

# **Tribunal d'appel des transports du Canada**

**2006-2007**

**Rapport sur les plans et les priorités**

---

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



# Table des matières

## **Section I : Survol**

Message de la présidente .....	1
Déclaration de la direction .....	2
Renseignements sommaires .....	3
Plans et priorités de l'agence .....	4

## **Section II : Analyse des activités de programme par objectif stratégique**

Analyse détaillée des activités de programme .....	7
--	---

## **Section III : Information additionnelle**

Renseignements sur l'organisation .....	9
Tableaux financiers .....	11

## **Section IV : Autres sujets d'intérêt .....**

## **Section V : Index .....**



## Section I : Survol

### 1.1 Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités 2006-2007 du Tribunal d'appel des transports du Canada. Ce rapport reflète l'expérience acquise par le Tribunal, anciennement le Tribunal de l'aviation civile, au cours d'une période de plus de 20 ans d'activités. Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi-judiciaire établi en juin 2003 (LC 2001, ch. 29) pour prévoir un processus indépendant de révision à l'égard de certaines mesures administratives – notamment la suspension ou l'annulation des brevets, certificats et autres documents d'autorisation, la délivrance d'Ordonnances de la sécurité ferroviaire et les sanctions administratives pécuniaires imposées – prises en vertu de diverses lois fédérales relatives au transport.

Le Tribunal exerce ses audiences à plusieurs endroits au Canada, ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui auront des répercussions importantes sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation, les transports ferroviaire et marine en 2006-2007. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ces milieux.

Les connaissances et la compétence des membres du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure de comprendre et d'évaluer la validité des raisons des mesures d'application de la loi et de la délivrance des licences. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires du document placent dans les décisions du Tribunal.

Les gains importants en efficacité ont été 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 et de délivrance de licences élaborés dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires du document, 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 d'assurer une légitimité du processus de l'application de la loi dans l'ensemble.

Le Tribunal continuera pendant les années à venir de concentrer ses efforts sur la réalisation avec succès de son mandat élargi et de continuer d'être considéré comme une des « pratiques exemplaires » du gouvernement. J'ai confiance que suite aux efforts fournis de tous les membres et le personnel, le Tribunal sera en mesure de relever les défis avec succès.

Faye Smith  
Présidente

## 1.2 Déclaration de la direction

Je sou mets, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) 2006-2007 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation 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 SCT;
- Il repose sur l'architecture des activités de programme approuvée du ministère figurant dans la SGRR;
- 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 chiffres des dépenses prévues approuvées provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

---

Faye Smith  
Présidente

### 1.3 Renseignements sommaires

#### Raison d'être

La mission du Tribunal d'appel des transports du Canada est d'effectuer la révision des décisions d'application de la loi et de délivrance des licences prises par le ministre des Transports par le biais d'un processus d'audience à deux niveaux. L'engagement du Tribunal est fondé sur la transparence et la collaboration et il a comme mandat de tenir ses audiences équitablement, rapidement et sans formalisme.

#### Ressources financières

(en milliers de dollars)

2006-2007	2007-2008	2008-2009
1 329,0	1 329,0	1 329,0

#### Ressources humaines

2006-2007	2007-2008	2008-2009
9	9	9

#### Priorités de l'agence

(en milliers de dollars)

	Type	Dépenses prévues			
		Résultats escomptés	2006-2007	2007-2008	2008-2009
<b>Résultat stratégique :</b> Pourvoir au milieu du transport canadien la possibilité d'obtenir la révision par un organisme indépendant permettant la révision des décisions d'application de la loi et de délivrance des licences en vertu des lois sur les transports fédérales.					
<b>Priorité n° 1</b> Tenir des audiences rapidement et sans formalité	Continu	Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle	1 259,0	1 259,0	1 259,0
<b>Priorité n° 2</b> Plan de ressources humaines	Nouveau	Maintien de nos ressources humaines	5,0	5,0	5,0
<b>Priorité n° 3</b> Gouvernement en direct	Progressif	Améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services	65,0	65,0	65,0

