

Tribunal d'appel des transports du Canada

2007-2008

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	5
Section II : Analyse de l'activité de programme par objectif stratégique	
Analyse détaillée de l'activité de programme	9
Section III : Information additionnelle	
Renseignements sur l'organisation	11
Lien de l'agence avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada.....	12
Cadre pangouvernemental	12
Tableaux financiers.....	13
Section IV : Autres sujets d'intérêt	15
Section V : Index.....	17

Section I : Survol

1.1 Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008 du Tribunal d'appel des transports du Canada, anciennement le Tribunal de l'aviation civile. Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi judiciaire établi en juin 2003 (L.C. 2001, ch. 29) qui prévoit un processus indépendant de révision de certaines mesures d'application de la loi et de certaines mesures administratives, notamment la suspension ou l'annulation de licences, certificats et autres documents d'autorisation, les ordres concernant la sécurité ferroviaire et les sanctions administratives pécuniaires. Ces mesures sont prises en vertu de diverses lois fédérales relatives au transport.

Le Tribunal tient ses audiences à plusieurs endroits au Canada de façon transparente et 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 des secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime en 2007-2008. 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 l'expérience requises dans le cadre de leurs fonctions accroissent le niveau d'indépendance des conseillers, leur permettant ainsi de comprendre et d'évaluer la validité des diverses mesures d'application de la loi dans le domaine des transports. Le degré de confiance de Transports Canada et des titulaires de document envers les décisions du Tribunal, en tant qu'organisme quasi judiciaire spécialisé, en est par le fait même rehaussé.

Au cours des années, on a pu observer une certaine souplesse et simplicité dans la pratique et les procédures du Tribunal. Celui-ci est d'ailleurs devenu un des meilleurs modèles à suivre au gouvernement. Les parties comparaisant devant le Tribunal, soit Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de document, ont atteint un certain niveau d'expérience qui contribue à rendre le processus d'audience plus efficace. En outre, le Tribunal a toujours travaillé très fort à assurer un processus simple, informel et accessible aux requérants en leur fournissant des droits de recours efficaces en ce qui a trait aux décisions ministérielles. Nous sommes toutefois conscients que des audiences de plus en plus complexes et comportant des amendes plus élevées donnent lieu à de nombreuses requêtes et à des audiences de plusieurs jours.

Ainsi, le Tribunal continuera au cours des années à venir à s'acquitter de son mandat de plus en plus étendu tout en maintenant le niveau de rendement actuel afin de toujours être vu comme un des meilleurs modèles à suivre au gouvernement. Nous sommes confiants que la médiation et la tenue de conférences informelles se traduiront par des délais moins longs pour les parties et un meilleur rapport coût-avantage pour ce qui est des cas plus complexes. Je suis certaine que le Tribunal pourra continuer à relever les défis grâce au dévouement des conseillers et du personnel.

La présidente,

Faye Smith

1.2 Déclaration de la direction

Je soumetts, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008 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 2007-2008 : 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 les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programmes du ministère qui ont été 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 chiffres des dépenses prévues approuvées provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

La présidente,

Faye Smith

1.3 Renseignements sommaires

Raison d'être

La mission du Tribunal d'appel des transports du Canada est de revoir les mesures d'application de la loi et les décisions portant sur la 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)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
1 433,0	1 433,0	1 433,0

Ressources humaines

(ETP)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
12	12	12

Priorités de l'agence

Description	Type
Priorité 1 : Tenir des audiences rapidement et sans formalisme	Continu
Priorité 2 : Poursuivre la mise en oeuvre de l'excellence en gestion	Continu
Priorité 3 : Maintenir un niveau d'expertise élevé au sein des conseillers et un niveau de compétence élevé au sein du personnel : maintenir une organisation de gens formés et chevronnés	Nouveau

Activité de programme par résultat stratégique

		Dépenses prévues (en milliers de dollars)			Contribue à la priorité suivante
Résultat prévu	2007–2008	2008–2009	2009–2010		
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 de programme: Audiences en révision et en appel	Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle	1 413,0	1 413,0	1 413,0	Priorité 1 : Tenir des audiences rapidement et sans formalisme
	Renseignements plus pertinents pour une meilleure gestion d'un mandat accru	10,0	10,0	10,0	Priorité 2 : Poursuivre la mise en oeuvre de l'excellence en gestion
	Procurer un environnement d'apprentissage continu	10,0	10,0	10,0	Priorité 3 : Maintenir un niveau d'expertise élevé au sein des conseillers et un niveau de compétence élevé au sein du personnel : maintenir une organisation de gens formés et chevronnés

