

Tribunal d'appel des transports du Canada

Pour la période se terminant le 31 mars 2007

Rapport ministériel sur le rendement

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

Table des matières

PARTIE I : SURVOL	1
Message de la présidente	1
Déclaration de la direction	3
Renseignements sommaires	5
Raison d'être.....	5
Priorités du Tribunal	6
Cadre pangouvernemental	7
PARTIE II : ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DU PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE.....	9
Objectif stratégique.....	9
Activité du programme	9
Rendement global du Tribunal.....	10
Tableau 1 : Total des causes par catégorie.....	11
Indicateurs sociaux.....	12
Priorités du gouvernement	12
Modernisation de la fonction de contrôleur	12
Initiative	13
PARTIE III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	15
Information organisationnelle.....	15
Tableau 2 : Organigramme	15
Tableau 3 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (ÉTP compris)	16
Tableau 4 : Coûts moyens pour les révisions et les appels.....	16
Tableau 5 : Ressources par activité de programme	17
Tableau 6 : Postes votés et législatifs	17
Tableau 7 : Services reçus à titre gracieux.....	17
États financiers.....	18
Annexe 1	19
Plans futurs.....	19
Gouvernement en direct.....	19
Rapport annuel exigé par la Loi.....	19
PARTIE IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT.....	21
Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires.....	21
Lois appliquées et règlements en vigueur.....	21
Rapport annuel exigé par la Loi et autres rapports du Tribunal	21
Référence	22

PARTIE I : SURVOL

Message de la présidente

La période 2006-2007 visée par ce rapport marque plus de 20 ans de service de qualité aux Canadiennes et Canadiens par le Tribunal d'appel des transports du Canada, ainsi que son prédécesseur le Tribunal de l'aviation civile. En outre, la compétence du Tribunal s'est vue accrue au secteur du transport maritime au cours de cette période.

Avec l'adoption du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* en novembre 2006, dont l'entrée en vigueur est prévue pour novembre 2007, l'élargissement du mandat multimodal du Tribunal s'est concrétisé. De plus, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a reçu la sanction royale. Cette loi confirme la compétence fédérale exclusive en matière de ponts et tunnels internationaux. Elle prévoit un régime de sanctions administratives pécuniaires pour certaines infractions pouvant faire l'objet d'une révision par le Tribunal d'appel des transports du Canada à deux niveaux (révision et appel).

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi judiciaire qui statue sur des questions qui ont des répercussions importantes sur la subsistance et l'exploitation dans les secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime. Le Tribunal joue un rôle essentiel en offrant un processus indépendant permettant la révision des décisions ministérielles concernant l'application de la loi et la délivrance des licences prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

Le Tribunal continue d'exercer ses fonctions de manière ouverte et impartiale conformément aux principes de l'équité procédurale et des règles de justice naturelle. Il encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaisant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles il devra statuer et pour divulguer et échanger les documents. La tenue de conférences préparatoires à l'audience permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. Il s'agit là d'un élément important étant donné la complexité actuelle des audiences pour lesquelles les représentants des parties requièrent parfois de cinq à vingt jours.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir à la communauté des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après l'audience se chiffre en moyenne à 115 pour une révision et à 76 pour un appel. Ainsi, les audiences se déroulent dans un délai raisonnable pour les deux parties comparaisant devant le Tribunal.

Faye Smith
Présidente

Déclaration de la direction

Je sou mets, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement (RMR) de 2006-2007 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

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

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT).
- Il repose sur le résultat stratégique et sur l'architecture des activités de programme du Tribunal approuvés par le Conseil du Trésor.
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable.
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées.
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés des budgets des dépenses et des Comptes publics du Canada.

Faye Smith
Présidente

Renseignements sommaires

Raison d'être

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada sont énoncés dans la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. Le mandat principal du Tribunal à titre d'organisme multimodal de révision est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

L'objectif du programme est de pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi ou des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports. Ces mesures et décisions ministérielles comprennent l'imposition d'amendes, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme 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.

