



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

Office des transports du Canada

2018-2019

Rapport sur les Résultats Ministériels

© Sa Majesté la reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2019

N° de catalogue TT2-9F-PDF

ISSN 2561-2824

Table des matières

Message du président et premier dirigeant	1
Aperçu de nos résultats	3
Résultats : ce que nous avons accompli	4
Responsabilités essentielles	4
Des services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport	4
Description	4
Résultats	4
Services internes	11
Description	11
Résultats	11
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines	13
Dépenses réelles	13
Ressources humaines réelles	15
Dépenses par crédit voté	15
Dépenses et activités du gouvernement du Canada	16
États financiers et faits saillants des états financiers	16
États financiers	16
Faits saillants des états financiers	16
Renseignements supplémentaires	18
Renseignements ministériels	18
Profil organisationnel	18
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités	19
Contexte opérationnel et principaux risques	19
Cadre de présentation de rapports	20
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes	20
Tableaux de renseignements supplémentaires	20
Dépenses fiscales fédérales	21
Coordonnées de l'organisation	21

Annexe : définitions	22
Notes en fin d'ouvrage	25

Message du président et premier dirigeant

Durant ses 115 années d'existence, l'Office des transports du Canada (OTC) a vu de très nombreux changements se produire au pays, dans le réseau de transport national, de même que dans ses propres mandats et pouvoirs. À certaines périodes, ces changements ont été majeurs et rapides; à d'autres, moins.

L'exercice 2018-2019 a été marqué par des virages exceptionnellement rapides et importants. Sur le plan législatif, le Parlement a adopté la *Loi sur la modernisation des transports*, qui a conféré plus de responsabilités et de pouvoirs à l'OTC. Ce dernier a notamment reçu le mandat d'adopter un règlement pour définir les obligations minimales des compagnies aériennes envers les passagers à plusieurs égards, ainsi que d'établir un nouveau mécanisme, appelé *interconnexion de longue distance*, afin de donner à certains expéditeurs desservis par seulement une compagnie de chemin de fer des solutions de rechange pour le transport ferroviaire de leurs marchandises.

En outre, un projet de *Loi canadienne sur l'accessibilité* a été déposé au Parlement, où il a fait l'objet de débats. Cette loi viendrait notamment renforcer le mandat de l'OTC consistant à protéger le droit fondamental des voyageurs handicapés à des transports accessibles. Le projet de loi devrait être amendé, puis la loi être adoptée et entrer en vigueur plusieurs mois après la fin de l'exercice.

Sur le plan de la réglementation, l'exercice 2018-2019 a été marqué par des avancées considérables dans le cadre de l'Initiative de modernisation de la réglementation (IMR) de l'OTC, un projet ambitieux, lancé en mai 2016, visant à examiner et à mettre à jour tous les règlements qu'il prend et applique. L'OTC a mené des consultations auprès du public et des intervenants sur les quatre volets de l'IMR : les transports accessibles, le transport aérien, les voyages aériens et le transport ferroviaire. Ce sont donc quatre projets de règlement qui ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Il convient de souligner les consultations sur la protection des passagers aériens, entamées dans les jours qui ont suivi l'entrée en vigueur de la *Loi sur la modernisation des transports*. Nous avons créé un site Web conçu spécialement pour l'occasion, lequel a été consulté par quelque 31 000 Canadiens; nous avons mené des consultations publiques dans huit villes; tenu des dizaines de réunions bilatérales avec des experts et des intervenants clés; sondé 930 voyageurs dans 11 aéroports différents; et reçu des milliers de présentations écrites, de questionnaires et de commentaires. Ce processus de consultation est le plus intense et complet que l'OTC n'ait jamais entrepris; il a permis de recueillir des informations et des conseils qui se sont avérés déterminants pour la rédaction du *Règlement sur la protection des passagers aériens*.

Finalement, le nombre de plaintes traitées au moyen des services de règlement des différends de l'OTC a continué d'augmenter. Entre 2012 et 2016, l'OTC recevait en moyenne 700 plaintes relatives au transport aérien par année. En 2018-2019, c'était 7 650. Et ce nombre est en constante augmentation depuis la fin de l'exercice.

Si l'OTC a été en mesure de relever les défis qui se sont présentés à lui et de s'acquitter de son mandat auprès des Canadiens, c'est grâce au dévouement et à l'expertise de ses membres – les décideurs nommés par le gouverneur en conseil – et de ses fonctionnaires. En 2018-2019, à la suite d'un processus annoncé de recrutement et de sélection, un nouveau groupe de membres est arrivé à l'OTC : Liz Barker a été nommée vice-présidente; Mark MacKeigan, Heather Smith et Mary Tobin Oates ont été nommés membres à temps plein; et Lenore Duff et Gerald Dickie, membres temporaires. Notons que c'est la première fois de l'histoire de l'OTC qu'une majorité de ses membres sont des femmes.

