



Canadian
Transportation
Agency

Office
des transports
du Canada

Rapport sur les résultats ministériels 2021-2022

Office des transports du Canada

L'honorable Omar Alghabra, C.P., député
Ministre des Transports

Canada 

© Sa Majesté le roi du Chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2022.

N° de catalogue TT2-9F-PDF

ISSN 2561-2816

Table des matières

Message de la présidente et première dirigeante	1
Aperçu des résultats	3
Résultats : ce que nous avons accompli	5
Responsabilités essentielles	5
Services internes.....	12
Dépenses et ressources humaines	15
Dépenses	15
Ressources humaines	17
Dépenses par crédit voté	18
Dépenses et activités du gouvernement du Canada	18
États financiers et faits saillants des états financiers.....	18
Renseignements ministériels.....	21
Profil organisationnel.....	21
Raison d’être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons	22
Contexte opérationnel	22
Cadre de présentation de rapports	22
Renseignements à l’appui du Répertoire des programmes	23
Tableaux de renseignements supplémentaires	23
Dépenses fiscales fédérales.....	23
Coordonnées de l’organisation	24
Annexe : définitions	25
Notes de fin de rapport.....	29

Message de la présidente et première dirigeante

À bien des égards, 2021-2022 a été une année de transition pour l'Office des transports du Canada (Office). Ces dernières années, l'Office a renforcé le cadre réglementaire dont il est responsable, particulièrement en ce qui concerne la protection des passagers aériens et l'accessibilité du système de transport. Nous nous employons maintenant à mettre en œuvre cette réglementation. Après deux années de pandémie de COVID19, l'ensemble de l'industrie du transport – ferroviaire, aérien, maritime, et transport interprovincial par autobus – s'adapte à un contexte de post-pandémie. Et depuis le 1^{er} juin 2021, date de ma nomination, l'Office a une nouvelle présidente et première dirigeante.

Dans le cadre du rôle de l'Office en tant qu'organisme de réglementation, nous mettons fin à la période d'examen et de modernisation de la réglementation la plus intensive de notre histoire. Au cours de la dernière année, nous avons fait progresser plusieurs initiatives de réglementation telles que :

- le nouveau [Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles](#)ⁱ;
- la tenue de consultations sur l'obligation de remboursement en cas de perturbations de vol indépendantes de la volonté du transporteur au titre du [Règlement sur la protection des passagers aériens](#)ⁱⁱ;
- la mise en œuvre du [Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées](#)ⁱⁱⁱ en vertu de la [Loi canadienne sur l'accessibilité](#)^{iv}.

Pour ce qui est du rôle de tribunal de l'Office, l'impact de la pandémie, conjugué à l'entrée en vigueur du nouveau cadre réglementaire, a entraîné une hausse sans précédent du nombre de plaintes, en particulier de la part de passagers aériens. En 2021-2022, nous avons reçu 12 158 nouvelles plaintes relatives au transport aérien, en plus des 16 515 que nous avons reportées de l'année précédente. Au cours de la dernière année, nous avons traité 15 264 plaintes relatives au transport aérien. Dans le passé, l'Office recevait 1 000 plaintes par année. Cette différence représente un changement fondamental qui nous oblige à axer davantage nos efforts sur les opérations. Nous sommes déterminés à réduire le temps nécessaire pour traiter une plainte, tant aux étapes informelles qu'aux étapes formelles de notre processus de règlement des différends.

Le contexte a également été difficile pour l'industrie ferroviaire et maritime en raison de phénomènes climatiques, de l'augmentation de la demande à l'échelle mondiale et des problèmes liés aux chaînes d'approvisionnement. Nous nous efforcerons également d'améliorer nos services dans ces secteurs.

Afin de tenir compte de cet environnement en évolution, l'Office a adopté de nouvelles priorités stratégiques qui mettent l'accent sur les défis opérationnels, y compris l'élimination de l'arriéré

de plaintes, l'innovation des processus et des services, et l'utilisation accrue de la technologie et des données.

À l'automne, nous travaillerons à partir d'un nouvel immeuble accessible et continuerons de cultiver notre main-d'œuvre diversifiée et de créer un milieu de travail inclusif et équitable.

Je m'engage personnellement à offrir un milieu de travail où les employés de l'Office tirent satisfaction de leur travail. Cela inclut des tâches intéressantes, des relations satisfaisantes avec les superviseurs et les collègues, et l'exécution du travail dans un environnement qui favorise le bien-être des employés.

Je me sens honorée et privilégiée d'avoir été nommée au poste de présidente et première dirigeante de l'Office. Je suis reconnaissante d'avoir eu la possibilité de servir les Canadiens et les Canadiennes à ce titre. Bien que ce soit essentiellement de façon virtuelle, j'ai eu l'occasion de rencontrer les employés de l'Office et de les voir à l'œuvre. J'ai la chance de travailler avec des experts professionnels dévoués qui sont ouverts, souples et créatifs. Je tiens à les remercier du soutien qu'ils m'ont apporté dans l'exercice de mes nouvelles fonctions.