Total des ressources financières (en milliers de dollars)

2006-2007		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 329,0	1 563,5	1 337,0

Total des ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP))

2006-2007		
Prévues	Réelles	Différence
9	10	1

Priorités du Tribunal

Sommaire du rendement			2006-2007	
<p>Résultat stratégique : Pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.</p>				
Alignement aux priorités du gouvernement du Canada				
Priorités	Activité du programme : Résultats prévus	Sommaire du rendement	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)
Priorité n° 1 : Tenir des audiences rapidement et simplement	Audiences tenues rapidement, équitablement et sans formalisme	Satisfait à toutes les attentes	1 299,0	1 309,0
	Règlement des audiences en révision et en appel selon les normes de service et dans un délai raisonnable	Satisfait à toutes les attentes		
	Audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle	Satisfait à toutes les attentes		
	Tenue de conférences préparatoires à l'audience pour simplifier et accélérer le déroulement des audiences	Satisfait à toutes les attentes		
	Qualité et uniformité des décisions	Satisfait à toutes les attentes		
	Degré de satisfaction du milieu des transports	Satisfait à toutes les attentes		
Priorité n° 2 : Cadre de responsabilisation de gestion	Continuer la mise en œuvre des méthodes de gestion moderne	Continu	25,0	25,0
Priorité n° 3 : Gouvernement en direct	Améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services	Continu	5,0	3,0

Cadre pangouvernemental

Le cadre pangouvernemental a été instauré dans Le Rendement du Canada 2002, et il a évolué grâce aux consultations ministérielles au fil des ans.

Le cadre constitue un « modèle logique » structurel pour le gouvernement du Canada - établissant des correspondances entre les contributions des ministères, des organismes et des sociétés d'État qui reçoivent des crédits et une série de secteurs de résultats pangouvernementaux.

Pour atteindre ce résultat stratégique, le Tribunal a établi trois priorités stratégiques dans son Rapport sur les plans et les priorités. Le tableau qui suit expose ce résultat stratégique et l'harmonisation aux résultats du gouvernement du Canada.

Résultat stratégique : Fournir au milieu du transport canadien un processus de révision par un organisme indépendant pour ce qui est des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences en vertu des lois fédérales sur les transports.

Activité du programme : Audiences en révision et en appel
--

Résultat pangouvernemental : Des collectivités sécuritaires et sécurisées
--

Il est possible d'obtenir plus de renseignements à l'adresse suivante: http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/mrrsp-psgr/wgf-cp_f.asp.

PARTIE II : ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DU PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Objectif stratégique

L'objectif stratégique du Tribunal est de pourvoir le milieu des transports au Canada d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi ou des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.

Activité du programme

La seule activité du Tribunal est de pourvoir les secteurs aéronautique, maritime et ferroviaire d'un processus indépendant permettant aux titulaires de documents de faire entendre leur requête en révision. Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum offrant aux titulaires de documents un processus décisionnel 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 d'un autre comité, d'une autre agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme décisionnel.

Les mesures d'application de la loi ou les décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports, peuvent comprendre l'imposition d'amendes ou la suspension, l'annulation, le refus de délivrer ou de renouveler des documents d'autorisation pour des raisons d'incapacité ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire de document.

Toutes les audiences sont tenues rapidement et simplement 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.

Le processus du Tribunal permet de cerner rapidement les préoccupations techniques ou législatives dans le secteur des transports qui nécessitent des amendements à la législation dans l'intérêt des Canadiennes et des Canadiens en maintenant un niveau accru de sécurité des transports au Canada.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir à la communauté des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les répercussions négatives dues à l'accumulation des causes que l'on retrouvait dans le système judiciaire avant la création de ce Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Rendement global du Tribunal

En effectuant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports, le Tribunal d'appel des transports du Canada offre un programme d'intérêt public propre au secteur des transports au Canada. Grâce à l'efficacité de ses opérations, le Tribunal valide et confirme la sécurité des transports au Canada. De plus, le processus du Tribunal permet de cerner rapidement les préoccupations techniques ou législatives dans le secteur des transports qui nécessitent des amendements à la législation dans l'intérêt des Canadiennes et des Canadiens en maintenant un niveau accru de sécurité des transports au Canada. Au cours de l'exercice 2006-2007, le Tribunal a traité 211 dossiers pour des dépenses prévues s'élevant à 1 329 000 \$ et neuf ÉTP. Le tableau 1 à la page 11 fournit un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et les appels entendus au cours des cinq dernières années.

Au cours de l'exercice de 12 mois, le Tribunal d'appel des transports du Canada a enregistré 89 nouvelles requêtes en révision et 15 demandes d'appel du milieu des transports, représentant ainsi une diminution de 40 nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 2005-2006. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 107 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 211 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice. Ceci représente une diminution de 61 causes par rapport à 2005-2006.

