



Tribunal de l'aviation civile du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2001

Canada

Présentation améliorée des rapports au Parlement

Document pilote

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commenant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le Rapport sur les plans et les priorités fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/33-2001

ISBN 0-660-61680-7



Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'est engagé à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les retombées et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Plus tôt cette année, les ministères et les organismes ont été invités à rédiger leurs rapports en appliquant certains principes. Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats, soit les avantages dévolus aux Canadiens et Canadiennes, plutôt que sur les activités. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte et le rattacher aux engagements antérieurs, tout en expliquant les écarts. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer clairement les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires et des Canadiens et Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes précités et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification.

Le présent rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées directement au webmestre de ce site Web ou à l'organisme suivant :

Direction de la Gestion des résultats et des rapports

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

L'Esplanade Laurier

Ottawa (Ontario) K1A 0R5

Téléphone : (613) 957-7167 – Télécopieur : (613) 957-7044

Tribunal de l'aviation civile

Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant le 31 mars 2001

L'Honorable David M. Collenette, c.p., député

Table des Matières

Partie I: Message de la présidente	3
Partie II: Contexte propre à l'organisme	5
Mandat, vision et mission	5
Cadre de fonctionnement	5
Organigramme	6
Partie III: Réalisations en matière de rendement	7
Attentes en matière de rendement et résultats stratégiques	7
Réalisations en matière de rendement	7
Les propriétés pangouvernementales	11
Annexe 1: Rapport consolidés	13
Plan futurs	13
Rapport annuels exigés par la loi	13
Entente-cadre pour l'union sociale	13
Annexe 2 : Présentation de l'information financiers	15
Présentation de information financière	15
Partie IV: Renseignements supplémentaires	19
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	19
Lois appliquées et règlements en vigueur	19
Rapport annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels	19
Référence	20

PARTIE I : MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et impartialement conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

En raison de leurs connaissances et de leur expérience en aéronautique, les membres du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur expérience en aéronautique ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents d'aviation canadiens placent dans les décisions du Tribunal.

Il est important de noter les gains en efficacité réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée en 1986. Les parties comparissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble. Cela s'applique dans tous les types d'audiences.

Faye Smith
Présidente

PARTIE II : CONTEXTE PROPRE À L'ORGANISME

Mandat, vision et mission

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition d'une amende, la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. Les personnes ou les personnes morales affectées sont désignées sous le nom de titulaire d'un document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision et un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalités aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

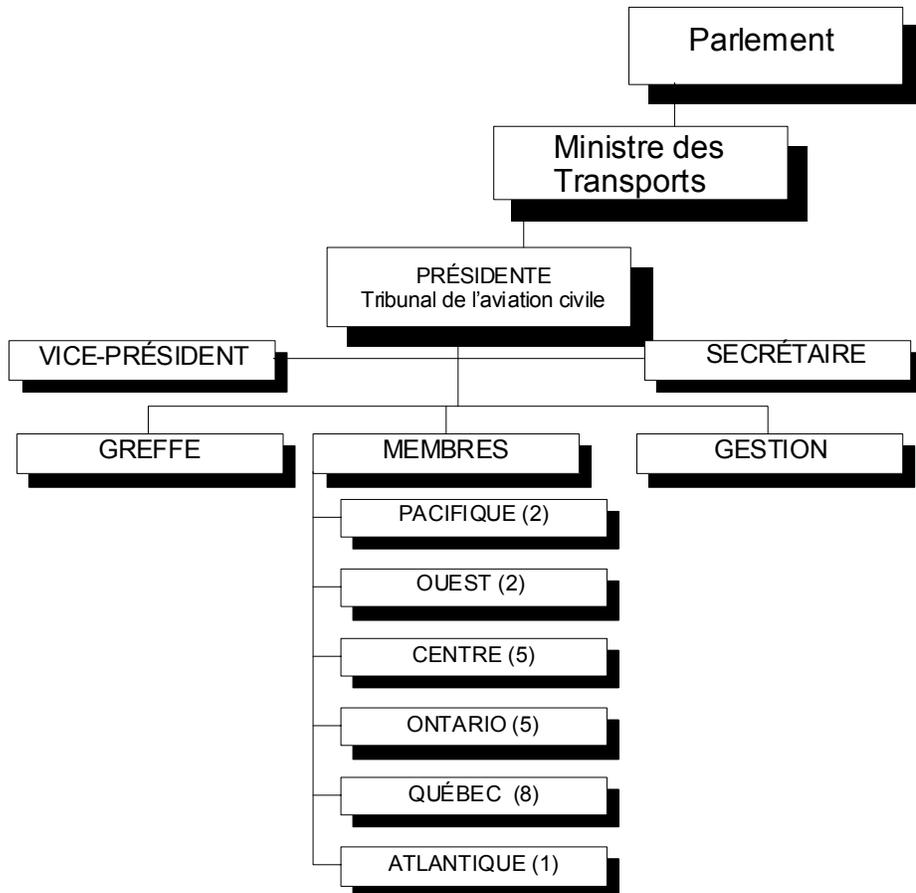
À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Cadre de fonctionnement