J'ai aussi eu la grande chance de pouvoir travailler avec les membres de l'Office. Je tiens à les remercier pour leur accueil et leur collaboration constante. Je tiens à exprimer ma gratitude envers Liz Barker, vice-présidente de l'Office, qui a partagé généreusement ses profondes connaissances et sa vaste expérience dès mon arrivée en poste. Avec une équipe d'aussi grande qualité, je suis convaincue que l'Office est bien placé pour continuer à mener à bien son mandat et à obtenir des résultats pour la population canadienne.

Aperçu des résultats

En 2021-2022, l'Office des transports du Canada (Office) a :

- ▶ fait avancer les travaux visant à établir une nouvelle obligation de remboursement par les compagnies aériennes afin de combler une lacune dans le [*Règlement sur la protection des passagers aériens*](#)^v (RPPA) mise en évidence par la pandémie;
- ▶ finalisé le [*Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles*](#)^{vi} (REPRTA) visant les fournisseurs de services de transport;
- ▶ traité une nouvelle fois un nombre record de plaintes relatives au transport aérien, soit 15 264; il s'agit de la sixième année consécutive d'augmentation du nombre de plaintes;
- ▶ mis en œuvre le [*Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*](#)^{vii} (RTAPH);
- ▶ adopté un nouveau [*cadre stratégique*](#)^{viii} qui fait porter nos efforts sur l'atteinte des résultats visés par la Politique nationale des transports, définie dans la [*Loi sur les transports au Canada*](#)^{ix}.

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats de l'Office, consulter la section « Résultats : ce que nous avons accompli » du présent rapport.

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilités essentielles

Services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs de services de transport et les usagers

Description

Établir et mettre en application des règles liées à l'économie, à l'accessibilité et à la protection des passagers aériens pour le réseau de transport national; régler les différends entre les fournisseurs de services de transport et les usagers au moyen de la facilitation, de la médiation, de l'arbitrage et du processus décisionnel formel, et fournir des renseignements aux intervenants et aux Canadiens en général sur le réseau de transport et sur leurs droits et leurs responsabilités en matière de transport.

Résultats

Durant l'exercice 2021-2022, l'Office a traité 15 264 plaintes, un chiffre record qui représente une augmentation substantielle du nombre de plaintes pour une sixième année consécutive.

L'Office a [terminé son enquête relativement au RPPA](#)^x en novembre 2021. L'enquête a permis à l'Office de fournir certaines interprétations d'aspects clés du RPPA, dont la catégorisation des perturbations de vol comme étant attribuables au transporteur ou indépendantes de sa volonté, et l'obligation pour le transporteur de fournir des renseignements clairs sur les raisons d'une perturbation de vol et celles du rejet d'une demande d'indemnisation. En apportant des précisions sur les obligations des compagnies aériennes et les droits des passagers, l'enquête a amené un plus grand nombre de plaignants à retirer leur demande cette année.

Voici les principaux résultats obtenus par l'Office dans le cadre de son mandat en matière d'accessibilité :

- La prise d'un nouveau règlement intitulé [Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles](#)^{xi} (REPRTA). Le REPRTA a été pris en vertu de la [Loi canadienne sur l'accessibilité](#)^{xii} (LCA). La LCA énonce des exigences en matière d'établissement de plans et de rapports pour permettre de reconnaître et d'éliminer les obstacles et de prévenir de nouveaux obstacles dans des domaines prioritaires comme les communications, les services et l'équipement;
- La publication de [trois guides sur la LCA et le REPRTA](#)^{xiii}. Ces guides facilitent la mise en œuvre des exigences relatives aux plans sur l'accessibilité, à la rétroaction et aux rapports d'étape;
- La mise en œuvre – grâce à des guides et à des initiatives de sensibilisation de l'industrie¹ – de certaines des dispositions les plus complexes du [Règlement sur les transports acces-](#)

¹ [Guide sur les transports accessibles — Communications avec les personnes handicapées \(otc-cta.gc.ca\)](#) – S.8

[sibles aux personnes handicapées](#)^{xiv} (RTAPH), qui établit un ensemble complet d'exigences juridiquement contraignantes en matière de transports accessibles. Il est question ici des dispositions liées aux exigences en matière d'accessibilité pour les rampes et les appareils élévateurs servant à aider une personne handicapée, notamment une personne utilisant une aide à la mobilité, à monter à bord d'un aéronef, d'un train, d'un traversier ou d'un autobus, ou à l'aider à en descendre; ainsi que des dispositions liées aux guichets libre-service automatisés accessibles.

L'Office a obtenu d'autres résultats en 2021-2022 relativement à son mandat dans des domaines tels que la délivrance de licences et l'émission d'autres déterminations; le soutien dans le cadre de négociations internationales d'accords relatifs au transport aérien; le règlement de différends; et la surveillance de la conformité et l'application de la loi. Par exemple, l'Office a :

