



Office des transports du Canada

Budget des dépenses
2001-2002

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

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 qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

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.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 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

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : <http://publications.tpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2002-III-69

ISBN 0-660-61497-9

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA



Budget des dépenses
2001-2002

Un rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

Hon. David M. Collenette, c.p., député
Ministre des Transports

Table des matières

Section I: Messages	1
Message du président	1
Déclaration de la direction	3
Section II: Vue d'ensemble de l'Office	5
2.1 Quoi de neuf	5
2.2 Mandat, rôles et responsabilités	5
2.3 Objectif de l'Office	7
2.4 Contexte de la planification	7
2.5 Dépenses prévues par l'Office	10
Section III: Plans, résultats, activités et ressources de l'Office	11
3.1 Renseignements détaillés sur le secteur d'activité	11
3.2 Principaux engagements en matière de résultats, de résultats escomptés, d'activités et de ressources connexes	13
Section IV: Initiatives conjointes	15
Mesures de réglementation	15
Section V: Renseignements financiers	17
Section VI: Autres renseignements	19

Section I: Messages

Message du président

J'ai le plaisir de soumettre ce rapport sur les plans et les priorités de l'Office des transports du Canada (ci-après l'Office).

L'Office accorde beaucoup d'importance à son rôle d'organisme quasi judiciaire et de réglementation efficace, équitable et transparent. L'une de ses fonctions principales est d'aider les fournisseurs et les utilisateurs des services de transport relevant de la compétence fédérale à régler efficacement leurs différends en dehors du système judiciaire. Cependant, l'Office juge très utile aussi d'essayer de résoudre les problèmes avant qu'ils deviennent des différends officiels : il poursuivra donc son travail concernant le règlement extrajudiciaire des différends.

Le Parlement continue d'améliorer le cadre législatif pour encourager les compagnies aériennes, les entreprises de navigation et les chemins de fer à accomplir ce qu'ils font le mieux : transporter les voyageurs et les marchandises à travers l'immensité du Canada et au-delà de nos frontières. En même temps, l'Office s'adapte à l'évolution des besoins et aux temps nouveaux afin d'aider l'industrie canadienne des transports et la clientèle de cette dernière. En 2001-2002, il continuera de remplir les nouveaux mandats qu'il a reçus du Parlement, en plus de ceux que la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après la *Loi*) a définis en 1996. Le premier nouveau mandat, qui résulte de la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien, permet, entre autres choses, à l'Office de surveiller les prix demandés sur les routes non-compétitives et d'aborder un éventail plus large de plaintes des consommateurs par l'entremise du nouveau commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Le second mandat nouveau, qui résulte de l'examen du système de transport et de manutention du grain, l'oblige à déterminer les revenus admissibles maximaux du Canadien National (CN) et du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) pour le mouvement du grain de l'Ouest et à les contrôler. L'Office joue aussi un nouveau rôle dans le transfert de lignes de chemin de fer à des groupes communautaires.

En 2001-2002, l'Office continuera également ses échanges avec divers secteurs de l'industrie du transport, notamment les expéditeurs, les transporteurs, les consommateurs et les autres paliers de gouvernement. Cela permet l'échange de vues sur les droits et obligations des parties en vertu du cadre législatif actuel et favorise une opinion de plus en plus informée sur la façon dont la *Loi* et les autres lois et règlements dont l'Office assume la responsabilité en tout ou en partie ont profité aux diverses parties ou leur ont nui. L'expérience que l'Office a acquise en appliquant la *Loi* lui permettra encore d'apporter son expertise à l'examen obligatoire actuel de la *Loi*.

En sa qualité d'intervenant dans les transports, l'Office est bien placé, selon moi, pour continuer de mettre en œuvre les politiques du gouvernement en matière de transports, fournir une tribune pour le règlement des différends relatifs aux transports et réagir à toute évolution future de la législation et de ce secteur d'activité.