Le Tribunal de l'aviation civile n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle.

Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal de l'aviation civile en est aussi la première dirigeante. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents temps plein. Vingt-trois membres à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2000–2001. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur expérience en aéronautique, y compris la médecine aéronautique. Tous les membres se réfèrent à la présidente. Les membres à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction.

Tableau 1: Organigramme



- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.
- Neuf équivalents temps plein sont utilisés par les employés à temps plein permanents, y compris la présidente, le vice_président et les vingt_trois membres à temps partiel.

PARTIE III : RÉALISATIONS EN MATIÈRE DE RENDEMENT

Attentes en matière de rendement et résultats stratégiques

Pour fournir aux Canadiens :	qui se manifeste par :	figure dans :
processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre en vertu de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none"> des audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalités 	RMR Partie III p.8.
	<ul style="list-style-type: none"> le règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un laps de temps raisonnable 	RMR Partie III p.10. Rapport annuel p.14. <i>Règles du Tribunal de l'aviation civile</i>
	<ul style="list-style-type: none"> des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle 	RMR Partie III p.10.
	<ul style="list-style-type: none"> la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences 	RMR Partie III p.10
	<ul style="list-style-type: none"> la qualité et la consistance des décisions rendues 	RMR Partie III p.8.
	<ul style="list-style-type: none"> le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation 	RMR Partie III Réal. de rend. Site Web : www.cat-tac.gc.ca Guide sur les audiences du Tribunal

Réalisations en matière de rendement

En effectuant ses révisions des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports, le programme d'intérêt public que le Tribunal de l'aviation civile pourvoit est particulier dans le secteur de l'aviation civile au Canada. L'efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et confirmation visibles du système de sécurité de l'aviation civile au Canada. De plus, le Tribunal pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative touchant l'aviation, menant à des modifications nécessaires à la réglementation aérienne. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et

du maintien de la sécurité aérienne au Canada. Au cours de l'exercice 2000–2001 le Tribunal prévoyait traiter environ 350 dossiers pour les dépenses prévues s'élevant à 1 204 244 \$ et neuf ÉTP. Le Tribunal a traité 350 causes réelles. Un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et appels entendus au cours des cinq dernières années figurent aux tableaux 2 à 4 aux pages 8 et 9.

Durant l'exercice de 12 mois, le Tribunal de l'aviation civile a enregistré 222 nouvelles requêtes en révision et 22 requêtes en appel du milieu de l'aviation. Cela représente une diminution de 6 nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 1999–2000. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 150 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 350 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 25 dossiers de plus qu'en 1999–2000.

Les 350 causes traitées par le Tribunal se répartissent comme suit : 16 causes en attente d'une décision ont été reportées de l'exercice 1999–2000, et au cours de l'exercice en cours, 150 causes ont été réglées sans audience et 91 causes ont été réglées à la suite d'une audience, dont 24 causes sont en attente d'une décision. À la fin de l'exercice 2000–2001, 73 causes étaient en suspens et 20 causes étaient fixées pour l'exercice 2001–2002.

Plusieurs des 150 causes réglées sans la tenue d'une audience avaient été enregistrées auprès du Tribunal mais ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire 58 causes dont tous les préparatifs de l'audience avaient été complétés par le greffe. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête. Quatre-vingt-onze audiences ont été tenues devant le Tribunal, soit 69 révisions de premier niveau et 22 appels de second niveau.