Les vaillants fonctionnaires fédéraux qui conseillent les membres, mettent en œuvre leurs directives et voient au bon fonctionnement de l'organisation se sont surpassés en 2018-2019, faisant preuve d'un dévouement et d'un professionnalisme remarquables. Ce fut une année de réalisations exceptionnelles, rendues possibles grâce à une équipe qui l'est tout autant.

Aperçu de nos résultats

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats atteints de l'Office des Transports du Canada (OTC), consulter la section « Résultats : ce que nous avons accompli » du présent rapport.

En 2018-2019, l'OTC :

- ❑ A exécuté son Initiative de modernisation de la réglementation (IMR) en terminant toutes les consultations et en publiant un projet de règlement pour chacune des quatre phases : les transports accessibles, le transport aérien, la protection des passagers aériens et le transport ferroviaire;
- ❑ S'est acquitté de nouvelles responsabilités en vertu des modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada*, dont la publication de la première détermination annuelle concernant les prix d'interconnexion;
- ❑ A continué de gérer un nombre croissant de plaintes relatives au transport aérien. L'OTC a reçu 7 650 plaintes en 2018-2019, comparativement à 5 500 plaintes en 2017-2018, et à une moyenne annuelle de 700 plaintes par année de 2012 à 2016;
- ❑ A lancé la toute première enquête de sa propre initiative sur les problèmes liés aux services de transport ferroviaire de marchandises;
- ❑ A favorisé la compréhension des exigences juridiques, nouvelles ou actualisées, en élaborant des guides à l'intention des utilisateurs, y compris sur la propriété canadienne et le contrôle de fait des transporteurs aériens canadiens.

Quel est le montant des fonds utilisés?



33 144 190 \$

Dépenses réelles

Quel a été l'effectif mobilisé?



258

ETP réels

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilités essentielles

Des services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport

Description

Fixer et mettre en application des règles liées à l'économie, à l'accessibilité et à la protection des voyageurs aériens visant le réseau de transport national; régler les différends entre les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport au moyen de la facilitation, de la médiation, de l'arbitrage et du processus décisionnel formel, et fournir des renseignements aux intervenants et aux Canadiens en général sur le réseau de transport et sur leurs droits et leurs responsabilités en matière de transport.

Résultats

En 2018-2019, l'OTC a réalisé des progrès considérables en vue de la réalisation de son Initiative de modernisation de la réglementation (IMR). L'OTC a lancé l'IMR en 2016 avec l'objectif de mettre à jour l'ensemble des règlements, des documents d'orientation et des outils qu'il élabore et administre pour s'assurer qu'ils tiennent compte de l'évolution des modèles d'affaires, des attentes des utilisateurs et des pratiques exemplaires dans le domaine de la réglementation. Parmi les résultats obtenus :

- L'élaboration et la publication d'un projet de *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Le règlement définitif a été publié en juillet 2019. Il tient compte des commentaires recueillis dans le cadre des vastes consultations menées sur une période de deux ans auprès de l'industrie des transports, d'experts en la matière de divers organismes de défense des droits des personnes handicapées, et du grand public.
- L'élaboration et la publication d'un projet de modification du *Règlement sur les transports aériens* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, en tenant compte des commentaires reçus durant les consultations. Le règlement définitif a été publié en juin 2019 et est entré en vigueur en juillet 2019. Les modifications ont pour effet :
 - de moderniser les dispositions relatives à l'assurance aérienne;
 - de mettre à jour et de simplifier les exigences réglementaires liées à l'application des dispositions relatives aux vols affrétés internationaux et transfrontaliers pour tenir compte des réalités du marché;
 - de clarifier les dispositions relatives au partage de codes et à la location d'aéronefs avec équipage;
 - de réduire le fardeau administratif pour les exploitants licenciés.

- L'élaboration et la publication d'un projet de *Règlement sur la protection des passagers aériens*, dans le but de clarifier et d'uniformiser les droits des passagers aériens en établissant certaines obligations minimales que devront respecter les compagnies aériennes dans des situations comme les retards de vol, les annulations de vol et le refus d'embarquement. Le règlement définit les obligations des transporteurs aériens envers les passagers en ce qui concerne les communications, les vols retardés ou annulés, le refus d'embarquement, les retards sur l'aire de trafic, l'attribution de sièges aux enfants de moins de 14 ans, les bagages perdus ou endommagés, et le transport des instruments de musique. Le règlement définitif a été publié en mai 2019.

Le règlement a été élaboré à la lumière des vastes consultations menées auprès des voyageurs, des groupes de défense des droits des consommateurs et auprès de représentants de l'industrie aérienne par divers moyens, notamment des séances publiques dans l'ensemble du pays, des questionnaires en ligne, des sondages réalisés auprès des passagers dans les aéroports, des rencontres en personne avec des experts et des intervenants clés, ainsi qu'une invitation à soumettre des présentations et des commentaires écrits. L'OTC a tenu compte de tous les commentaires reçus pour rédiger son règlement.