- délivré 64 nouvelles licences de transporteurs aériens, 792 permis d'affrètement aérien, ainsi que 2 nouvelles licences pour le transport aérien de marchandises à des exploitants de drones;
- mis en œuvre les nouvelles [exigences de couverture d'assurance responsabilité minimale en matière de responsabilité passager et de responsabilité civile pour les transporteurs aériens](#)^{xv}, et examiné le certificat d'assurance de chaque transporteur aérien titulaire d'une licence pour confirmer qu'il détenait la nouvelle couverture minimale appropriée;
- suspendu la licence des vols internationaux réguliers d'Aeroflot à la suite de la [décision du gouvernement du Canada de fermer l'espace aérien canadien aux transporteurs aériens russes](#)^{xvi}. Cette directive découle de l'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022. Aeroflot était le seul transporteur aérien russe autorisé à fournir des services aériens réguliers au Canada;
- rendu une [détermination](#)^{xvii} concernant l'exploitation du projet de pôle logistique de Milton. L'Office a approuvé la demande de CN – sous réserve des conditions énumérées dans la décision;
- participé à la négociation et à la mise en œuvre d'accords relatifs au transport aérien international avec la Chine, l'Indonésie, le Panama et la Suisse;
- déterminé le revenu admissible maximal (RAM) pour CN et CP. L'Office a [déterminé](#)^{xviii} que pour la campagne agricole 2020-2021, le revenu de CN a dépassé son RAM, et celui de CP était inférieur à son RAM. Comme le prévoit la [Loi sur les transports au Canada](#)^{xix}, l'Office a ordonné à CN de payer le montant excédentaire et une pénalité de 5 % s'élevant à 119 984 \$ à la [Western Grains Research Foundation](#)^{xx} (un organisme financé et dirigé par des agriculteurs);
- établi les indices des prix composites afférents au volume (IPCAV) pour la campagne agricole 2021-2022. Les IPCAV de CN et CP pour 2021-2022 ont été établis dans la détermination [R-2021-64](#)^{xxi}. L'IPCAV de CP été ajusté dans la détermination [R-2021-173](#)^{xxii} afin de tenir compte des coûts additionnels que représente l'achat de wagons-trémies;

[Guide sur les fournisseurs de services de transport visés par le Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées | Office des transports du Canada \(otc-cta.gc.ca\)](#)

- rendu sa détermination annuelle (R-2021-176)^{xxiii} des prix d'interconnexion réglementés de 2022. L'interconnexion fait partie des dispositions de la [Loi sur les transports au Canada](#)^{xxiv} concernant l'accès concurrentiel. Cette activité permet à certains expéditeurs d'avoir accès aux services de compagnies de chemin de fer qui ne desservent pas directement leurs installations;
- rendu ses déterminations annuelles du coût du capital pour [CN](#)^{xxv} et [CP](#)^{xxvi} pour le grain de l'Ouest; ces déterminations sont fondées sur une analyse de la structure du capital;
- réglé 56 différends dans le domaine ferroviaire;
- répondu à 239 demandes de renseignements par l'entremise du service d'assistance téléphonique pour les compagnies et expéditeurs ferroviaires et les communautés;
- traité 46 demandes de cabotage;
- examiné les certificats d'aptitude de toutes les compagnies de chemin de fer qui transportent des marchandises ou en autorisent le transport sur leurs voies.

Analyse comparative entre les sexes plus

L'Office a continué de favoriser et de maintenir un milieu de travail sain et respectueux dans lequel chaque personne est traitée avec courtoisie et dignité, où le harcèlement et la discrimination ne sont pas tolérés, et les besoins différents de chacun sont pris en compte. Ces valeurs fondamentales sont intégrées dans les processus décisionnels.

En 2021-2022, l'ACS+ a été appliquée et surveillée dans le contexte des présentations au Conseil du Trésor, de l'élaboration des règlements et des mémoires au Cabinet. Des données portant sur l'équité en matière d'emploi, la diversité et l'inclusion ont été recueillies et ont fait l'objet d'un suivi.

Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 et objectifs de développement durable

L'Office souscrit aux principes de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) en respectant la Politique d'achats écologiques.

Cette politique s'inscrit dans les mesures que prend le gouvernement du Canada pour promouvoir la bonne intendance environnementale. Conformément aux objectifs de la politique, l'Office appuie le développement durable en intégrant des facteurs de rendement environnemental dans le processus décisionnel lié aux achats, au moyen des actions décrites dans l'objectif d'écologisation du gouvernement de la SFDD de 2019 à 2022.

Expérimentation

L'Office a continué de mettre à l'essai des approches novatrices dans la façon dont il établit des liens avec les Canadiens et mène ses activités, comme suit :

Consultation du public : L'Office a consulté les Canadiens au moyen d'une variété d'approches novatrices, comme des questionnaires en ligne, des présentations par écrit et des séances de consultation par vidéo partout au pays. Grâce à ces activités, l'Office comprend maintenant mieux

les points de vue d'un grand nombre de citoyens, de parties prenantes et d'experts, et est mieux outillé pour concevoir des politiques et des programmes plus efficaces qui reposent sur des informations fiables.

Audiences par vidéoconférence : Il peut être utile de tenir une audience, par exemple si un dossier est particulièrement complexe, ou si l'intérêt du public est particulièrement grand. L'Office envisage des options de vidéoconférence, pour la totalité ou une partie de l'audience, lorsque les circonstances s'y prêtent, pendant et après la pandémie.

Conformité et application de la loi : L'Office a adopté de nombreuses approches novatrices et développe des outils pour appuyer son programme visant à moderniser la surveillance de la conformité et l'application de la loi (p. ex. analyses des habitudes et des tendances, outils pour l'évaluation des risques, analyse de données), afin d'amener le plus possible les entités réglementées à se conformer de manière proactive. Ces mesures reflètent les leçons tirées durant la pandémie et l'évolution des pratiques exemplaires, plus généralement dans le domaine de la réglementation, notamment grâce à des avancées technologiques.