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. La compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal multimodal, s'étend aux secteurs aéronautique et ferroviaire; en 2007, sa compétence s'étendra aussi au secteur maritime. 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 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 agit à titre d'organisme multimodal de révision de mesures d'application de la loi et de mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. Ces compétences additionnelles augmenteront la charge de travail du Tribunal d'une façon considérable au cours des prochaines années, mais le secteur d'activité 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 conseillers qualifiés en permettant de tenir leurs connaissances à jour et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les conseillers ainsi que les séances de jeux de rôle auxquels ils participent leur permettent de prendre et de rédiger des décisions cohérentes et de qualité. Des représentants du milieu des transports 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 aux titulaires de document de mieux comprendre le résultat d'une cause et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision éclairée quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 2005-2006, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la conclusion d'une audience se chiffre en moyenne à 77 jours pour une révision et à 92 jours pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et du degré de complexité accru, les conseillers ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle

À cette fin, le Tribunal entend :

- s'assurer que ses conseillers et son personnel maintiennent un niveau d'expertise élevé;
- appliquer un processus de prise de décision régi par les règles d'équité, les règlements et les principes juridiques applicables à chaque cas;
- traiter chaque requête aussi rapidement que possible;
- rendre toutes ses décisions publiques;
- agir comme médiateur et facilitateur pour résoudre les différends plus rapidement.

Les résultats seront les suivants :

- un organisme compétent et indépendant qui peut traiter équitablement, efficacement, en temps opportun et de façon transparente les requêtes;
- des services disponibles pour résoudre les différends relatifs aux transports de façon informelle, plus simple, plus rapide, moins litigieuse et plus économique.

Le contrôle du rendement se fera ainsi :

- l'assurance que les services sont disponibles pour résoudre les différends relatifs aux transports de façon informelle, plus simple, plus rapide, moins litigieuse et plus économique;
- des audiences tenues rapidement et sans formalisme;
- le règlement des audiences en révision et en appel selon les normes de service et dans un laps de temps raisonnable;
- des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle;
- des conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences;
- la qualité et la cohérence des décisions;
- le degré de satisfaction du milieu des transports.

Renseignements plus pertinents pour une meilleure 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.

À cette fin, le Tribunal entend :

- mettre en oeuvre son cadre de mesures de rendement fondées sur les résultats au cours de l'année financière 2007-2008 et y apporter les ajustements nécessaires dans le futur;
- développer les outils nécessaires pour recueillir de meilleurs renseignements sur le rendement étant donné le peu de ressources disponibles;
- intégrer les mesures de rendement améliorées à son processus de planification opérationnelle.

Les résultats seront les suivants :

- les contribuables canadiens et les membres du Parlement bénéficieront de renseignements plus pertinents qui leur permettront de comprendre comment le programme du Tribunal profite aux Canadiens;
- les gestionnaires et les employés du Tribunal acquerront les connaissances nécessaires pour mieux gérer le programme.

Le contrôle du rendement se fera ainsi :

- les résultats d'évaluation des futurs rapports ministériels sur le rendement et les rapports sur les plans et les priorités du Tribunal;
- la preuve que les gestionnaires et les employés du Tribunal utilisent couramment les renseignements sur le rendement dans la prise de décisions opérationnelles.

Procurer un environnement d'apprentissage continu

À cette fin, le Tribunal entend :

- continuer à mettre l'emphase sur l'apprentissage et le partage des connaissances;
- maintenir une organisation de gens formés et chevronnés.

Les résultats seront les suivants :

- une politique d'apprentissage sera élaborée en vue d'assurer un environnement d'apprentissage continu au personnel;
- un plan d'apprentissage personnalisé sera élaboré pour chaque employé;
- le personnel aura accès à des possibilités de perfectionnement;
- l'environnement de travail sera à la fois positif et productif.