- L'élaboration et la publication d'un projet de mise à jour des règlements relatifs au transport ferroviaire dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, à la suite de consultations tenues durant l'été 2018 auprès des compagnies de chemin de fer, des expéditeurs, des associations d'expéditeurs et d'experts en la matière. Le règlement définitif – qui a été publié en juin 2019 – prévoit notamment les exigences visant le dépôt des preuves d'assurance pour les activités de transport ferroviaire et des sanctions administratives pécuniaires pouvant atteindre 25 000 \$ par infraction pour la violation de dispositions relatives au transport ferroviaire et d'ordonnances de l'OTC.

En 2018-2019, l'OTC a obtenu d'autres résultats importants liés à ses mandats, en particulier dans les domaines suivants : le soutien aux négociations internationales des accords relatifs au transport aérien; la surveillance de la conformité et l'application de la loi; la communication de renseignements et la prestation de conseils; le règlement des différends; ainsi que l'émission de déterminations, notamment pour la délivrance de licences. L'OTC :

- a pris part à des négociations qui ont abouti à des accords relatifs au transport aérien avec Saint-Vincent-et-les-Grenadines, la Mongolie et le Royaume-Uni. L'OTC a aussi participé à des négociations qui ont permis d'élargir la portée des accords canadiens existants avec l'Algérie, la Côte d'Ivoire, l'Égypte, Haïti, la Jordanie, le Qatar, la Tunisie, et les Émirats arabes unis;

- a lancé, en janvier 2019, la toute première enquête de sa propre initiative sur les problèmes liés aux services de transport ferroviaire de marchandises, en vertu des nouveaux pouvoirs que lui conférait la *Loi sur les transports au Canada* récemment modifiée. L'enquête visait à déterminer s'il y avait des preuves de traitement discriminatoire de certains produits; quel usage était fait des permis de transport ferroviaire de marchandises et des embargos; et si les compagnies de chemin de fer menant leurs activités dans la région de Vancouver remplissaient leurs obligations en matière de service;
- a entrepris une enquête de sa propre initiative sur plusieurs perturbations de vols exploités par Sunwing à l'aéroport international de Toronto et à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal en avril 2018;
- a formé un groupe de travail technique et organisé un forum réunissant de nombreux intervenants où il a essentiellement été question des défis considérables et grandissants entourant le transport et le rangement des fauteuils roulants et des autres aides à la mobilité à bord des aéronefs;
- a procédé à des inspections sur place pour vérifier la conformité avec le *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience* de Provincial Airways, des aéroports de St. John's et de Sydney, des gares de Via Rail à Ottawa et à Montréal ainsi que de la gare maritime de Marine Atlantique à Sydney;
- a défini le contenu d'un site consacré à la protection des passagers aériens visant à informer les Canadiens de leurs droits lorsqu'ils voyagent par avion, à faciliter l'accès aux services de règlement des différends de l'OTC, et à donner des conseils permettant de réduire au minimum les problèmes liés au transport aérien;
- a mis à jour et publié un guide sur la propriété canadienne et le processus de détermination du contrôle de fait, conformément à la *Loi sur les transports au Canada* modifiée, qui permet aux non-Canadiens de détenir jusqu'à 49 % des actions d'un transporteur aérien canadien, alors que l'ancienne limite était fixée à 25 %;
- a mis sur pied une ligne d'assistance téléphonique pour le secteur ferroviaire où il est possible d'appeler pour obtenir des renseignements, des conseils, et des services de règlement des différends en ce qui a trait aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* portant sur le transport ferroviaire. Au terme de l'exercice 2018-2019, l'OTC avait répondu à 94 appels sur des questions relevant de sa compétence;

- a reçu un nombre record de plaintes relatives au transport aérien pour une troisième année de suite, soit 7 650 plaintes. Il s'agit d'une augmentation par rapport aux 5 500 plaintes reçues en 2017-2018, et à la moyenne de près de 700 plaintes reçues annuellement de 2012 à 2016. L'OTC a traité un nombre record de 5 816 plaintes en cours d'exercice, contre 97 transporteurs aériens de 53 pays différents;
- a continué de régler des différends relatifs au transport ferroviaire entre des transporteurs ferroviaires et des expéditeurs. En 2018-2019, 35 différends ont été réglés;
- a référé six cas relatifs au transport ferroviaire en arbitrage de l'offre finale; un expéditeur a demandé à l'OTC de nommer un arbitre pour régler les différends entre transporteurs ferroviaires et expéditeurs concernant les prix et les conditions rattachées à ces prix;
- a délivré de nouvelles licences à CargotJet, Swoop et Westjet pour l'exploitation d'un service international régulier dans 17 pays. L'OTC a aussi délivré 44 licences à des transporteurs aériens canadiens; pour 20 de ces licences, l'OTC a dû s'assurer que les exigences en matière de propriété canadienne étaient respectées;
- a publié sa première détermination annuelle concernant les prix d'interconnexion en novembre 2018, conformément aux modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada*. En décembre 2018, ces prix, ainsi que la méthode utilisée pour les calculer, ont été publiés dans la *Gazette du Canada*;
- a rendu une décision exigeant de Via Rail qu'elle modifie sa politique pour permettre le rangement de deux aides à la mobilité dans des espaces munies de dispositifs d'ancrage, et fournisse la formation connexe dans tout son réseau;