Principaux risques

Entre le moment où le RPPA est entré pleinement en vigueur le 15 décembre 2019 et le début de la pandémie trois mois plus tard, l'Office a commencé à recevoir un nombre sans précédent de plaintes par rapport aux années antérieures, et ce nombre a continué d'augmenter en 2021-2022, malgré la baisse du trafic aérien liée à la pandémie. Même si le Parlement lui a accordé une hausse de financement temporaire en réponse à cette situation, l'Office a dû essentiellement faire face à ces pressions en procédant à une réaffectation de ses ressources et en réalisant des gains de productivité importants.

En plus de la demande accrue de services de règlement des différends, des pressions croissantes s'exercent sur la capacité de l'Office à atteindre ses objectifs en raison d'une augmentation importante de ses responsabilités législatives et réglementaires – les dispositions réglementaires dont l'Office est responsable ont augmenté d'environ 370 %. L'Office a pris des mesures pour moderniser et accroître l'efficacité de ses processus, mais malgré ces ressources temporaires et ces améliorations opérationnelles, l'arriéré de plaintes risque de continuer à augmenter.

Résultats atteints

Le tableau suivant montre, en ce qui concerne les services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs de services de transport et les usagers, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2021-2022, ainsi que les résultats réels pour les trois derniers exercices pour lesquels ces résultats sont disponibles.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Un réseau de transport national efficace et concurrentiel	Indice de fluidité des transports	Obtenir les données de référence (2021)	À déterminer	Non disponible	Non disponible	Non disponible
	Pourcentage d'autorisations réglementaires délivrées, ainsi que de différends et de cas de déterminations contestées qui ont été réglés, en respectant les normes de service	Au moins 85 %	Mars 2021	93 %	93 %	94 %
	Pourcentage de fournisseurs de services de transport qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires	Au moins 80 %	Mars 2021	80 %	Non disponible	Non disponible (note 1)
Des services de transports accessibles pour les personnes handicapées	Pourcentage de transporteurs aériens, ferroviaires et maritimes et d'exploitants d'installations qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires et aux codes de pratiques en matière d'accessibilité	Au moins 80 %	Mars 2021	69 %	Non disponible	Non disponible (note 1)
	Pourcentage de différends relatifs au transport accessible qui ont été réglés en conformité avec les normes de service	Au moins 80 %	Mars 2021	84 %	82 %	75 % (note 2)

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Protection des voyageurs aériens en tant que consommateurs	Pourcentage de transporteurs aériens qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires en matière de protection des consommateurs	Obtenir les données de référence (2021)	À déterminer	Non disponible	Non disponible	Non disponible
	Pourcentage de différends relatifs à la protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien qui ont été réglés en conformité avec les normes de service	Au moins 85 %	Mars 2021	50 %	33 %	28 % (note 3)

Note 1 : En raison de la COVID-19, l'Office n'a pas été en mesure d'entreprendre les activités de surveillance de la conformité requises pour recueillir des données adéquates pour cet indicateur. L'Office a actualisé ses activités de conformité et d'application de la loi et est en voie d'apporter des modifications à la méthode utilisée pour cet indicateur puisqu'il ne reflète plus le résultat visé par le programme.

Note 2 : Un écart mineur par rapport aux objectifs de la norme de service a été constaté durant la période visée par le rapport. Cet écart s'explique principalement par la participation des parties, dont la disponibilité a été moindre durant la pandémie. Il est aussi attribuable à la complexité de certains différends en matière d'accessibilité, qui ont exigé un travail considérable de la part des parties, la participation d'experts et des actes de procédure plus longs.

Note 3 : En 2021-2022, les différends liés à la protection des passagers aériens en tant que consommateurs ont été réglés en conformité avec les normes de service à raison de 28 %, soit un taux inférieur à la cible de 85 %. Un nombre sans précédent de plaintes relatives au transport aérien continue d'exercer des pressions sur le budget actuel de l'Office, et de faire qu'un plus grand nombre de plaintes sont réglées sans que les normes de service soient respectées.

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de l'Office figurent dans l'[InfoBase du GC](#)^{xxvii}.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant montre, en ce qui concerne les services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs de services de transport et les usagers, les dépenses budgétaires de 2021-2022, ainsi que les dépenses réelles pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
30 896 919	23 524 771	31 713 130	29 722 148	6 197 377

Le chiffre de 23,5 millions de dollars en dépenses prévues pour 2021-2022 est tiré du Plan ministériel de 2021-2022. Toutefois, depuis le dépôt de ce plan le 25 février 2021, l'Office s'est vu accorder un financement temporaire de 9,4 millions pour continuer à répondre à un nombre plus élevé de plaintes relatives au service et à l'accessibilité, dont 7,4 millions ont été affectés aux ressources pour les programmes, ce qui porte le total des dépenses prévues pour 2021-2022 à 30,9 millions de dollars. Les dépenses réelles de 29,7 millions pour 2021-2022 témoignent de cette hausse de financement.

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de l'Office figurent dans l'[InfoBase du GC](#)^{xxviii}.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant indique, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère a besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2021-2022.