Le contrôle du rendement se fera ainsi :

- le taux de maintien de l'effectif;
- le niveau de satisfaction du personnel;
- la capacité de conserver la mémoire de l'organisation et ainsi continuer les opérations.

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 ainsi que 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

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Le Canada compte environ 83 847 employés brevetés de l'aviation, 36 366 employés du secteur ferroviaire, environ 28 737 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, ferroviaire et maritime affectent aussi le Tribunal, y compris la désignation de plusieurs infractions en vertu des textes désignés prévus au *Règlement de l'aviation canadien*, à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Au cours des derniers mois, la compétence du Tribunal s'est étendue à la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*. On prévoit que la réglementation concernant le secteur maritime sera en vigueur au cours du prochain exercice financier. En outre, des dispositions législatives additionnelles concernant les aéroports seront mises en application au cours des prochaines années, ce qui entraînera un nombre accru d'infractions en vertu des textes désignés et, en conséquence, une charge de travail plus élevée pour le Tribunal.

En supposant que la charge de travail puisse augmenter jusqu'à 50 p. 100 avec l'ajout du secteur maritime, 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 conseillers et de leur donner de la formation. Il sera vraisemblablement nécessaire de donner de la formation au personnel en place et d'embaucher du personnel supplémentaire afin de maintenir le niveau d'efficacité actuel du Tribunal dans l'acquittement de son mandat.

Section II : Analyse de l'activité de programme par objectif stratégique

2.1 Analyse détaillée de l'activité 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 mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises 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 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 prises par le ministre des Transports en vertu des lois fédérales sur les transports.

Ressources financières

(en milliers de dollars)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
1 433,0	1 433,0	1 433,0

Ressources humaines

(ETP)

2007-2008	2008-2009	2009-2010
12	12	12

La seule activité du Tribunal est de fournir un processus indépendant de révision aux secteurs aéronautique et ferroviaire permettant ainsi aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou duplication 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 d'arbitrage.

Les mesures d'application de la loi et les décisions portant sur la délivrance des licences du ministre peuvent comprendre l'imposition d'amendes ou 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. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire de document.

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.

En effectuant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports, le Tribunal d'appel des transports du Canada assure un programme d'intérêt public qui 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 assure un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports et menant à des modifications nécessaires à la réglementation, assurant ainsi aux Canadiens le maintien et le renforcement 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 personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les arriérés de cas que l'on retrouve dans l'ancien système judiciaire avant la création de ce Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Section III : Information additionnelle

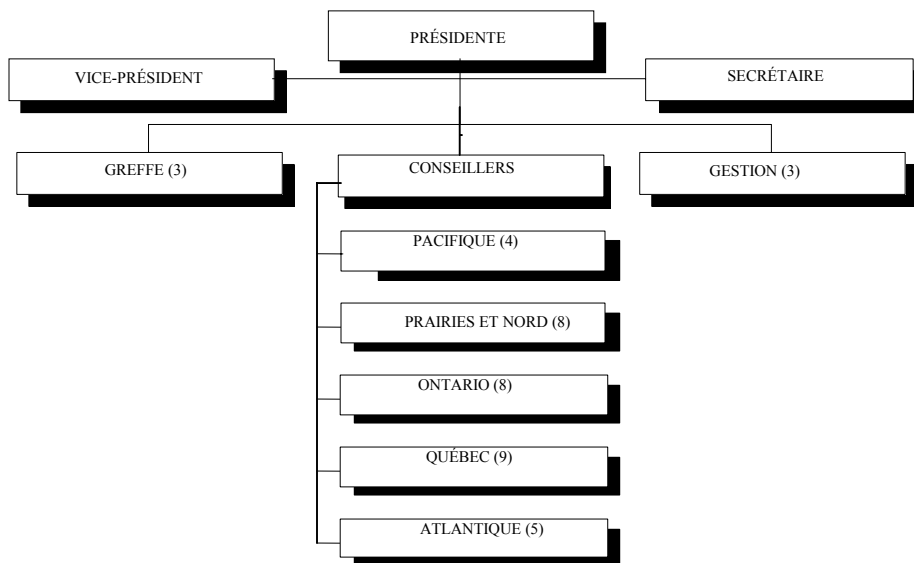
3.1 Renseignements sur l'organisation

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 composition des comités pour entendre les affaires portées devant le Tribunal;
- de la conduite des travaux du Tribunal;
- de son administration.