Tableau 2 : Total des dossiers par catégorie

*Catégorie	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	SP	Total	%
Cas médicaux	12	8	10	22	22	3	0	77	22
Suspensions	10	2	2	17	24	7	3	65	19
Amendes**	7	40	39	38	60	11	5	200	57
Annulations	2	0	0	0	6	0	0	8	2
Total	31	50	51	77	112	21	8	350	100
%	9	14	15	22	32	6	2	100	

* Voir référence pour plus d'information au sujet des catégories

** Comprend une cause reçue de l'Office des transports du Canada

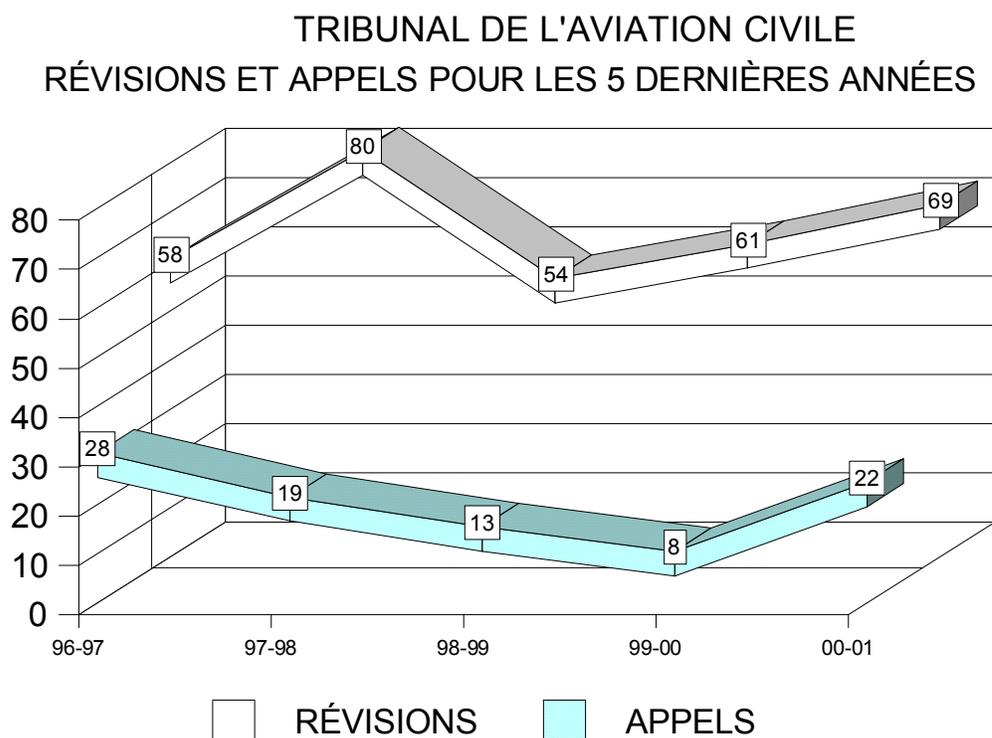
Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord.

Bien que les indicateurs dans les tableaux 2 et 3 soient des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque genre d'infraction et la façon dont elles seront traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel au cours des cinq derniers exercices figurent au tableau 5 à la page 15.

Tableau 3 : Révisions et appels réglés à la suite d'une audience

Niveau des audiences	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	SP	Total	%
Révisions	5	6	16	14	25	3	0	69	76
Appels	2	3	7	2	8	0	0	22	24
Total	7	9	23	16	33	3	0	91	100

Tableau 4 : Révisions et appels tenus au cours des cinq dernières années



L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu de l'aviation d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création du Tribunal de l'aviation civile.

Le Tribunal encourage fortement ses membres à rendre leurs décisions rapidement. Le Tribunal joint les motifs écrits à toutes ses décisions bien qu'il n'existe aucune exigence réglementaire à cet effet. Cela permet à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir faire une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 49 pour une révision et 68 pour un appel, ce qui représente un accroissement de l'efficacité depuis 1992–1993 lorsque le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffrait en moyenne à 120 pour une révision et 90 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparissant devant le Tribunal et se traduit en un niveau élevé de satisfaction dans milieu de aviation.