Nombre prévu d'équivalents temps plein en 2021-2022	Nombre réel d'équivalents temps plein en 2021-2022	Écart en 2021-2022 (nombre réel moins nombre prévu d'équivalents temps plein)
194	245	51

Le chiffre de 194 équivalents temps plein prévus pour 2021-2022 est tiré du Plan ministériel de 2021-2022. Toutefois, depuis le dépôt de ce plan le 25 février 2021, l'Office s'est vu accorder un financement temporaire de 9,4 millions pour continuer à répondre à un nombre plus élevé de plaintes relatives au service et à l'accessibilité, dont 7,4 millions ont été affectés aux ressources pour les programmes. Par conséquent, le nombre réel d'équivalents temps plein a été plus élevé que prévu.

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de l'Office figurent dans l'[InfoBase du GC](#)^{xxix}.

Services internes

Description

On entend par services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'une organisation. Les services internes désignent les activités et les ressources des 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation, sans égard au modèle de prestation des services internes de l'organisation. Les 10 catégories de services sont les suivantes :

- ▶ services de gestion des acquisitions;
- ▶ services de communication;
- ▶ services de gestion des finances;
- ▶ services de gestion des ressources humaines;
- ▶ services de gestion de l'information;
- ▶ services des technologies de l'information;
- ▶ services juridiques;
- ▶ services de gestion du matériel;
- ▶ services de gestion et de surveillance;
- ▶ services de gestion des biens immobiliers.

En 2021-2022, l'Office a déménagé dans un nouvel immeuble situé au 60, rue Laval. L'installation devrait être prête à accueillir les employés à l'automne 2022. Cet immeuble nouvellement construit accueillera la nouvelle génération d'employés de l'Office. Le nouveau milieu de travail est conforme aux normes du gouvernement du Canada en matière d'adaptation et conviendra parfaitement à notre effectif hybride. De plus, l'accessibilité étant un élément clé de notre mandat, nous avons travaillé en collaboration avec la fondation Rick Hansen durant les étapes de conception et de construction de notre nouvel immeuble et avons obtenu sa certification Or, ce qui met en lumière les efforts soutenus que nous avons déployés pour éliminer les obstacles physiques dans nos installations.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant présente, pour les services internes, les dépenses budgétaires en 2021-2022, ainsi que les dépenses pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
9 495 598	9 891 939	14 041 344	13 165 739	3 273 800

Le chiffre de 9,9 millions de dollars en dépenses prévues pour 2021-2022 est tiré du Plan ministériel de 2021-2022. Toutefois, depuis le dépôt de ce plan le 25 février 2021, l'Office s'est vu accorder un financement temporaire de 9,4 millions pour continuer à répondre à un nombre plus élevé de plaintes relatives au service et à l'accessibilité, dont 2 millions ont été affectés aux ressources pour les services internes. De plus, l'Office a reporté 3,5 millions de dollars pour payer les coûts du projet lié aux *Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à l'initiative Milieu de travail 2.0*. Les dépenses réelles de 13,2 millions pour 2021-2022 témoignent de cette hausse de financement.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère a besoin pour fournir ses services internes en 2021-2022.

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022	Nombre d'équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2021-2022
58	68	10

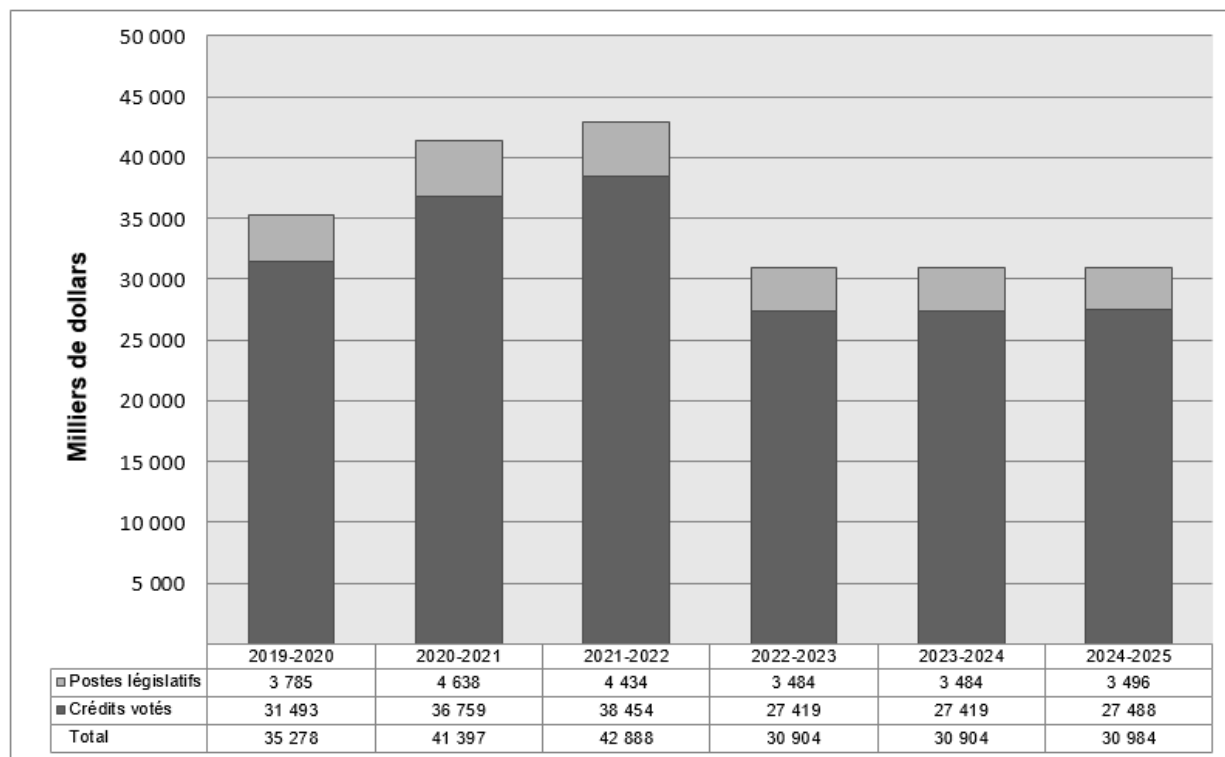
Le chiffre de 58 équivalents temps plein prévus pour 2021-2022 est tiré du Plan ministériel de 2021-2022. Toutefois, depuis le dépôt de ce plan le 25 février 2021, l'Office s'est vu accorder un financement temporaire de 9,4 millions pour continuer à répondre à un nombre plus élevé de plaintes relatives au service et à l'accessibilité, dont 2 millions ont été affectés aux ressources pour les services internes. Par conséquent, le nombre réel d'équivalents temps plein a été plus élevé que prévu.