□ Résultats atteints

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
Un réseau de transport national efficace et concurrentiel	Indice de fluidité des transports	Obtenir les données de référence (2019)	À déterminer	Non disponible	Non disponible	Non disponible
	Pourcentage d'autorisations réglementaires délivrées, ainsi que de différends et de cas de déterminations contestées qui ont été réglés en conformité avec les normes de service	85 %	Mars 2019	90 %	90 %	92 %
	Pourcentage de fournisseurs de services de transport qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires.	80 %	Mars 2019	61 %*	Non disponible	Non disponible
Des services de transports accessibles pour les personnes ayant une déficience	Pourcentage de transporteurs aériens, ferroviaires et maritimes et d'exploitants d'installations qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires et aux codes de pratiques en matière d'accessibilité	80 %	Mars 2019	74%**	Non disponible	Non disponible
	Pourcentage de différends relatifs au transport accessible qui ont été réglés en conformité avec les normes de services	80 %	Mars 2019	79 %	62 %	89 %
Protection des voyageurs aériens	Pourcentage de transporteurs aériens qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires en matière de protection des consommateurs	Obtenir les données de référence (2019)	À déterminer	Non disponible	Non disponible	Non disponible

	Pourcentage de différends relatifs à la protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien qui ont été réglés en conformité avec les normes de services	85 %	Mars 2019	29 %***	Non disponible	Non disponible
--	---	------	-----------	---------	----------------	----------------

Dans le présent rapport, la mention « Obtenir les données de référence » qui se trouve dans la colonne « Cible » indique qu'il s'agit de la première année de mise en œuvre de ces indicateurs de rendement. Les résultats recueillis en 2019-2020 serviront à établir les cibles de rendement pour les années subséquentes.

* Les activités de conformité ont révélé qu'au terme des inspections, 61 % des fournisseurs de services de transport respectaient les exigences, ce qui est en deçà de la cible de 80 %. Toutefois, après une période de suivi de 70 jours, 96 % des fournisseurs de services de transport qui ne respectaient pas les exigences s'y conformaient.

** Les activités de conformité ont révélé qu'au terme des inspections, 74 % des transporteurs aériens, ferroviaires et maritimes et des exploitants d'installations respectaient les exigences en matière d'accessibilité, ce qui est en deçà de la cible de 80 %. Toutefois, après une période de suivi de 70 jours, 93 % des fournisseurs de services de transport qui ne respectaient pas les exigences s'y conformaient.

*** Le pourcentage de différends relatifs à la protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien qui ont été réglés en conformité avec les normes de services établies est de 29 %, ce qui est en deçà de la cible de 85 %. Un nombre sans précédent de plaintes relatives au transport aérien a mis à mal le budget actuel de l'OTC et fait en sorte que plus de plaintes se règlent sans que les normes de service soient respectées.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Autorisations totales pouvant être utilisées 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2018-2019
20 217 970	20 217 970	26 080 032	23 846 783	3 628 813

Les dépenses réelles ont dépassé de 17,9 % les dépenses prévues pour 2018-2019. Cette hausse est attribuable aux fonds temporaires que l'OTC a reçus pour s'acquitter de ses nouvelles responsabilités après l'entrée en vigueur de la *Loi sur la modernisation des transports* le 23 mai 2018, de même que pour faire face à la charge de travail liée à l'augmentation des plaintes relatives au transport aérien.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2018-2019	Nombre d'équivalents temps plein réels 2018-2019	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2018-2019
168	198	30

Le nombre réel d'équivalents temps plein a dépassé de 17,9 % le nombre prévu pour 2018-2019. Cette augmentation des ressources humaines est attribuable aux fonds temporaires que l'OTC a reçus pour s'acquitter de ses nouvelles responsabilités après l'entrée en vigueur de la *Loi sur la modernisation des transports* le 23 mai 2018, de même que pour faire face à la charge de travail liée à l'augmentation des plaintes relatives au transport aérien.

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de [nom du ministère] sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)¹.

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 des programmes au sein de l'organisation, sans égard au modèle de prestation des services internes du ministère. Les 10 catégories de services sont :

- ▶ services de gestion des acquisitions;
- ▶ services des communications;
- ▶ services de gestion des finances;
- ▶ services de gestion des ressources humaines;
- ▶ services de gestion de l'information;
- ▶ services des technologies de l'information;
- ▶ services juridiques;
- ▶ services de gestion du matériel;
- ▶ services de gestion et de surveillance;
- ▶ services de gestion des biens.