Marian L. Robson

Déclaration de la direction

Rapport sur les plans et les priorités de 2001–2002

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et priorités de 2001-2002 de

l'Office des transports du Canada

À ma connaissance, les renseignements contenus dans ce rapport:

- décrivent fidèlement le mandat, les priorités, les stratégies de l'organisation et les résultats escomptés par celle-ci;
- sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du rapport sur les plans et les priorités*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion.

Je suis satisfait des méthodes et des procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la Structure de planification, de rapport et de responsabilisation (SPPR) sur laquelle s'appuie le présent document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Joan MacDonald
Directrice générale, Gestion Centrale

le 6 février 2001

Section II: Vue d'ensemble de l'Office

2.1 Quoi de neuf

La *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée par le projet de loi C-26 qui est entré en vigueur le 5 juillet 2000. L'Office a maintenant le pouvoir de contrôler les prix sur les routes aériennes non-compétitives, d'intervenir s'il conclut qu'ils sont excessifs et d'aborder un éventail plus large de plaintes des consommateurs, y compris celles qui portent sur la qualité du service. Ce projet de loi a aussi créé un nouveau poste, celui de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Le commissaire a été nommé le 1^{er} août 2000.

Le projet de loi C-34, entré en vigueur le 1^{er} août 2000, qui a modifié la *Loi sur les transports au Canada*, exige que l'Office fixe un maximum au revenu annuel que le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) peuvent retirer du mouvement du grain. Ce maximum remplace le barème précédent des taux maximaux. L'Office veillera à l'observation de la loi en se fondant sur les mouvements réels de grain et leur longueur. Le projet de loi C-34 prévoit aussi un processus d'arbitrage plus simple et contient des dispositions visant à encourager davantage le transfert de lignes de chemin de fer aux groupes communautaires intéressés par l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local. L'Office appliquera ces nouvelles dispositions conformément à la loi.

2.2 Mandat, rôles et responsabilités

L'Office est un tribunal administratif quasi judiciaire indépendant chargé de rendre des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Il délivre des licences aux transporteurs ferroviaires et aériens et a le pouvoir de régler certaines plaintes concernant la tarification, le service ou d'autres points dans les modes aérien, ferroviaire et maritime. L'Office a le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs au déplacement des personnes ayant une déficience dans le réseau des transports de compétence fédérale. L'Office veille à mettre en œuvre les politiques en matière de transports adoptées par le Parlement et agit à titre d'autorité canadienne en matière d'aéronautique sur des questions touchant la réglementation économique des transporteurs aériens.

L'Office est un organisme de réglementation économique. Il a recours à ses pouvoirs réglementaires conjointement avec ses pouvoirs de règlement des différends. Lorsque c'est possible, l'Office encourage les parties à résoudre leurs différends à l'amiable, et son personnel est à l'affût des façons d'y arriver. Il maintient son indépendance quasi judiciaire tout en intervenant, dans des rôles de communication et de facilitation, auprès de l'industrie canadienne des transports.