Le Tribunal rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents temps plein. Trente-quatre conseillers à temps partiel étaient en fonction durant 2005-2006. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence. À la fin de l'an 2006, nous avons procédé à la nomination de quatre conseillers à temps partiel dans le secteur aéronautique.



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

3.2 Lien de l'agence avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada

2007-2008 (en milliers de dollars)					
	Dépenses Budgétaires	Dépenses non budgétaires			
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 de programme	Dépenses de fonctionnement	Prêts, investissements et avances	Total pour le Budget principal	Rajustements (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)	Total des dépenses prévues
Audiences en révision et en appel	1 433,0	0	1 433,0	0	1 433,0
Total	1 433,0	0	1 433,0	0	1 433,0

3.3 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 de programme : Audiences en révision et en appel
Résultat pangouvernemental : Des collectivités sécuritaires et sécurisées

Des informations supplémentaires sont disponible à l'adresse suivante: http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/mrrsp-psgrr/wgf-cp_f.asp

3.4 Tableaux financiers

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

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
Audiences en révision et en appel				
Budgétaire du budget principal des dépenses (brut)	1 329,0	1 333,0	1 333,0	1 333,0
Total du budget principal des dépenses	1 329,0	1 333,0	1 333,0	1 333,0
<i>Rajustements :</i>				
Budget supplémentaire des dépenses				
Montant reporté	58,6			
Fonds additionnels de Transports Canada	173,0			
Ajustement aux fonds additionnels*	(113,0)			
Cadre de politique sur les aéroports	-	100,0	100,0	100,0
Total des rajustements	118,6	100,0	100,0	100,0
Dépenses nettes prévues	1 447,6	1 433,0	1 433,0	1 433,0
Moins : Revenus non disponibles	-	-	-	-
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	221,6	222,9	204,7	200,8
Coût net pour l'agence	1 669,2	1 655,9	1 637,7	1 633,8
Équivalents temps plein	12	12	12	12

* Des fonds ont été demandés à Transports Canada afin d'embaucher du personnel supplémentaire et de tenir des séances de formation pour les nouveaux conseillers à temps partiel.

Tableau 2: Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal

2007-2008 (en milliers de dollars)			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal 2007-2008	Budget principal 2006-2007
70	Dépenses du programme	1 307,0	1 200,0
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	126,0	129,0
	Total pour l'agence	1 433,0	1 329,0

Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2007-2008
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	175,1
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (sauf les fonds renouvelables)	47,8
Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008	222,9

Section IV : Autres sujets d'intérêt

Tribunal d'appel des transports du Canada	Publications
<p>333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5</p> <p>Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : info@tadc.gc.ca Site Internet : http://www.tadc.gc.ca</p> <p>Faye Smith – Présidente</p> <p>Inoccupé / Libre – 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 (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)</p> <p>Suzanne Lagacé – Gestionnaire des Communications</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport sur le rendement - 31 mars 2006 • Rapport annuel 2005-2006 • Guide des requérants • Brochure : Tribunal d'appel des transports du Canada

Section V : Index

Activité de programme par résultat stratégique	4
Analyse détaillée de l'activité de programme.....	9
Analyse de l'activité de programme par objectif stratégique	9
Audiences en révision et en appel.....	9
Autres sujets d'intérêt	15
Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle.....	6
Cadre pangouvernemental	12
Déclaration de la direction	2
Dépenses prévues de l'agence et équivalents temps pleins	13
Entente cadre sur l'union sociale	8
Gouvernement en direct.....	8
Information additionnelle.....	11
Lien de l'agence avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada	12
Message de la présidente	1
Objectif stratégique.....	9
Plans et priorités de l'agence	5
Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal.....	14
Priorités de l'agence.....	3
Procurer un environnement d'apprentissage continu.....	7
Raison d'être	3
Renseignements plus pertinents pour une meilleure gestion	6
Renseignements sur l'organisation	11
Renseignements sommaires	3
Ressources financières	3
Ressources humaines	3
Services reçus à titre gracieux.....	14
Survol.....	1
Tableaux financiers.....	13