Au cours de l'exercice 2006-2007, 52 causes ont été réglées sans audience. Le Tribunal a entendu 28 révisions de premier niveau et 11 appels de second niveau. Cela représente une diminution de 24 audiences par rapport à l'exercice précédent. Parmi les 39 causes pour lesquelles une audience a eu lieu, plusieurs avaient été ajournées et reportées à une date ultérieure. À la fin de l'exercice 2006-2007, 92 causes étaient en suspens, 5 étaient en attente d'une décision et 11 devaient être entendues au cours de l'exercice 2007-2008.

Parmi les 52 causes réglées sans audience, plusieurs avaient été enregistrées auprès du Tribunal, mais elles ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que le greffe avait complété les préparatifs de l'audience. Le greffe a pris des dispositions pour tenir 53 audiences. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire de document ont retiré leur demande.

Tableau 1 : Total des causes par catégorie

Catégorie	Pacifique	Prairies et Nord	Ontario	Québec	Atlantique	Siège	Total	%
Cas médicaux	11	9	9	8	0	1	38	18
Suspensions	8	8	12	6	7	2	43	20
Amendes	17	28	20	28	3	6	102	48
Annulations	3	1	2	0	0	0	6	4
Refus de délivrer	7	4	3	2	1	2	19	9
Ferroviaires	2	0	0	0	0	1	3	1
Total	48	50	46	44	11	12	211	100
%	23	24	22	21	5	5	100	

Bien que les indicateurs du tableau 1 soient des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour évaluer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque type d'infraction et la façon dont elles sont traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel au cours des trois derniers exercices financiers figurent au tableau 4 à la page 16.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir à la communauté des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les répercussions négatives dues à l'accumulation des causes que l'on retrouvait dans le système judiciaire avant la création de ce Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Le Tribunal encourage fortement ses conseillers à rendre leurs décisions rapidement, avec motifs à l'appui par écrit. Ainsi, les parties peuvent mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, prendre une décision éclairée pour ce qui est de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après l'audience se chiffre en moyenne à 115 pour une révision et à 76 pour un appel. Vu la complexité accrue des causes et le nombre de chefs d'accusation en hausse dans les avis, nous sommes d'avis que les audiences se sont déroulées dans un délai raisonnable pour les deux parties comparaisant devant le Tribunal.

La mission du Tribunal est de rendre justice et d'être perçu ainsi dans toutes les révisions et tous les appels et de régler les litiges selon les *Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada* dans toutes les causes de manière équitable et indépendante, dans un délai raisonnable.

Au cours de l'exercice 2006-2007, le Tribunal a renvoyé cinq dossiers au ministre. Celui-ci a confirmé sa décision initiale dans une cause et a confirmé la décision rendue suite à la révision dans une autre cause. Nous attendons encore l'issue des trois autres dossiers.

Le succès du Tribunal au cours des 21 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au perfectionnement de ses conseillers à temps partiel et de son personnel. Au cours des 12 derniers mois, le Tribunal a tenu une séance de formation à l'intention des conseillers nouvellement nommés. Celle-ci a eu lieu à Ottawa les 14 et 15 mars 2007. Les nouveaux conseillers représentent les secteurs ferroviaire et aéronautique. 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 conseillers du Tribunal.

Indicateurs sociaux

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est le seul forum offrant aux titulaires de documents un processus décisionnel 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 d'un autre comité, d'une autre agence ou commission. Le Tribunal est propre au secteur des transports en ce qu'il joue un rôle d'organisme décisionnel. Le Canada compte environ 83 847 employés d'aviation brevetés et 34 858 employés ferroviaires et environ 28 737 aéronefs immatriculés et 3 000 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions augmentera. L'application des règlements relève de Transports Canada et détermine la charge de travail du Tribunal. Le remaniement de la réglementation aérienne et ferroviaire par le ministère ainsi que la désignation de plusieurs infractions aux textes désignés figurant au *Règlement de l'aviation canadien* ont aussi des répercussions sur le Tribunal.

Priorités du gouvernement

Le Tribunal d'appel des transports du Canada fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La clientèle du Tribunal comprend les secteurs aéronautique et ferroviaire ainsi que Transports Canada. En offrant ses services au milieu des transports, il contribue à un processus sécuritaire et efficace visant à assurer la sécurité et la sûreté dans les transports au Canada.

Modernisation de la fonction de contrôleur

S'appuyant sur le succès des activités de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, le Tribunal d'appel des transports du Canada poursuit la mise en œuvre de pratiques de gestion moderne, laquelle demeure prioritaire.