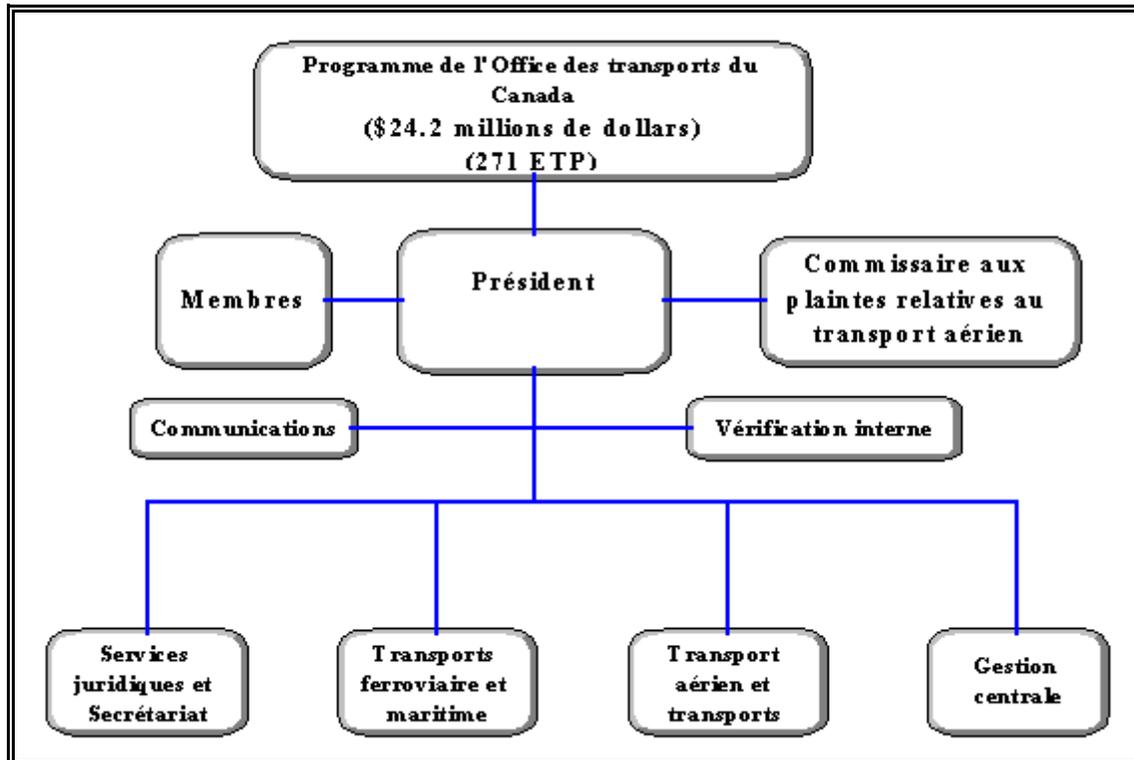
Notre mission est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de rendre les systèmes de transport efficaces et accessibles à l'aide d'éducation, de consultations et de la réglementation essentielle.

L'Office a un seul secteur d'activité, soit le programme de l'Office des transports du Canada, et il compte quatre sous-secteurs : Membres et soutien de la réglementation, Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, et Gestion centrale.

L'Office exerce ses pouvoirs par l'intermédiaire de ses sept membres nommés par le gouverneur en conseil, soit un président, un vice-président et cinq membres. Le ministre peut aussi nommer un maximum de trois membres temporaires, ainsi que désigner un membre temporaire chargé de faire office de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. La structure organisationnelle de l'Office comprend quatre directions générales : Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, Services juridiques et secrétariat, et Gestion centrale. Chaque directeur général relève du président.

Les deux directions générales responsables des programmes, soit Transports ferroviaire et maritime et Transport aérien et transports accessibles, ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. La Direction générale des services juridiques et du secrétariat et la Direction générale de la gestion centrale assurent un soutien administratif et un soutien de la réglementation. L'administration centrale de l'Office est située au sein la région de la capitale nationale. Le personnel de l'Office dans les bureaux régionaux, au sein de six villes canadiennes, exerce des activités d'application des lois et règlements en matière de transport aérien et d'accessibilité.

Tableau 2.1: Organisation – Programme de l’Office des transports du Canada



2.3 Objectif de l’Office

L’Office contribue à la mise en place d’un réseau de transport national à la fois efficient et accessible qui répond aux besoins des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et autres utilisateurs.

2.4 Contexte de la planification

L’actuelle forme de l’Office et ses processus se veulent le reflet des approches canadiennes et internationales concernant la politique sur les transports, des efforts permanents du gouvernement fédéral visant la révision de son rôle et de sa façon de fournir des services, ainsi que du milieu global dans lequel œuvrent l’Office et ses clients.