## **1.4 Plans et priorités de l'agence**

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a remplacé le Tribunal de l'aviation civile établi à la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* en 1986. Sur la recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), la Loi est entrée en vigueur le 30 juin 2003. Le Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal multimodal ayant des compétences dans les secteurs aéronautiques et ferroviaire, et à une date ultérieure, s'étendra au secteur maritime. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie le texte de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du 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 sous leur régime. La compétence du Tribunal s'étend au secteur ferroviaire, selon les dispositions à cet effet dans la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (article 2 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*). Le Tribunal 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, mais le secteur d'activités sera le même. Le siège du Tribunal se situe dans la région de la capitale nationale.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de membres qualifiés en permettant de tenir leurs connaissances à jour et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les membres ainsi que les séances de jeux de rôles auxquelles ils participent leur permettent de prendre des décisions de façon consistante et de rédiger des décisions de qualité. Des représentants du milieu du transport participent à une discussion entre experts afin d'informer le Tribunal en ce qui a trait à la prestation des services aux clients.

Le Tribunal continuera de rendre ses décisions rapidement avec les motifs à l'appui par écrit, permettant ainsi à Transports Canada et à tout titulaire du document de mieux comprendre le résultat de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 2004-2005, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 95 jours pour une révision et 56 jours pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et à cause du fait qu'elles soient plus complexes, les membres ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

### **Elaboration d'un plan des ressources humaines**

Le Tribunal d'appel des transports du Canada – TATC – continue d'avoir à cœur le développement durable des ressources humaines et la création d'un milieu de travail adapté aux besoins des employés. Dans la réalisation de ses priorités, le TATC doit faire face à un risque important : le maintien de son effectif. Le défi continu du TATC est de maintenir du personnel de soutien fiable pour son personnel clé. Des mesures de planification de la succession doivent être prises de façon à ce que le départ de ces employés ne laisse pas d'écarts dans la prestation de services du mandat élargi du Tribunal.



Au cours de la prochaine année, nous accorderons la priorité au maintien de nos ressources humaines. Nous poursuivrons notre investissement dans la formation et le bien-être du personnel en mettant en œuvre les dispositions d'une nouvelle loi, soit la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*.

Le TATC doit être en mesure de recruter des employés compétents et dévoués en temps opportun et de les garder à son service. Ceci exige de plus en plus un milieu de travail favorisant l'apprentissage et le perfectionnement du personnel et des gestionnaires. Le TATC mettra l'accent sur une gestion des ressources humaines plus stratégique en élaborant des plans pour les ressources humaines. En 2006-2007, chaque membre du personnel pourra élaborer un plan d'apprentissage et obtenir une évaluation annuelle de son rendement selon le plan d'apprentissage, ce qui lui fournira des renseignements précieux pour sa formation ou son perfectionnement.

### **Amélioration des pratiques de gestion**

En ajoutant à l'élan et aux succès obtenus en vertu de l'Initiative de modernisation de la fonction de contrôleur et la continuation de l'implantation du Cadre de responsabilisation de gestion, le Tribunal d'appel des transports du Canada s'engage à l'amélioration continue de ses pratiques de gestion.

Le Tribunal d'appel des transports du Canada continuera le travail en partenariat avec les trois agences quasi-judiciaires : le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs, la Commission du droit d'auteur Canada et le Greffe du Tribunal de la concurrence. Le but de ce groupe pluricellulaire pour l'exercice 2006-2007 sera l'implantation de la nouvelle Politique de vérification interne; la nouvelle Politique en matière d'apprentissage, de formation et de perfectionnement; l'achèvement de l'implantation de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*; l'amélioration de la gestion de l'information gouvernementale par l'implantation des outils de gestion de l'information en cours de développement pour les petites agences; et un regard sur la possibilité de participation au projet *Travel AcXess Voyage*, ce qui fait partie de l'Initiative des services de voyages partagés.