Le Tribunal continue de travailler en collaboration avec trois autres petits organismes, soit le Greffe du Tribunal de la concurrence, le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs, la Commission du droit d'auteur du Canada, avec lesquels un groupe pluricellulaire a été créé lorsque l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur a été mise en œuvre en 2001-2002.

En réponse au Secrétariat du Conseil du Trésor, le groupe pluricellulaire a mis l'accent sur l'élaboration d'un plan d'action d'un cadre pour la gestion intégrée.

Le Cadre de responsabilisation de gestion énonce les attentes du Conseil du Trésor en vue d'une saine gestion des ministères et des organismes. Il s'articule autour de dix éléments clés qui définissent collectivement ce qu'on entend par « gestion » et établissent les attentes en vue d'une saine gestion des ministères et des organismes.

Initiative

Le Tribunal organise des discussions de groupe ainsi que des réunions avec les associations du milieu des transports représentant la clientèle du Tribunal pour leur expliquer les changements aux droits, aux rôles, aux responsabilités et aux obligations en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* ainsi que pour connaître leur point de vue ➡ ce sujet. De plus, le Tribunal donne des séances d'information aux étudiants en droit et en aviation.

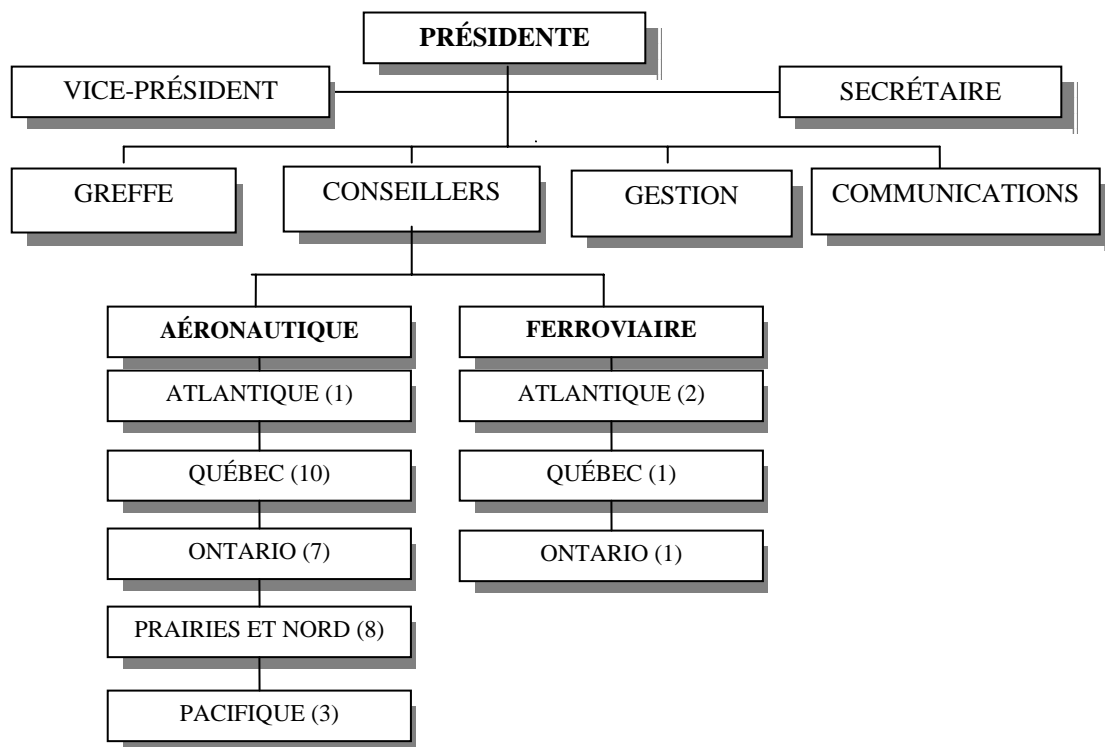
PARTIE III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Information organisationnelle

Le Tribunal d'appel des transports du Canada n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel.

Le bureau du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal en est aussi la première dirigeante. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf ÉTP. Le personnel immédiat occupe les fonctions liées au greffe, à la recherche, aux communications et au soutien administratif. Le Tribunal fait appel à certains services externes qui ne sont pas requis à temps plein. Trente-trois conseillers à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2006-2007, soit vingt-neuf au secteur aéronautique, y compris la médecine, et quatre au secteur ferroviaire. Répartis dans diverses régions au Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences. Les conseillers à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction.

Tableau 2 : Organigramme



- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des conseillers à temps partiel et du secteur de leurs compétences. Tous les conseillers se rapportent à la présidente.
- Neuf ÉTP sont utilisés par les employés à temps plein indéterminés, y compris la présidente et le vice-président.