L’Office est chargé d’appliquer la politique gouvernementale dans ses décisions et ses arrêtés. Aux termes de la l’article 5 de la Loi, la mise en œuvre d’un réseau de transport « est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs — y compris des personnes ayant une déficience — en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions (...) ». Pour mettre un tel réseau en place, il faut que « la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les

principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces (...) ».

À l'heure où l'industrie des transports évolue dans l'environnement déréglementé d'aujourd'hui, on pourrait dire que la directive gouvernementale, est de réglementer si nécessaire, mais pas nécessairement de régler. Dans la mesure du possible, les lois du marché devraient s'exercer librement, principe que l'Office reconnaît dans l'exécution de son mandat.

Étant un joueur parmi tant d'autres dans le domaine des transports, l'Office entretient des liens étroits avec divers partenaires co-exécutants.



Comme ses décisions ont une influence sur la compétitivité internationale des producteurs et des expéditeurs canadiens, l'Office doit connaître le milieu dans lequel ses clients exercent leurs activités. Pour la plupart des Canadiens, c'est l'évidence même : nos expéditeurs ont besoin de services de transport économiques pour les aider à soutenir la concurrence internationale, tandis que les transporteurs canadiens ont besoin d'un cadre économique pour être concurrentiel et se développer tant à l'échelle nationale qu'internationale.

L'industrie du transport ferroviaire fait partie d'un marché global très concurrentiel et fait face à beaucoup de pressions pour trouver des solutions novatrices à des problèmes de transport de façon à être en mesure de soutenir la concurrence de façon efficiente. En conséquence, l'Office doit travailler en fonction d'une industrie dont la structure subit constamment des changements importants. Ainsi, les activités de l'Office subissent l'influence des fusions des principaux transporteurs ferroviaires, de la rationalisation, des prises de contrôle d'entreprises rivales, de la création de compagnies intermodales, de la prolifération de transporteurs ferroviaires secondaires provinciaux et fédéraux, de l'apparition des chemins de fer régionaux et de la commercialisation des services de transport.

L'industrie du transport maritime connaît également des changements. La nouvelle *Loi maritime du Canada* prévoit maintenant l'établissement d'administrations portuaires canadiennes, la cession de certains ports et havres, et la commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Office est habilité à enquêter sur les frais imposés par les administrations portuaires.

Le secteur du transport aérien évolue rapidement. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'Office s'est vu attribuer un rôle supplémentaire de protection des consommateurs quant à l'industrie nationale. Alliances internationales de compagnies aériennes, libéralisation de l'accès au marché, multilatéralisme, partage des codes de réservation et autres faits nouveaux, voilà autant de facteurs qui accroissent la nécessité d'interpréter la législation et les accords bilatéraux. L'Office fait fonction d'autorité canadienne en matière d'aéronautique et voit à l'administration de quelque 70 accords bilatéraux de services aériens.

Ces dernières années, des progrès constants ont été réalisés pour rendre le réseau de transport du Canada plus accessible aux personnes ayant une déficience, mais il reste beaucoup à faire. La population canadienne des personnes âgées est parmi celles qui augmentent le plus rapidement au monde. Ce changement démographique a des conséquences sur la structure sociale, économique et culturelle de notre pays. L'industrie est consciente qu'en raison du vieillissement de la société canadienne, les systèmes de transport accessibles deviennent encore plus importants.

En juillet 2001, le comité nommé pour examiner la *Loi* et la législation connexe présentera son rapport au ministre. Il en résultera peut-être une modification de la politique nationale des transports et de la législation connexe.

Des initiatives gouvernementales, telles que la modernisation de la fonction de contrôleur, la Stratégie d'information financière, la Réforme de la dotation, le projet Gouvernement en direct (GED) et l'Initiative d'amélioration des services, font partie du cadre moderne de gestion du gouvernement du Canada illustré dans le rapport *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, que la présidente du Conseil du Trésor a déposé en mars 2000. Ces initiatives ont une influence sur la façon dont l'Office entend exécuter son programme et fournir ses services.