### **Gouvernement en direct**

Dans le but de mieux répondre aux attentes de ses clients, le Tribunal cherchera à améliorer la prestation de ses services clés au public et à améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Internet et par l'intermédiaire de liens d'Internet.

## **Entente cadre sur l'union sociale (ECUS)**

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires du document de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Le Canada compte environ 73 953 employés brevetés de l'aviation, 36 366 employés du secteur ferroviaire, environ 29 668 aéronefs immatriculés et 2 866 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions devrait augmenter. Les mesures d'application de la loi relèvent de Transports Canada ce qui détermine alternativement la charge de travail du Tribunal. Les changements apportés par Transports Canada aux textes de la réglementation aérienne et ferroviaire affectent aussi le Tribunal, y compris la désignation de plusieurs infractions des textes désignés prévus au *Règlement de l'aviation canadien*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Il est prévu que la mise en application des règlements concernant le secteur marin aura lieu pendant le prochain exercice budgétaire. Il est aussi prévu qu'un nombre d'infractions en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* seront désignées des infractions auxquelles s'appliqueront des amendes. De plus, nous prévoyons la mise en application au cours des prochaines années d'autres législations concernant les aéroports, et celles-ci susciteront une augmentation considérable du nombre d'infractions aux textes désignés et ainsi fera en sorte pour augmenter la charge de travail du Tribunal. Le TATC en fera la demande pour des fonds additionnels au montant de 450 000 \$ vers le début du mois d'avril 2006. Ces ressources permettront la formation de 24 membres à temps partiel dans le secteur maritime et qui feront partie du personnel vers le début de l'automne ainsi que l'ajout de 3 employés.

Notre organisation est financée par le biais de dépenses de fonctionnement. En supposant que la charge de travail puisse augmenter jusqu'à 50 % avec l'ajout du secteur maritime au Tribunal, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multimodal. Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera son expansion en tant que tribunal multimodal des transports. La réorganisation du Tribunal aura comme résultat une augmentation de sa charge de travail globale et exigera l'expansion de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire de nommer d'autres membres, de leur donner une formation, d'embaucher d'autres gens et de donner un complément de formation au personnel afin d'assurer que les efficacités actuelles soient maintenues.

## Section II : Analyse des activités de programme par objectif stratégique

### 2.1 Analyse détaillée des activités de programme

#### Audiences en révision et en appel

L'objectif est d'assurer le fonctionnement d'un Tribunal indépendant chargé de répondre aux demandes provenant du milieu des transports concernant la révision des décisions relatives à l'application de la loi et à la délivrance des licences par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*; et de tenir des audiences suite aux appels de ceux-ci.

#### Objectif stratégique :

L'objectif stratégique du Tribunal est de pourvoir au milieu du transport canadien la possibilité d'obtenir la révision par un organisme indépendant permettant la révision des décisions d'application de la loi et de délivrance des licences prises par le ministre des Transports en vertu des lois sur les transports fédérales.

#### Ressources financières

(en milliers de dollars)

2006-2007	2007-2008	2008-2009
1 329,0	1 329,0	1 329,0

#### Ressources humaines

2006-2007	2007-2008	2008-2009
9	9	9

La seule activité du Tribunal est de pourvoir un processus de révision indépendante des secteurs de l'aviation et ferroviaire permettant aux titulaires du document l'occasion de procéder à une audience. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires du document 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 de duplication 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.

Les décisions d'application de la loi et de délivrance des licences du ministre peuvent comprendre la suspension, l'annulation, le refus de renouveler, ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons d'incapacité ou autres ou l'imposition des amendes. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

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.