Résultats

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Autorisations totales pouvant être utilisées 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2018-2019
11 170 150	11 170 150	11 287 121	9 297 407	(1 872 743)

Les dépenses réelles des Services internes ont été de 16,8 % inférieures aux dépenses prévues pour 2018-2019. Cette baisse est attribuable au report à l'exercice 2019-2020 de fonds liés au projet d'aménagement du milieu de travail dirigé par Services publics et Approvisionnement Canada, conformément aux normes d'aménagement du gouvernement du Canada. La baisse est compensée en partie par une hausse des dépenses liées à la partie des fonds supplémentaires qu'ont reçus les Services internes pour appuyer, d'une part, l'initiative de modernisation de

l'OTC d'une durée de trois ans annoncée dans le budget de 2018 et, d'autre part, la mise en œuvre des modifications législatives et réglementaires liées au réseau canadien de transport ferroviaire des marchandises qui a été annoncée dans l'Énoncé économique de l'automne 2017.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

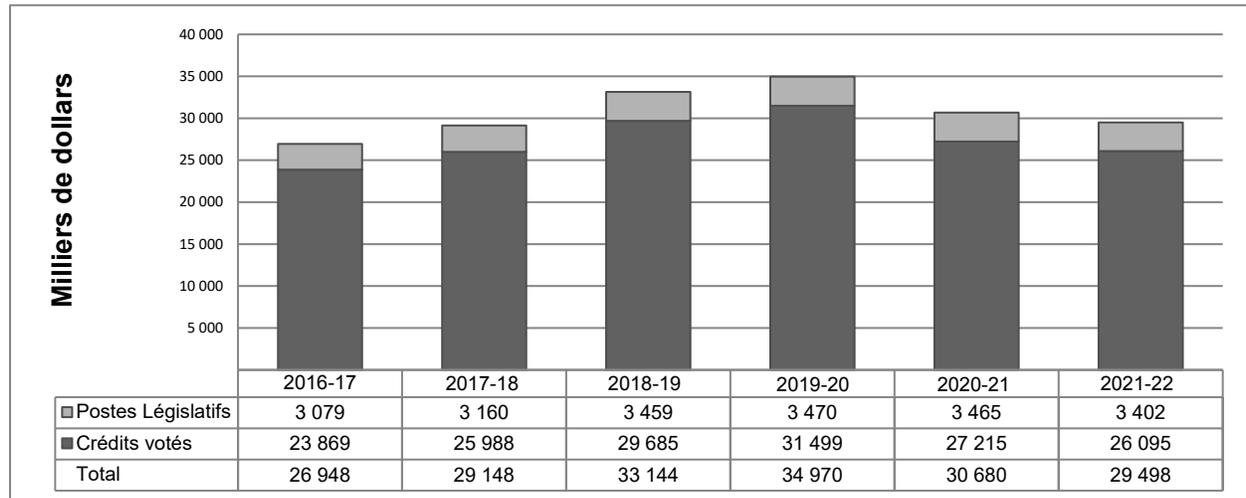
Nombre d'équivalents temps plein prévus 2018-2019	Nombre d'équivalents temps plein réels 2018-2019	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2018-2019
55	60	5

Le nombre réel d'équivalents temps plein a dépassé de 9,1 % le nombre prévu pour 2018-2019 dans les Services internes. Cet écart correspond à la partie des fonds supplémentaires qu'ont reçus les Services internes pour appuyer, d'une part, l'initiative de modernisation de l'OTC annoncée dans le budget de 2018 et, d'autre part, la mise en œuvre des modifications législatives et réglementaires liées au réseau canadien de transport ferroviaire des marchandises qui a été annoncée dans l'Énoncé économique de l'automne 2017.

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Dépenses réelles

Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère



Pour les exercices 2016-2017, 2017-2018 et 2018-2019, les chiffres indiqués représentent les dépenses réelles déclarées dans les Comptes publics.

Pour l'exercice 2019-2020, les dépenses prévues tiennent compte des fonds additionnels de 3,5 millions de dollars approuvés dans le budget principal des dépenses pour payer les coûts liés au projet d'aménagement du milieu de travail conformément aux normes d'aménagement du gouvernement du Canada, lesquels ont été reportés à l'exercice 2019-2020. Les dépenses prévues tiennent également compte de la baisse graduelle des fonds temporaires reçus pour financer l'initiative de modernisation l'OTC annoncée dans le budget de 2018, ainsi que la mise en œuvre des modifications législatives et réglementaires liées au réseau canadien de transport ferroviaire des marchandises qui a été annoncée dans l'Énoncé économique de l'automne 2017. Enfin, les dépenses prévues ne comprennent pas le remboursement des dépenses salariales admissibles ni les reports du budget de fonctionnement, car ces montants ne peuvent pas être estimés avec assez de certitude.

Pour la période allant de 2020-2021 à 2021-2022, les dépenses prévues tiennent compte du financement approuvé par le Conseil du Trésor pour aider l'OTC à atteindre ses résultats stratégiques et à réaliser ses programmes. Ces dépenses prévues sont inférieures à celles des dernières années puisque le financement accordé pour mettre en œuvre l'initiative de modernisation de l'OTC annoncée dans le budget de 2018 prendra fin. La baisse s'explique également par le fait que le remboursement des dépenses salariales admissibles et les reports du budget de fonctionnement ne sont pas pris en compte, ces montants ne pouvant pas être estimés avec assez de certitude.

Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes
(en dollars)

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017
Des services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport	20 217 970	20 217 970	23 176 780	20 333 872	26 080 032	23 846 783	21 161 225	19 539 045
Services internes	11,170,150	11,170,150	11,792,835	10 346 303	11 287 121	9 297 407	7 986 592	7 409 032
Total	31 388 120	31 388 120	34 969 615	30 680 175	37 367 153	33 144 190	29 147 817	26 948 077

Les écarts observés en 2018-2019 entre le budget principal des dépenses, les dépenses prévues, le total des autorisations disponibles et les dépenses réelles sont en grande partie attribuables au moment de l’approbation des éléments clés du cycle financier. Le total des autorisations disponibles en 2018-2019 (37,4 millions de dollars) correspond au budget principal des dépenses (31,4 millions de dollars), qui comprend un financement de 3,5 millions de dollars pour couvrir les coûts liés au projet d’aménagement du milieu de travail conformément aux Normes d’aménagement du gouvernement du Canada relatives à l’initiative Milieu de travail 2.0, plus les rajustements aux autorisations approuvés par le Conseil du Trésor. Ces rajustements comprennent une nouvelle enveloppe de 2,4 millions de dollars accordée à l’OTC pour son initiative de modernisation, comme prévu dans le budget de 2018; une nouvelle enveloppe de 1,9 million de dollars pour la mise en œuvre des modifications législatives et réglementaires liées au réseau canadien de transport ferroviaire des marchandises, comme prévu dans l’Énoncé économique de l’automne 2017; ainsi que le report du budget de fonctionnement et les rajustements salariaux découlant du renouvellement de certaines conventions collectives.

Le total des autorisations disponibles en 2018-2019 (37,4 millions de dollars) était supérieur aux dépenses réelles au cours du même exercice (33,1 millions de dollars). L’écart de 4,2 millions de dollars est principalement attribuable aux retards de mise en œuvre des Normes d’aménagement relatives à l’initiative Milieu de travail 2.0 du gouvernement du Canada. Par conséquent, aucune dépense n’a été engagée pour ce projet en 2018-2019, et le financement de 3,5 millions de dollars a été reporté de 2018-2019 à 2019-2020.

Le total des dépenses réelles en 2018-2019 (33,1 millions de dollars) a été supérieur à celui de 2017-2018 (29,1 millions de dollars). Cet écart est principalement attribuable à l’augmentation

des taux de rémunération découlant du renouvellement de certaines conventions collectives, ainsi qu'à l'augmentation des ressources nécessaires pour assumer la charge de travail liée à l'augmentation des plaintes relatives au transport aérien et mettre en œuvre les nouvelles responsabilités confiées à l'OTC à la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur la modernisation des transports*, le 23 mai 2018.

Finalement, les dépenses prévues pour l'exercice 2019-2020 montrent une augmentation par rapport à celles de 2018-2019, car elles englobent les nouvelles sommes reçues, comme cela a été annoncé dans le budget de 2018 et l'Énoncé économique de l'automne 2017.

Ressources humaines réelles

Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes (équivalents temps plein)

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2016-2017	Équivalents temps plein réels 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020	Équivalents temps plein prévus 2020-2021
Des services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport	162	171	168	198	198	198
Services internes	58	55	55	60	72	72
Total	220	226	223	258	270	270

Le nombre d'équivalents temps plein est demeuré relativement stable jusqu'à l'exercice 2018-2019. La hausse en 2018-2019 est principalement attribuable à l'augmentation des ressources nécessaires pour assumer la charge de travail liée à l'augmentation des plaintes relatives au transport aérien et mettre en œuvre les nouvelles responsabilités confiées à l'OTC à la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur la modernisation des transports*, le 23 mai 2018.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives de OTC's, consulter les [Comptes publics du Canada de 2018-2019](#)ⁱⁱ.

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

Des renseignements sur l'harmonisation des dépenses de OTC's avec les activités et dépenses du gouvernement du Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)ⁱⁱⁱ.

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les états financiers (non audités) de OTC's pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 se trouvent sur le [site Web de L'OTC](#)^{iv}.