2.5 Dépenses prévues par l'Office

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2000-2001*	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004
Total du Budget principal des dépenses	21 442	24 271	24 102	21 816
Rajustements **	3 828			
Dépenses prévues nettes	25 270	24 271	24 102	21 816
Plus : Coût des services reçus sans frais	2 522	3 002	3 025	2 967
Coût net du programme	27 792	27 273	27 127	24 783
Equivalents temps plein	271	271	269	269

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant.

** Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis la mise à jour annuelle des niveaux de référence (MA JNR).

Section III: Plans, résultats, activités et ressources de l'Office

Des problèmes ou différends peuvent opposer les utilisateurs des transports, les transporteurs ou d'autres, et leur résolution rapide est cruciale en cette époque de concurrence. La *Loi* prévoit qu'un organisme spécialisé, l'Office, s'occupe de ces différends. Elle exige qu'il les règle dans un délai de cent vingt jours. Mais, il offrira aussi des services de médiation pour permettre une résolution des problèmes encore plus rapide. En outre, il essaie de prévenir les différends en s'assurant que les parties comprennent les droits et obligations qu'elles ont aux termes de la loi. La communication et l'éducation resteront donc des éléments importants du programme de l'Office.

L'Office compte sur les renseignements recueillis lors de consultations et d'échanges avec l'industrie canadienne des transports pour évaluer son rôle et son influence sur l'économie canadienne. Parfois, il mène des études spéciales et donne des conseils ou fait des recommandations au gouvernement. Enfin, conformément à l'article 42 de la *Loi*, il continue d'évaluer l'effet de cette dernière et de noter, dans son rapport annuel, les difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci. L'expérience et les connaissances acquises grâce à ces examens ont fait partie intégrante des discussions du comité qui est en train d'examiner l'application de la *Loi*. L'Office continuera de lui apporter son expertise et mettra en application tout changement que le gouvernement viendra à opérer dans la *Loi* par suite des délibérations de ce comité.

En ce qui concerne les diverses initiatives gouvernementales avancées dans le rapport *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* de la présidente du Conseil du Trésor, l'Office continue de prendre des mesures. Ses objectifs en ce domaine font partie intégrante de son plan stratégique de l'an 2000, dont l'un des buts est qu'on « reconnaisse l'Office comme une organisation fédérale bien gérée ». L'Office continuera, par exemple, de consacrer de l'énergie et des ressources pour accroître et améliorer l'utilisation de la technologie de l'information, dans le sens du projet «Gouvernement en direct» (GED). Il commencera aussi à donner suite à «l'Initiative d'amélioration des services».

3.1 Renseignements détaillés sur le secteur d'activité

Titre du secteur d'activité

Programme de l'Office des transports du Canada

Objectif du secteur d'activité

Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport national à la fois efficient et accessible qui répond aux besoins des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et autres utilisateurs.

Description du secteur d'activité

Le programme de l'Office des transports du Canada a pour but de traiter les questions assujetties à la *Loi sur les transports au Canada* et à des lois connexes, dans les secteurs ferroviaire, aérien et maritime de compétence fédérale. L'Office examine des demandes, entend des plaintes et mène des enquêtes. Il applique diverses dispositions sur l'accès concurrentiel et le règlement des différends pour régler des questions mettant en cause une compagnie de chemin de fer et d'autres parties (expéditeurs, municipalités, entreprises de services publics, propriétaires fonciers, autres transporteurs ferroviaires). L'Office établit annuellement les montants respectifs de revenu admissible maximal du CN et du CP pour le transport du grain de l'Ouest et détermine s'ils ont ou non dépassé ce plafond. Aux termes de la Loi, il procède également à l'établissement des coûts. L'Office défend les intérêts des consommateurs et des transporteurs en s'assurant que les transporteurs aériens exploitant des services à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, remplissent certaines exigences minimales sur le plan économique. Pour ce faire, il administre un système de délivrance de licences de transport aérien, des ententes internationales et des tarifs internationaux. Les intérêts des consommateurs sont aussi protégés par l'entremise d'un programme de traitement des plaintes relatives au transport aérien et d'un programme de délivrance de certificats d'aptitude pour les compagnies de chemin de fer. Enfin, l'Office a pour tâche de supprimer des services et installations de transport de compétence fédérale tout obstacle abusif qui nuit aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience.