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

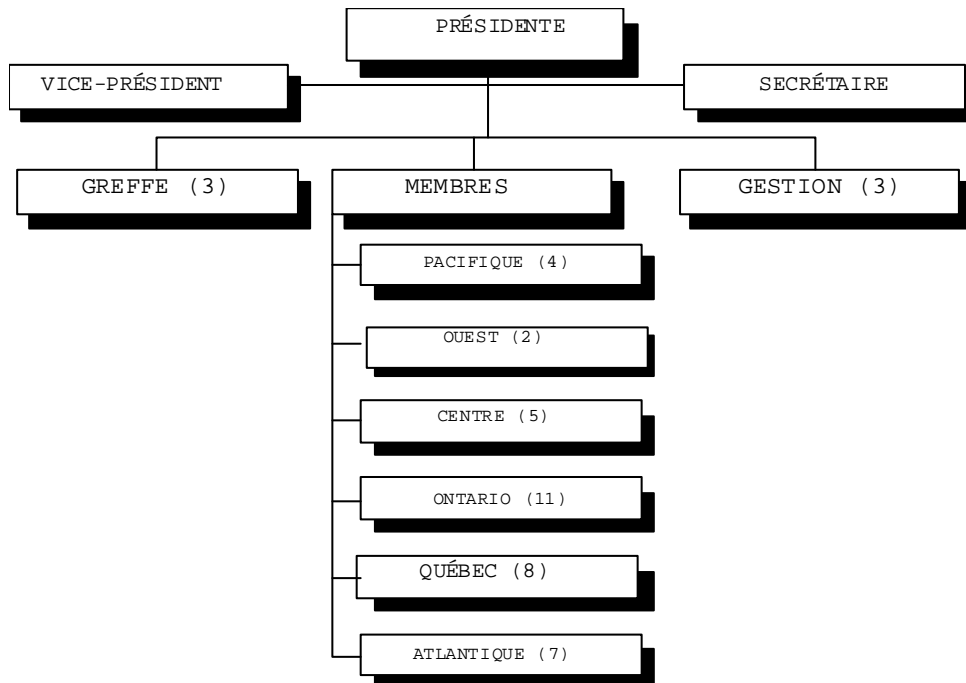
L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les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

## Section III : Information additionnelle

### 3.1 Renseignements sur l'organisation

La présidente du Tribunal en est aussi la première dirigeante. À ce titre, la présidente contrôle la gestion et assure la direction des travaux nécessaires à l'exercice des attributions du Tribunal.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents à temps plein. Trente-sept membres à temps partiel étaient en fonction durant 2004-2005. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence. À la fin de l'an 2005, nous avons procédé à la nomination de dix membres à temps partiel et sur ce, neuf membres en aéronautique et un membre du secteur ferroviaire.

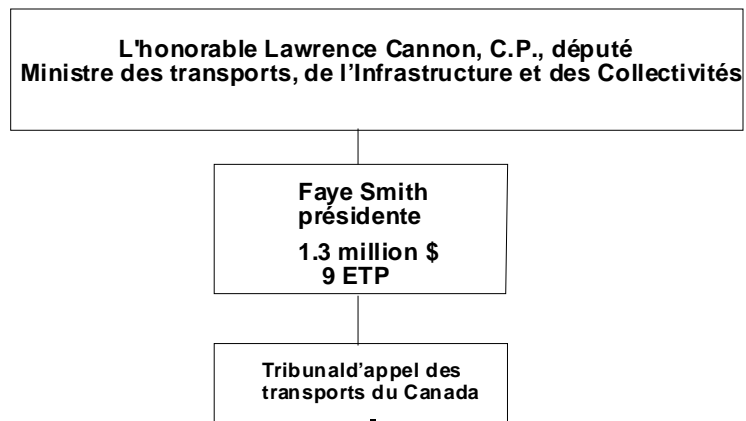


*Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord*

La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

Le Tribunal rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La présidente est la première dirigeante du Tribunal; à ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les conseillers
- de la constitution et de la présidence des comités pour entendre les affaires portées devant le Tribunal
- de la conduite des travaux du Tribunal et
- de son administration