Dépenses et ressources humaines

Dépenses

Dépenses de 2019-2020 à 2024-2025

Le graphique suivant présente les dépenses prévues (votées et législatives) au fil du temps.



Pour les exercices 2019-2020, 2020-2021 et 2021-2022, les montants indiqués représentent les dépenses réelles déclarées dans les Comptes publics.

Pour l'exercice 2022-2023, les dépenses prévues montrent une diminution d'environ 12 millions de dollars par rapport aux dépenses réelles de l'exercice précédent. Cette diminution est principalement attribuable à l'élimination graduelle du financement temporaire qu'a reçu l'Office en 2021-2022 (9,4 millions) pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes relatives au service et à l'accessibilité, comme annoncé dans le Portrait économique et budgétaire 2020. Les dépenses prévues tiennent également compte du financement temporaire reçu dans le cadre de l'initiative Canada accessible (1,1 million). Les dépenses prévues ne comprennent pas le remboursement des dépenses salariales admissibles, non plus que le report du budget de fonctionnement, puisqu'il n'est pas possible de les estimer avec certitude.

Pour la période de 2023-2024 à 2024-2025, les dépenses prévues reflètent le financement approuvé par le Conseil du Trésor en vue d'appuyer les résultats stratégiques et les programmes

de l'Office. Ces dépenses ont varié légèrement dans les exercices précédents puisqu'elles ne comprennent pas le remboursement des dépenses salariales admissibles ni les reports du budget de fonctionnement, étant donné qu'il n'est pas possible de les estimer avec certitude.

Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau « Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes » présente les ressources financières budgétaires affectées aux responsabilités essentielles et aux services internes de l'Office.

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022
Services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs de services de transport et les usagers	30 896 919	23 524 771	21 755 639	21 755 639	31 713 130	26 431 544	30 404 751	29 722 148
Services internes	9 495 598	9 891 939	9 148 036	9 148 036	14 041 344	8 846 242	10 992 478	13 165 739
Total	40 392 517	33 416 710	30 903 675	30 903 675	45 754 474	35 277 786	41 397 229	42 887 887

Les écarts observés en 2021-2022 entre le budget principal des dépenses, les dépenses prévues, le total des autorisations pouvant être utilisées et les dépenses réelles de l'exercice sont en grande partie attribuables au moment de l'approbation des éléments clés du cycle financier. Le total des autorisations pouvant être utilisées en 2021-2022 (45,8 millions de dollars) représente le budget principal des dépenses (40,4 millions) ainsi que les rajustements aux autorisations, tels que le nouveau financement temporaire de 9,4 millions pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes relatives au service et à l'accessibilité, comme annoncé dans le Portrait économique et budgétaire 2020, l'enveloppe de 3,5 millions de dollars, reportée de 2020-2021, pour payer les coûts du projet lié aux *Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à*

l'initiative Milieu de travail 2.0, le report du budget de fonctionnement, et les rajustements à la rémunération découlant du renouvellement de certaines conventions.

Le total des autorisations pouvant être utilisées en 2021-2022 (45,8 millions de dollars) était supérieur aux dépenses réelles en 2021-2022 (42,9 millions). L'écart de 2,9 millions est principalement attribuable aux retards dans le projet lié aux *Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à l'initiative Milieu de travail 2.0*.

Le total des dépenses réelles pour 2021-2022 (42,9 millions de dollars) est supérieur à celui de 2020-2021 (41,4 millions). Cet écart est principalement attribuable au financement temporaire qu'a reçu l'Office pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes relatives au service et à l'accessibilité, comme annoncé dans le Portrait économique et budgétaire 2020.

Ressources humaines

Le tableau « Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes » présente les équivalents temps plein (ETP) affectés à chacune des responsabilités essentielles et aux services internes de l'Office.

Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024
Services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs de services de transport et les usagers	223	253	194	245	187	186
Services internes	63	66	58	68	54	52
Total	286	319	252	313	241	238

En moyenne, le nombre d'équivalents temps plein est demeuré constant jusqu'à l'exercice 2018-2019. Depuis, le nombre d'équivalents temps plein de l'Office a augmenté, principalement en raison de l'exercice de ses nouvelles responsabilités découlant de l'entrée en vigueur de la *Loi sur la modernisation des transports* le 23 mai 2018, de la charge de travail liée à l'augmentation du nombre de plaintes relatives au service et à l'accessibilité, et de la mise en œuvre du *Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA)*. Le nombre d'équivalents temps plein prévu devrait baisser au cours des prochaines années en raison de la diminution du financement reçu pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes liées aux services et à

l'accessibilité, ainsi que pour soutenir l'initiative de modernisation de l'Office et l'initiative Canada accessible.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives de l'Office, consultez les [Comptes publics du Canada 2021](#)^{xxx}.

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

Des renseignements sur l'harmonisation des dépenses de l'Office avec les dépenses et les activités du gouvernement du Canada figurent dans l'[InfoBase du GC](#)^{xxxi}.

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les états financiers (non audités) de l'Office pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 sont affichés sur le site Web ministériel.

Faits saillants des états financiers

État condensé des résultats (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2021-2022	Résultats réels 2021-2022	Résultats réels 2020-2021	Écart (résultats réels de 2021-2022 moins résultats prévus de 2021-2022)	Écart (résultats réels de 2021-2022 moins résultats réels de 2020-2021)
Total des charges	38 718 780	46 373 605	46 806 414	7 654 825	(432 809)
Total des recettes	-	80	7 220	80	(7 140)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	38 718 780	46 373 525	46 799 194	7 654 745	(425 669)

Le total des dépenses de l'Office a atteint 46,4 millions de dollars en 2021-2022, ce qui représente une diminution de 425 000 \$ (-0,9 %) par rapport au total des dépenses de l'exercice précédent. Cet écart est principalement attribuable à la réduction des coûts relatifs aux locaux en 2021-2022, puisque l'Office se prépare en vue d'un retour au travail en personne dans une toute nouvelle installation. Cette baisse est compensée par les dépenses supplémentaires en personnel qui ont été engagées pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes liées aux services et à l'accessibilité. La majeure partie des fonds, soit 38,1 millions de dollars (82,1 %), ont été consacrés aux salaires et aux avantages sociaux des employés, 9,7 % aux services professionnels

et spéciaux, 2,7 % aux locations, 2 % aux locaux, 1,5 % au matériel et outillage, et les 2 % restants à l'information, aux transports et aux télécommunications, à l'amortissement des immobilisations tangibles, aux services publics, aux fournitures et aux approvisionnements ainsi qu'aux réparations et à l'entretien.

Le chiffre de 38,7 millions de dollars pour les résultats prévus de 2021-2022 est tiré du Plan ministériel de 2021-2022. Toutefois, depuis le dépôt de ce plan le 25 février 2021, l'Office s'est vu accorder un financement temporaire de 9,4 millions pour continuer à répondre à un nombre plus élevé de plaintes relatives au service et à l'accessibilité.

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2022 (en dollars)

Renseignements financiers	2021-2022	2020-2021	Écart (2021-2022 moins 2020-2021)
Total du passif net	6 668 241	8 312 079	(1 643 838)
Total des actifs financiers nets	3 655 198	4 954 423	(1 299 225)
Dette nette du ministère	3 013 043	3 357 656	(344 613)
Total des actifs non financiers	1 059 586	1 111 823	(52 237)
Situation financière nette du ministère	(1 953 457)	(2 245 833)	292 376

Le total des passifs était de 6,7 millions de dollars au terme de l'exercice 2021-2022, ce qui représente une diminution de 1,6 million (-19,8 %) par rapport au total des passifs de l'exercice précédent, qui se chiffrait à 8,3 millions. Cette baisse est principalement attribuable à une diminution des créiteurs enregistrés à la fin de l'exercice, en l'occurrence le rajustement de fin d'année pour les dépenses liées au régime d'avantages sociaux des employés. Les créiteurs et les charges à payer ainsi que les indemnités de vacances et les congés compensatoires représentent la majeure partie du total des passifs, soit 3,5 millions et 2,4 millions, respectivement.

Le total des actifs financiers et non financiers était de 4,7 millions de dollars au terme de l'exercice 2021-2022, ce qui représente une diminution de 1,4 million (-22,3 %) par rapport au total des actifs financiers et non financiers de l'exercice précédent, qui se chiffrait à 6,1 millions. Cette diminution est principalement attribuable à une baisse des montants à recevoir du Trésor (le résultat de la diminution des passifs) déclarés dans la catégorie « Actifs financiers ». Les actifs financiers représentaient 3,7 millions (77,5 %), les immobilisations tangibles, 757 000 \$ (16,1 %), et les dépenses prépayées et les stocks représentaient 6,4 % du total des actifs.