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2018-2019	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Écart (résultats réels 2018-2019 moins résultats prévus 2018-2019)	Écart (résultats réels 2018-2019 moins résultats réels 2017-2018)
Total des charges	31 898 592	37 062 339	33 413 731	5 163 747	3 648 608
Total des revenus	-	326	10	326	316
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	31 898 592	37 062 013	33 413 721	5 163 421	3 648 292

En 2018-2019, le total des dépenses de l'OTC a été de 37,1 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 3,6 millions de dollars (10,9 %) par rapport à l'exercice précédent. Cet écart est principalement attribuable à l'augmentation des taux de rémunération découlant du renouvellement de certaines conventions collectives, ainsi qu'à l'augmentation des ressources nécessaires pour assumer la charge de travail liée à l'augmentation des plaintes relatives au transport aérien et mettre en œuvre les nouvelles responsabilités confiées à l'OTC à la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur la modernisation des transports*, le 23 mai 2018. La majeure partie des fonds, soit 29,7 millions de dollars (80,1 %), a été consacrée aux salaires et aux avantages sociaux des employés; 5,8 % des fonds ont été affectés aux installations, 4,3 % aux services professionnels et spéciaux, 2,5 % à la machinerie et à l'équipement, et les 7,3 % restants aux transports et aux télécommunications, aux locations, à l'information, à l'amortissement des immobilisations corporelles, aux services publics, aux fournitures et aux approvisionnements, ainsi qu'aux travaux de réparation et d'entretien.

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2019 (en dollars)

Renseignements financiers	2017-2018	2016-2017	Écart (2017-2018 moins 2016-2017)
Total des passifs nets	7 105 994	5 528 243	1 577 751
Total des actifs financiers nets	4 911 410	3 131 516	1 779 894
Dette nette du Ministère	2 194 584	2 396 727	-202 143
Total des actifs non financiers	1 131 719	1 034 493	97 226
Situation financière nette du Ministère	-1 062 865	-1 362 234	299 369

Le total des passifs était de 7,1 millions de dollars au terme de l'exercice 2018-2019, ce qui représente une hausse de 1,6 million de dollars (28,5 %) par rapport aux 5,5 millions de dollars de l'exercice précédent. Cette augmentation du passif est principalement attribuable à une augmentation des salaires à payer en raison de la hausse des taux de rémunération découlant du renouvellement des conventions collectives et d'une augmentation des créiteurs déclarés à la fin de l'exercice. Les comptes créiteurs et les charges à payer ainsi que les indemnités de vacances et les congés compensatoires ont compté pour la majeure partie du total des passifs, soit 4,7 millions de dollars et 1,4 million de dollars, respectivement.

Le total des actifs financiers et non financiers était de 6,0 millions de dollars au terme de l'exercice 2018-2019, ce qui représente une augmentation de 1,8 million de dollars (45,1 %) par rapport au total des actifs financiers et non financiers de 4,2 millions de dollars de l'exercice précédent. Cette augmentation est principalement attribuable à une augmentation des montants à recevoir du Trésor (le résultat de l'augmentation des passifs) consignés dans la catégorie « Actifs financiers ». Les actifs financiers représentaient 4,9 millions de dollars (81,3 %), les immobilisations corporelles représentaient 0,9 million de dollars (14,2 %), alors que les charges payées d'avance et l'inventaire représentaient 4,5 % du total des actifs.

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

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

Administrateur général : 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

Autres :

L'OTC partage également la responsabilité des lois suivantes :

- *Loi maritime du Canada*
- *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*
- *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*
- *Loi sur le cabotage*
- *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*
- *Loi sur le pilotage*
- *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*

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

- *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées (DORS/2019-244)*
- *Règlement sur les transports aériens (DORS/88-58)*
- *Règlement sur la protection des passagers aériens (DORS/2019-150)*
- *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)*

L'OTC partage la responsabilité de l'application 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)*

L'OTC a promulgué les règles suivantes:

- *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)*

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

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

La section « Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités » est accessible sur le [site Web de l'OTC^{vi}](#).