## 3.2 Tableaux financiers

**Tableau 1 : Dépenses prévues de l'agence et équivalents temps plein**

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2005-2006	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
<b>Audience en révision et en appel</b>				
Budgétaire du budget principal des dépenses (brut)	1 303,0	<b>1 329,0</b>	1 329,0	1 329,0
<b>Total du budget principal des dépenses</b>	1 303,0	<b>1 329,0</b>	1 329,0	1 329,0
<i>Rajustements :</i>				
Diminution du plan des avantages sociaux des employés	(13,6)	-	-	-
Mandats spéciaux :	63,2			
Diminution des dépenses d'opération supplémentaires	(67,8)			
<b>Total des rajustements</b>	(18,2)			
<b>Dépenses nettes prévues</b>	1 284,8	<b>1 329,0</b>	1 329,0	1 329,0
<b>Moins : Revenues non disponibles</b>	-	-	-	-
<b>Plus : Coût des services reçus à titre gracieux</b>	223,9	<b>221,9</b>	223,1	225,3
<b>Coût net pour l'agence</b>	1 508,7	<b>1 550,9</b>	1 552,1	1 554,3
<b>Équivalents temps plein</b>	9	<b>9</b>	9	9

**Tableau 2 : Activités de programmes**

<b>2006-2007</b>						(en milliers de dollars)
	<b>Budgétaires</b>	<b>Non- budgétaires</b>				
<b>Activité de programme</b>	Fonctionnement	Prêts, investissement, et avances	Total pour le Budget principal	Rajustements (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)		Total des dépenses prévues
<b>Audience en révision et en appel</b>	1 329,0	0	1 329,0		0	1 329,0
<b>Total</b>	1 329,0	0	1 329,0		0	1 329,0

**Tableau 3: Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal**

<b>2006-2007</b>			
<b>Poste voté ou législatif</b>	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal actuel	Budget précédent
<b>80</b>	Dépenses du programme	1 200,0	1 173,0
<b>(S)</b>	Contributions aux avantages sociaux des employés	129,0	130,0
	<b>Total pour l'agence</b>	<b>1 329,0</b>	<b>1 303,0</b>



**Tableau 4 : Coût net pour l'agence au cours de l'année budgétaire**

(en milliers de dollars)	<b>2006-2007</b>
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	173,3
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (sauf les fonds renouvelables). Contributions de l'employeur aux régimes d'avantages sociaux des employés et dépenses payées par le SCT	48,6
<b>Total des services reçus à titre gracieux en 2006-2007</b>	<b>221,9</b>

## Section IV : Autres sujets d'intérêt

<b>Tribunal d'appel des transports du Canada</b>	<b>Publications</b>
<p>333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5</p> <p>Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : info@tatc.gc.ca Site Internet : <a href="http://www.tatc.gc.ca">http://www.tatc.gc.ca</a></p> <p>Faye Smith – Présidente</p> <p>Allister Ogilvie – Vice-président</p> <p>Carl Poulin – Chef des services à la haute direction</p> <p>Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)</p> <p>Monique Godmaire – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rapport sur le rendement, le 31 mars 2005</li><li>• Rapport annuel 2004-2005</li><li>• Guide sur les audiences du Tribunal</li><li>• Brochure : Tribunal d'appel des transports du Canada</li></ul>

## Section V: Index

Activités de programmes .....	12
Amélioration des pratiques de gestion .....	5
Analyse détaillée des activités de programme par objectif stratégique .....	7
Audiences en révision et en appel.....	7
Autres renseignements .....	14
Coût net pour l'agence au cours de l'année budgétaire .....	13
Déclaration de la direction .....	2
Dépenses prévues de l'agence et équivalents temps pleins .....	11
Élaboration d'un plan des ressources humaines .....	4
Entente cadre sur l'union sociale (ECUS) .....	6
Gouvernement en direct.....	5
Message de la présidente .....	1
Objectif stratégique.....	7
Plans et priorités de l'agence .....	4
Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal.....	12
Raison d'être .....	3
Renseignements sur l'organisation .....	11
Renseignements sommaires .....	3
Ressources financières .....	3
Ressources humaines .....	3
Survol.....	1