Dépenses nettes prévues et équivalents temps plein

L'Office a un seul secteur d'activité. La Section 2.5 illustre les dépenses prévues par l'Office ainsi que son utilisation des ETP.

3.2 Principaux engagements en matière de résultats, de résultats escomptés, d'activités et de ressources connexes

Principaux engagements en matière de résultats	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (millions de dollars)	
Un tribunal administratif qui contribue à rendre le réseau de transport canadien efficace et accessible pour tous les modes de transports de compétence fédérale	1- Rendre des décisions judiciaires dans les délais prescrits par la <i>Loi</i> pour conserver un secteur des transports efficace et concurrentiel	Régler toutes les questions dans un délai de cent vingt jours, à moins que les parties ne se soient entendues pour prolonger ce délai; afficher toutes les décisions sur le site Web de l'Office, conformément au projet GED	Environ 80 % du budget de l'Office est lié aux coûts relatifs au personnel, soit un total de 271 ETP	
	2- Élaborer des règlements, des normes et des lignes directrices utiles grâce à la consultation pour maintenir ou favoriser l'efficacité et l'accessibilité du réseau de transport	Consulter le public, l'industrie et d'autres organismes d'État pour élaborer des codes de pratique volontaires; sonder les voyageurs; examiner le <i>Règlement sur les transports aériens</i> (RTA)		
	3- Protéger les consommateurs et les transporteurs; publier le rapport semestriel du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, qui souligne les problèmes systémiques qui se sont manifestés dans l'industrie	Administrer un système de délivrance de licences aux transporteurs aériens et de certificats d'aptitude aux chemins de fer, des accords internationaux de services aériens, des tarifs aériens internationaux, un programme de conformité aux règlements et un programme de cyberenregistrement des plaintes relatives au transport aérien, dans le sens du projet GED; utiliser des moyens de communication modernes pour informer les intéressés des droits et obligations qu'ils ont aux termes de la <i>Loi</i> pour éviter que des questions ne se posent		
	4- Augmenter l'utilisation de mécanismes de règlement extrajudiciaire des différends, qui constituent un moyen meilleur marché et plus rapide de régler des questions	Continuer le projet pilote de médiation jusqu'en juin 2002, date où il sera évalué		

Principaux engagements en matière de résultats	Résultats escomptés	Activités connexes	Ressources (millions de dollars)
	5- Améliorer l'accès au réseau de transport canadien pour les personnes ayant une déficience; améliorer la communication de renseignements sur les transports aux personnes qui ont une déficience sensorielle ou intellectuelle et qui utilisent le réseau de transport de compétence fédérale	Définir les obstacles abusifs et les éliminer en enquêtant sur les plaintes; fixer des normes d'accessibilité en adoptant des règlements et des codes de pratiques; informer les voyageurs de leurs droits; sensibiliser l'industrie aux questions d'accessibilité; élaborer des normes d'accessibilité facultatives, avec l'avis de l'industrie et des représentants d'associations de personnes ayant une déficience, pour que l'industrie les mette en œuvre	
	6- Favoriser, parmi les expéditeurs et les agriculteurs, une compréhension commune du montant annuel des revenus des chemins de fer pour les mouvements du grain de l'Ouest et de l'inflation annuelle des prix de transport ferroviaire	Fixer les revenus annuels maximaux du CN et du CFCP pour le mouvement du grain de l'Ouest; avec l'avis des chemins de fer, déterminer si ces derniers les respectent; informer les participants au système de transport et de manutention du grain des droits et obligations qu'ils ont aux termes de la <i>Loi</i>	
	7- Aider les décisionnaires à faire les remaniements de la loi nécessaires pour améliorer l'efficacité et la compétitivité du réseau de transport canadien	Informer le gouvernement de l'évaluation de l'effet de la <i>Loi</i> et des autres lois connexes, ainsi que des difficultés rencontrées dans leur application; publier un rapport annuel; fournir des renseignements et son expertise au comité chargé d'examiner la <i>Loi</i>	