Tableau 3 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (ÉTP compris)

(en milliers de dollars)	2004-2005 Dépenses réelles	2005-2006 Dépenses réelles	2006-2007			
			Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Fournir un processus indépendant de révision	1 271,2	1 284,8	1 329,0	1 329,0	1 563,5	1 337,0
Total	1 271,2	1 284,8	1 329,0	1 329,0	1 563,5	1 337,0
Plus : coût des services reçus à titre gracieux	229,8	223,9	225,8	225,8	225,8	225,8
Coût net pour le Tribunal	1 501,0	1 508,7	1 554,8	1 554,8	1 789,3	1 562,8
ÉTP	9	8	9	9	9	10

En 2006-2007, le Tribunal avait des dépenses prévues de 1 329 000 \$. Les dépenses réelles étaient de 1 337 091 \$. Les coûts pour le personnel représentaient 57 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 43 %. Le coût pour préparer et tenir des audiences était de 265 861 \$.

Les modifications de la *Loi sur l'aéronautique*, entrées en vigueur le 30 juin 2003, ont eu pour effet de changer la procédure relative au *Règlement sur les textes désignés* de sorte que le ministre n'est plus le requérant. C'est plutôt la personne qui reçoit l'avis d'amende pour contravention qui a le choix entre s'acquitter de l'amende indiquée ou déposer une requête en révision auprès du Tribunal. Le nombre de dossiers enregistrés par le greffe et ainsi retirés en peu de temps ➡ cause d'un déclenchement automatique de procédures de révision au Tribunal suite au non-paiement d'une amende, a ainsi diminué. Par conséquent, le nombre de certificats de non-paiement a augmenté, ce qui contrebalance ainsi le nombre de causes en diminution. Pour l'exercice 2005-2006, il y avait 128 nouvelles causes et 42 demandes de certificat, tandis que pour l'exercice 2006-2007, il y avait 89 nouvelles causes et 30 demandes de certificat.

Tableau 4 : Coûts moyens pour les révisions et les appels

	2006-2007	2005-2006	2004-2005
Révisions	4 599 \$	5 134 \$	3 943 \$
Appels	4 463 \$	7 249 \$	3 557 \$
Révisions et appels entendus	39	63	45
Moyenne mensuelle	3,25	5,25	3,75
Charge de travail	211	272	269

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, les voyages, le temps qui y a été consacré, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions et la traduction. La présidente et le vice-président ont entendu 10 des 39 causes. Occasionnellement, des causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont évalués en fonction du nombre de révisions et la complexité des causes.

Tableau 5 : Ressources par activité de programme

2006-2007							(\$ milliers de dollars)
Fournir un processus indépendant de révision	Budgétaire				Plus: Non-budgétaire	Total	
	Fonctionnement	Immobilisations	Moins: Revenus disponibles	Total: Dépenses budgétaires nettes	Contributions aux avantages sociaux des employés		
Budget principal	1 200,0	-	-	1 200,0	129,0	1 329,0	
<i>Dépenses prévues</i>	1 200,0	-	-	1 200,0	129,0	1 329,0	
Total des autorisations	1 437,6	-	-	1 437,6	125,9	1 563,5	
<i>Dépenses réelles</i>	1 211,1	-	-	1 211,1	125,9	1 337,0	

Tableau 6 : Postes votés et législatifs (\$ milliers de dollars)

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	2006-2007			
		Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
80	Dépenses de fonctionnement	1 200,0	1 200,0	1 437,6	1 211,1
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	129,0	129,0	125,9	125,9
	Total	1 329,0	1 329,0	1 563,5	1 337,0

Tableau 7 : Services reçus à titre gracieux

(\$ milliers de dollars)	2006-2007
Dépenses réelles	1 337,0
<i>Plus : Services reçus à titre gracieux</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	173,8
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor (à l'exclusion des fonds renouvelables)	52,0
Coût net pour le Tribunal en 2006-2007	1 562,8

États financiers

Dans son Rapport annuel pour l'exercice 2006-2007 (<http://www.tatc.gc.ca/doc.php?lang=f&DocID=56>), le Tribunal inclut des états financiers qui rendent compte de la manière dont le Tribunal administre ses activités et ressources financières publiques.

Les états financiers sont préparés conformément aux principes comptables de la comptabilité d'exercice. Les renseignements supplémentaires non vérifiés présentés dans le tableau financier du Rapport annuel sont préparés selon la comptabilité de caisse modifiée afin d'être conformes aux principes de déclaration fondés sur les crédits.