La mission du Tribunal est de rendre justice et d'être perçu comme tel dans toutes les révisions et appels, et de régler les litiges en accord avec les *Règles concernant la procédure des affaires portées devant le Tribunal de l'aviation civile* dans toutes causes d'une façon équitable, indépendante et dans un laps de temps raisonnable.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparissant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. Dans 15 causes, cela a permis de réduire la durée d'audience de 4 jours à 2 jours et d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. De plus, ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Le personnel du Tribunal consulte les parties autant que possible pour fixer des dates d'audiences mutuellement convenues, permettant ainsi d'éviter d'ajourner les audiences inutilement.

Le succès du Tribunal des 15 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au développement de ses membres à temps partiel et de son personnel. Une part importante du budget du Tribunal est consacrée à la formation. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et sur les décisions rendues par les membres du Tribunal.

Autres points à noter sur le rendement

Les propriétés pangouvernementales

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle le milieu de l'aviation et en offrant ses services au public canadien de l'aviation, il contribue à un système de mise en application et de délivrance des permis sécuritaire et efficace.

ANNEXE 1 : RAPPORTS CONSOLIDÉS

Plans futurs

Le Tribunal de l'aviation civile verra son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. C'est donc dire que la charge de travail du Tribunal augmentera davantage au cours des prochaines années.

Rapports annuels exigés par la loi

Le Tribunal soumettra au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne comme sujet de discussion la révocation de l'article 35 de la *Loi sur l'aéronautique*. Il paraît qu'un projet de loi a été préparé en vue d'élargir le mandat du Tribunal de l'aviation civile pour que ce dernier agisse à titre de Tribunal multimodal. Advenant qu'on décide d'éliminer le rapport annuel, il serait probablement jugé opportun d'apporter la modification à ce moment-là. Par conséquent, il est vraisemblable que le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne reportera la modification proposée de l'article 35 au moment donné.

Entente-cadre pour l'union sociale

Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage. Le Canada compte environ 65 000 employés d'aviation brevetés et environ 30 000 aéronefs immatriculés. À cause de ce volume, le nombre d'infractions à la *Loi sur l'aéronautique* devrait augmenter légèrement ou au moins demeurer stable. Le personnel de l'application des règlements et de la délivrance des permis de Transports Canada peut, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le Tribunal. Le Tribunal est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne par le ministère, y compris la désignation de plusieurs infractions sous le régime du *Règlement sur les textes désignés* celles-ci ayant été jugées autrefois dans l'organisation judiciaire.

ANNEXE 2 : TABLEAUX DE RAPPORTS FINANCIERS

Présentation de l'information financière

Le Tribunal avait des dépenses prévues de 985 000 \$. Durant l'année, le budget supplémentaires des dépenses a augmenté les autorisations totales à 1 204 000 \$. Les dépenses réelles étaient de 1 120 244 \$. Les coûts pour le personnel représentaient 54 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 46 %. Le coût des causes réglées à la suite d'une audience était de 253 859 \$ et 41 662 \$ pour les causes réglées sans audiences.

Le nombre de demandes pour les services du Tribunal a augmenté de façon appréciable. L'augmentation du nombre de causes réglées à la suite d'audiences plus complexes et plus coûteuses a été plutôt marquée au cours de l'an dernier. En 1999-2000, la moyenne mensuelle des audiences s'est élevée de 5,5 à 8. Ce niveau mensuel des activités n'a pas changé en 2000-2001. En plus d'avoir augmenté en nombre, les audiences sont plus complexes et les dépenses connexes engagées pour les déplacements et les services professionnels sont plus élevées. Par conséquent, pour couvrir l'augmentation des frais administratifs, le Tribunal a reçu des fonds supplémentaires de 135 000 \$ grâce à une présentation au Conseil du Trésor. Le Tribunal a été appelé à avoir en place un nouveau système financier, soit le système SIF, à partir du 1^{er} avril 2001. Le Tribunal est relié au système financier ministériel commun (SFMC) offert par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le Conseil du Trésor a alloué un montant de 20 000 dollars du crédit 10 pour la mise en application du système financier .

