <p>Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son Plan ministériel et son Rapport sur les résultats ministériels.</p>
dépenses votées (voted expenditures)	Dépenses approuvées annuellement par le Parlement dans le cadre d'une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.
équivalent temps plein (full-time equivalent)	Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Les équivalents temps plein sont calculés par un rapport entre les heures de travail assignées et les heures de travail prévues. Les heures de travail prévues sont établies dans les conventions collectives.
évaluation (evaluation)	Au sein du gouvernement du Canada, collecte et analyse systématiques et neutres de données probantes en vue d'évaluer le bien-fondé, le mérite ou la valeur. L'évaluation guide la prise de décisions, les améliorations, l'innovation et la reddition de comptes. Elle porte habituellement sur les programmes, les politiques et les priorités et examine des questions se rapportant à la pertinence, à l'efficacité et à l'efficience. Toutefois, selon les besoins de l'utilisateur, l'évaluation peut aussi examiner d'autres unités, thèmes et enjeux, y compris des solutions de rechange aux interventions existantes. L'évaluation utilise généralement des méthodes de recherche des sciences sociales.
indicateur de rendement (performance indicator)	Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

indicateur de résultat ministériel (Departmental Result Indicator)	Facteur ou variable qui présente une façon valide et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.
initiative horizontale (horizontal initiatives)	Initiative dans le cadre de laquelle au moins deux organisations fédérales, par l'intermédiaire d'une entente de financement approuvée, s'efforcent d'atteindre des résultats communs définis, et qui a été désignée (par exemple, par le Cabinet ou par un organisme central, entre autres) comme une initiative horizontale aux fins de gestion et de présentation de rapports.
plan (plans)	Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.
Plan ministériel (Departmental Plan)	Fournit les renseignements sur les plans et le rendement attendu des ministères appropriés au cours d'une période de trois ans. Les Plans ministériels sont présentés au Parlement au printemps.
priorité (priorities)	Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.
priorités pangouvernementales (government-wide priorities)	Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017, les priorités pangouvernementales sont des thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015, notamment : la croissance de la classe moyenne, un gouvernement ouvert et transparent, un environnement sain et une économie forte, la diversité en tant que force du Canada, ainsi que la sécurité et les possibilités).
production de rapports sur le rendement (performance reporting)	Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.
programme (program)	Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.
programme temporisé (sunset program)	Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.
Rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)	Présente de l'information sur les réalisations réelles par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le Plan ministériel correspondant.
rendement (performance)	Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'atteindre ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait atteindre, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

responsabilité essentielle (Core Responsibility)	Fonction ou rôle permanent exercé par un ministère. Les intentions du ministère concernant une responsabilité essentielle se traduisent par un ou plusieurs résultats ministériels auxquels le ministère cherche à contribuer ou sur lesquels il veut avoir une influence.
résultat (results)	Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.
résultat ministériel (Departmental Result)	Changements sur lesquels les ministères veulent exercer une influence. Ils devraient subir l'influence des résultats des programmes, mais ils échappent généralement au contrôle direct des ministères.
résultat stratégique (Strategic Outcome)	Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.
Structure de la gestion, des ressources et des résultats (Management, Resources and Results Structure)	Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin

- 1 ... Les règlements et codes de pratiques volontaires ciblés sont ceux qui ont été identifiés pour le suivi de la conformité grâce à l'application d'une approche fondée sur le risque.
- 2 ... Établissement de rapport repoussé jusqu'en 2016/2017 en raison d'un examen des processus opérationnels, des améliorations au système de gestion de cas, et de la méthodologie sur le rendement et l'établissement de rapport.
- 3 ... Établissement de rapport repoussé jusqu'en 2016/2017 en raison d'un examen des processus opérationnels, des améliorations au système de gestion de cas, et de la méthodologie sur le rendement et l'établissement de rapport.

Information sur la publication

Disponible sur divers supports

No de catalogue :
TT2-9E-HTML

ISSN 2561-2816

 Partagez cette page

Date de modification :

2017-10-11