ANNEXE 1

Plans futurs

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a adopté le projet de loi C-34 pour établir le Tribunal d'appel des transports du Canada, suivant la recommandation de l'industrie privée. Le prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile, avait maintenu un niveau d'indépendance et d'impartialité, ce qui lui a permis de fonctionner aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Le mandat du Tribunal de l'aviation civile a été élargi pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des mesures d'application de la loi et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. La *Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence* (projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001 et a été proclamée en vigueur par décret en conseil le 30 juin 2003.

La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime.

Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* a été adopté en novembre 2006 et entrera en vigueur en novembre 2007. De plus, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a reçu la sanction royale. Elle prévoit un régime de sanctions administratives pécuniaires pouvant faire l'objet d'une révision par le Tribunal à deux niveaux (révision et appel).

Gouvernement en direct

En 2007-2008, le Tribunal continuera d'améliorer la prestation de ses services clés au public dans le but d'accroître son efficacité et le degré de satisfaction de sa clientèle. Il rehaussera l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Internet et en fournissant des liens Internet.

Rapport annuel exigé par la Loi

En vertu de l'article 22 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, au plus tard le 30 juin de chaque exercice financier, le Tribunal présente son rapport d'activités pour l'exercice financier précédent.

PARTIE IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : 613-990-6906
Télécopieur : 613-990-9153
Courrier électronique : info@tatc.gc.ca
Site Internet : www.tatc.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Monique Godmaire – Greffière (siège principal et régions du Québec et de l'Atlantique)
Suzanne Lagacé – Chef des communications
Carl Poulin – Chef des services à la haute direction

Lois appliquées et règlements en vigueur

<i>Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada</i>	L.C. 2001, c. 29
<i>Loi sur l'aéronautique (et mesures législatives subordonnées)</i>	L.R.C. 1985, c. A-2 modifié
<i>Règlement de l'aviation canadien</i>	DORS/96-433 modifié
<i>Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)</i>	DORS/99-244, le 11 juin 1999
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	L.R.C. 1985, c. 32 (4 ^e suppl.)
<i>Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada</i>	DORS/93-346 modifié
<i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	DORS/2004-144, le 21 mai 2004
<i>Loi sur les ponts et tunnels internationaux</i>	2007, c.1

Rapport annuel exigé par la Loi et autres rapports du Tribunal

Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008
Rapport annuel 2006-2007
Guide des requérants

Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en cinq catégories :

SUSPENSIONS	ANNULATIONS	AMENDES
<ul style="list-style-type: none"> - certificat d'exploitation - contrôle de la compétence du pilote - exploitant (sûreté) - OMA** - personnel (sûreté) - pilote (application de la loi) - pilote (compétence) - pilote (qualification de vol-instruments) - PVTA*** - TEA**** 	<ul style="list-style-type: none"> - certificat de navigabilité - exploitant - personnel (sûreté) - pilote - TEA <p style="text-align: center;">REFUS DE DÉLIVRER</p> <ul style="list-style-type: none"> - TEA - certificat médical - pilote et autres 	<ul style="list-style-type: none"> - CCA* - exploitant (sûreté) - pilote - propriétaire d'aéronef - TEA - utilisateur <p style="text-align: center;">CAS MÉDICAUX</p> <ul style="list-style-type: none"> - CCA - pilote

* CCA (contrôleur de la circulation aérienne)

** OMA (organisme de maintenance agréé)

*** PVTA (pilote vérificateur de transporteur aérien)

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

INDEX

Activité du programme	9
Analyse de l'activité du programme par résultat stratégique	9
Autres sujets d'intérêt.....	21
Cadre pangouvernemental	7
Déclaration de la direction	3
États financiers.....	18
Gouvernement en direct.....	19
Indicateurs sociaux.....	12
Information organisationnelle	15
Initiative	13
Lois appliquées et règlements en vigueur	21
Message de la présidente	1
Modernisation de la fonction de contrôleur	12
Objectif stratégique.....	9
Organigramme	15
Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	21
Plans futurs.....	19
Priorités du gouvernement	12
Priorités du Tribunal	6
Raison d'être.....	5
Rapport annuel exigé par la Loi.....	19
Rapport annuel exigé par la Loi et autres rapports du Tribunal	21
Référence	22
Rendement global du Tribunal.....	10
Renseignements sommaires	5
Renseignements supplémentaires	15
Survol.....	1