Tableau 5 : Coûts moyens pour les révisions et appels

<i>(Dollars)</i>	2000-2001	1999-2000	1998-1999
Révisions	2 535,41 \$	2 977,37 \$	2 588,00 \$
Appels	4 913,51 \$	7 114,77 \$	5 740,00 \$
Révisions et appels entendus	91	69	67

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions, la traduction. La présidente et le vice-président ont entendu 19 des 91 causes. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Les tableaux suivants s'appliquent au Tribunal de l'aviation civile

Tableau 1 – Sommaire des crédits approuvés

Besoins financiers par autorisation (en milliers de dollars)				
		2000–2001		
Crédit		Dépenses Prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
	Tribunal de l'aviation civile			
40	Dépenses de fonctionnement	885,0	1 101,0	1 020,2
	Dépenses en capital	–	–	–
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	100,0	103,0	100,0
(S)	Présidente du Tribunal de l'aviation civile - traitement et allocation pour automobile	–	–	–
(S)	au besoin	–	–	–
	Total pour l'agence	985,0	1 204,0	1 120,2

Tableau 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Tribunal de l'aviation civile				
Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en milliers de dollars)				
	2000–2001			
Secteur d'activité	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	
ÉTP	8	8	9	
Fonctionnement	985,0	1 204,0	1 120,2	
Total des dépenses brutes	985,0	1 204,0	1 120,2	
Coût des services offerts par d'autres ministères	165,8	165,8	159,3*	
Coût net du programme	1 150,8	1 369,8	1 279,5	

* Il s'agit d'une réduction de 6,5 pour les locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Tableau 3 – Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en milliers de dollars)					
			2000–2001		
Secteur d'activité	Dépenses réelles 1998-1999	Dépenses réelles 1999-2000	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Tribunal de l'aviation civile	913,1	992,0	985,0	1 204,0	1 120,2
Total	913,1	992,0	985,0	1 204,0	1 120,2

PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal de l'aviation civile
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : (613) 990-6906
Télécopieur : (613) 990-9153
Courrier électronique : cattac@smtp.gc.ca
Site Web sur Internet : www.cat-tac.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Allister Ogilvie – Vice-président
Marie Desjardins – Chef à la haute direction intérimaire
Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions du Québec et de l'Atlantique)

Lois appliquées et règlements en vigueur

<i>Loi sur l'aéronautique</i>	(L.R., ch. A-2) modifiés
<i>Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)</i>	(DORS/99-244) 11 juin 1999
<i>Règles du Tribunal de l'aviation civile</i>	(DORS/93-346) modifié

Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels

Rapport sur les plans et les priorités 2001–2002
Rapport annuel 2000–2001
Guide sur les audiences du Tribunal

Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en quatre catégories

Cas médicaux	Suspensions	Amendes	Annulations
<ul style="list-style-type: none">- CCA*- pilote	<ul style="list-style-type: none">- certificat d'exploitation- contrôle de la compétence du pilote- exploitant (sûreté)- organisme de maintenance agréé- personnel (sûreté)- pilote (application de la loi)- pilote (compétence)- pilote (qualification de vol-instruments)- TEA**	<ul style="list-style-type: none">- CCA*- exploitant (sûreté)- pilote- propriétaire d'aéronef- TEA**- utilisateur	<ul style="list-style-type: none">- certificat de navigabilité- personnel (sûreté)- pilote- TEA**

* CCA (contrôleur de la circulation aérienne)

** TEA (technicien d'entretien d'aéronefs)

INDEX

Message de la présidente	3
Contexte propre à l'organisme	5
Mandat, vision et mission	5
Cadre de fonctionnement	5
Organigramme	6
Réalisations en matière de rendement	7
Attentes en matière de rendement et résultats stratégiques	7
Réalisations en matière de rendement	11
Les propriétés pangouvernementales	11
Rapport consolidés	13
Plan futurs	13
Rapport annuels exigés par la loi	13
Entente-cadre pour l'union sociale	13
Présentation de l'information financiers	15
Présentation de information financière	15
Renseignements supplémentaires	19
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	19
Lois appliquées et règlements en vigueur	19
Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels	20
Référence	20