Section IV: Initiatives conjointes

Mesures de réglementation

L'Office examine actuellement certaines parties du *Règlement sur les transports aériens*. Sinon, il ne prévoit aucun grand projet de réglementation pour la période de planification. Pour voir le texte intégral des modifications apportées au RTA, veuillez visiter le site Web de l'Office (www.cta-otc.gc.ca) et cliquer sur « Transport aérien ».

Section V: Renseignements financiers

Tableau 5.1: Sommaire des paiements de transfert

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2000–2001	Dépenses prévues 2001–2002	Dépenses prévues 2002–2003	Dépenses prévues 2003–2004
Contributions				
Contribution au groupe de recherche sur les transports au Canada				
Total	4	4	4	4

Tableau 5.2: Coût net du programme pour l'année budgétaire

(milliers de dollars)	2001–2002
Dépenses nettes prévues	24 271
<i>Plus: Services reçus sans frais</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	1 765
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le SCT	1 167
Protection des accidents de travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	70
Coût net du programme pour 2001-2002	27 273

Section VI: Autres renseignements

Tableau 6.1 : Liste des lois et des règlements

Lois et règlements en vigueur

L'Office assume la responsabilité principale de l'application des lois suivantes devant le Parlement :

Loi sur les transports au Canada L.C. (1996), ch. 10

L'Office partage la responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale L.C. (1992), ch. 37
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie L.R.C. (1985), ch. E-9
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes L.R.C. (1985), ch. 17 (3^e suppl.)
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 l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent L.R.C. (1985), ch. S-2
Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile L.C. (1996), ch. 20
Loi sur la gestion des finances publiques L.R.C. (1985), ch. F-11
Loi sur la protection des renseignements personnels L.R.C. (1985), ch. P-21
Loi sur la sécurité ferroviaire L.R.C. (1985), ch. 32 (4^e suppl.)
Loi sur le cabotage L.C. (1992), ch. 31
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 le pilotage L.R.C. (1985), ch. P-14

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

Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes
Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer
Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire
Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience
Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises
Règlement sur le calcul des frais ferroviaires
Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)
Règlement sur les transports aériens
Règles générales de l'Office national des transports

L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :

Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée
Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.
Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain

Pour voir le texte intégral de ces lois, veuillez visiter le site Web de l'Office et cliquer sur « Lois et règlements ».

Tableau 6.2 : Références

Adresse postale : Office des transport du Canada
Ottawa, Canada K1A 0N9

Site Web : www.cta-otc.gc.ca

Rapport annuel 1999

[www.cta-otc.gc.ca/fre/toc.htm#Publications et rapports](http://www.cta-otc.gc.ca/fre/toc.htm#Publications%20et%20rapports)

Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Secteur	Nom du contact	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien de la réglementation	Marie-Paule Scott, c.r.	Avocat général et Secrétaire	(819) 953-6698 marie-paule.scott@cta-otc.X400.gc.ca
Transport aérien et transports accessibles	Gavin Currie	Directeur général	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.X400.gc.ca
Transport ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.X400.gc.ca
Services corporatifs	Joan MacDonald	Directeur général	(819) 997-6764 joan.macdonald@cta-otc.X400.gc.ca
Planification	Luc Gaudet	Directeur	(819) 953-2829 luc.gaudet@cta-otc.X400.gc.ca
Communications	Michel Hébert	Directeur	(819) 953-7666 michel.hebert@cta-otc.X400.gc.ca

Ce document est aussi disponible sur Internet à l'adresse suivante :

<http://www.cta-otc.gc.ca/fre/general/rpp01f.htm>