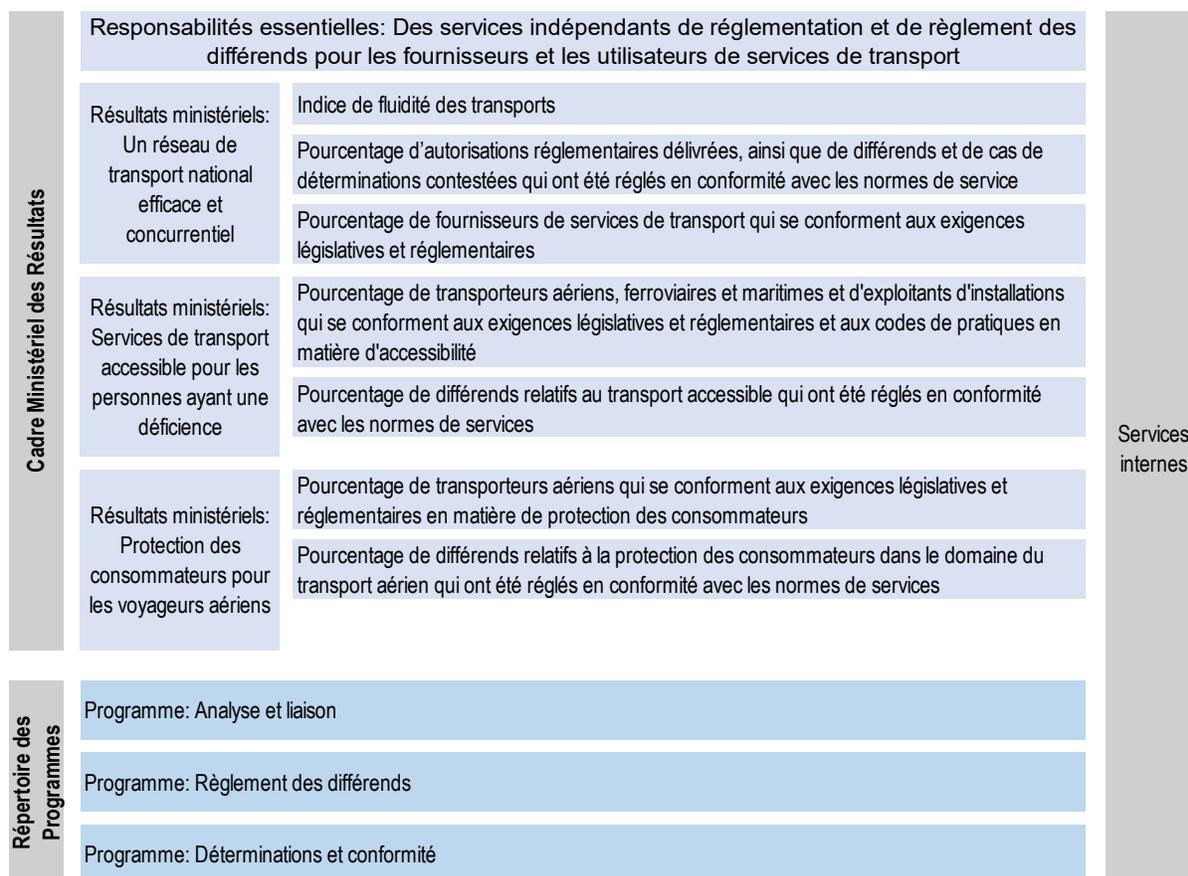
Contexte opérationnel et principaux risques

L'information sur le contexte opérationnel et les risques principaux est accessible sur le [site Web de l'OTC^{vii}](#).

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels de l'OTC pour 2018-2019 sont illustrés ci-dessous.

Représentation graphique du Cadre ministériel des résultats et du Répertoire des programmes



Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de [nom du ministère] sont accessibles dans l'[InfoBase du GC^{viii}](#).

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le [site Web de l'OTC^{ix}](#):

- ▶ Analyse comparative entre les sexes plus
- ▶ 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](#)^x. 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 fédéraux 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](#)^{xi} 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

analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) (gender-based analysis plus [GBA+])

Approche analytique qui sert à évaluer les répercussions potentielles des politiques, des programmes et des initiatives sur les femmes, les hommes et les personnes de divers genres. Le « plus » dans ACS+ met en relief le fait que l'analyse va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre). L'identité de chacun est déterminée par de multiples facteurs qui se recoupent; l'ACS+ tient compte de ces facteurs, qui incluent la race, l'ethnicité, la religion, l'âge ainsi que les déficiences physiques et intellectuelles.

cadre ministériel des résultats (Departmental Results Framework)

Comprend les responsabilités essentielles, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

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)

En ce qui a trait aux plans ministériels et aux rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants présentés dans le budget principal des dépenses.

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.

dépenses votées (voted expenditures)

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement par 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 normales sont établies dans les conventions collectives.

expérimentation (experimentation)

Activités visant à étudier, mettre à l'essai et comparer les effets et les répercussions de politiques, d'interventions et d'approches pour savoir ce qui fonctionne et ne fonctionne pas, et à étayer la prise de décision sur des éléments probants.

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 initiative)

Initiative dans le cadre de laquelle deux organisations fédérales ou plus reçoivent du financement dans le but d'atteindre un résultat commun, souvent associé à une priorité du gouvernement.

plan (plan)

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)

Exposé des plans et du rendement attendu d'un ministère qui reçoit des crédits parlementaires. Les plans ministériels couvrent une période de trois ans et sont présentés au Parlement au printemps.

priorité (priority)

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 2018-2019, les thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015 (c'est-à-dire 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)

Services et activités, pris séparément ou en groupe, ou une combinaison des deux, qui sont gérés ensemble au sein du ministère et qui portent sur un ensemble déterminé d'extrants, de résultats ou de niveaux de services.

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Rapport d'un ministère recevant des crédits parlementaires qui présente 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'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, 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 (result)

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. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

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.

Notes en fin d'ouvrage

- i. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ii. Budget principal des dépenses 2018-2019, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- iii. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iv. Site Web de l'Office des transports du Canada, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- v. L'OTC – Lois et règlements, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra/lois-et-reglements-accueil>
- vi. Site Web de l'Office des transports du Canada, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- vii. Site Web de l'Office des transports du Canada, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- viii. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ix. Site Web de l'Office des transports du Canada, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- x. Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>
- xi. Site Web de l'Office des transports du Canada, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>