Les renseignements sur les résultats prévus pour 2021-2022 sont fournis dans l'État des résultats prospectif et les notes de 2021-2022 de l'Office.^{xxxii}

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Omar Alghabra, C.P., député, ministre des Transports

Administrateur général : France Pégeot, présidente et première dirigeante

Portefeuille ministériel : Transports

Instrument habilitant : *Loi sur les transports au Canada*, LC 1996, c 10, modifiée

Année de constitution ou de création : 1904

Autres :

L'Office partage la responsabilité pour ce qui est de l'application des lois suivantes :

- [*Loi canadienne sur l'accessibilité \(2019\)*](#)^{xxxiii}
- [*Loi maritime du Canada*](#)^{xxxiv}
- [*Loi canadienne sur l'évaluation environnementale \(2012\)*](#)^{xxxv}
- [*Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*](#)^{xxxvi}
- [*Loi sur le cabotage*](#)^{xxxvii}
- [*Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*](#)^{xxxviii}
- [*Loi sur le pilotage*](#)^{xxxix}
- [*Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*](#)^{xl}
- [*Loi sur la sécurité ferroviaire*](#)^{xli}
- [*Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*](#)^{xlii}

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

- [*Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées, DORS/2019-244*](#)^{xliii}
- [*Règlement sur la protection des passagers aériens, DORS/2019-150*](#)^{xliv}
- [*Règlement sur les transports aériens, DORS/88-58*](#)^{xlvi}
- [*Règlement sur les textes désignés \(Office des transports du Canada\), DORS/99-244*](#)^{xlvi}
- [*Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services, DORS/2014-192*](#)^{xlvii}
- [*Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience, DORS/94-42*](#)^{xlviii}
- [*Règlement sur le calcul des frais ferroviaires, DORS/80-310*](#)^{xlix}
- [*Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, DORS/88-41*](#)^l

- [Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer, DORS/96-337](#)^{li}
- [Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers, DORS/96-338](#)^{lii}
- [Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises, DORS/91-488](#)^{liii}

L'Office partage la responsabilité de l'application des règlements suivants :

- [Règlement sur les renseignements relatifs au transport, DORS/96-334](#)^{liv}
- [Règlement sur le versement par les compagnies de chemin de fer de l'excédent de revenu pour le mouvement du grain, DORS/2001-207](#)^{lv}
- [Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., DORS/98-568](#)^{lvi}
- [Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée, DORS/98-569](#)^{lvii}

L'Office a promulgué les règles suivantes :

- [Règles de l'Office des transports du Canada \(Instances de règlement des différends et certaines règles applicables à toutes les instances\), DORS/2014-104](#)^{lviii}
- [Règles de procédure applicables à l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de service, DORS/2014-94](#)^{lix}

Vous pouvez consulter ces lois et règlements sur le site Web du ministère de la Justice et dans la section [Lois et règlements](#)^{lx} du [site Web de l'Office](#)^{lxi}.

Raison d'être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons

La section « Raison d'être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons » est accessible sur le [site Web de l'Office](#)^{lxii}.

Contexte opérationnel

Des renseignements sur le contexte opérationnel sont accessibles sur le [site Web de l'Office](#)^{lxiii}.

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels de l'Office de 2021-2022 sont présentés ci-dessous.

Présentation graphique du Cadre ministériel des résultats et du Répertoire des programmes

Cadre ministériel des résultats	Responsabilité essentielle : Des services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs de services de transport et les usagers		Services internes	
	Résultat ministériel : Un réseau de transport national efficace et concurrentiel	Indice de fluidité des transports		
		Pourcentage d'autorisations réglementaires délivrées, ainsi que de différends et de cas de déterminations contestées qui ont été réglés en conformité avec les normes de		
		Pourcentage de fournisseurs de services de transport qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires		
	Résultat ministériel : Services de transport accessible pour les personnes handicapées	Pourcentage de transporteurs aériens, ferroviaires et maritimes et d'exploitants d'installations qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires et aux codes de pratiques en matière d'accessibilité		
		Pourcentage de différends relatifs au transport accessible qui ont été réglés en conformité avec les normes de services		
	Résultat ministériel : Protection des voyageurs aériens en tant que consommateurs	Pourcentage de transporteurs aériens qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires en matière de protection des consommateurs		
		Pourcentage de différends relatifs à la protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien qui ont été réglés en conformité avec les normes de services		
	Répertoire des programmes	Programme: Analyse et liaison		
		Programme: Règlement des différends		
Programme: Déterminations et conformité				

Renseignements à l'appui du Répertoire des programmes

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de l'Office figurent dans l'[InfoBase du GC](#).^{lxiv}

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont affichés sur le site [Web de l'Office](#).^{lxv} :

- ▶ [Analyse comparative entre les sexes plus](#)^{lxvi}
- ▶ [Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et objectifs de développement durable](#)^{lxvii}

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au système fiscal pour atteindre des objectifs de politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'imposition, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances du Canada publie chaque année

des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)^{lxviii}. Ce rapport donne aussi des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, dont des descriptions, des objectifs, des données historiques et des renvois aux programmes de dépenses fédérales connexes, ainsi qu'aux évaluations et aux résultats de l'ACS Plus liés aux dépenses fiscales

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale :

Office des transports du Canada
60, rue Laval
Gatineau (Québec) J8X 3G9

Numéro de téléphone : 1-888-222-2592

Télécopieur : 819-997-6727

Adresse de courriel : info@otc-cta.gc.ca

Sites Web : <https://www.otc-cta.gc.ca/>

Annexe : définitions

analyse comparative entre les sexes plus (ACS Plus) (*gender-based analysis plus [GBA Plus]*)

Outil analytique utilisé pour élaborer des politiques, des programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs et mieux comprendre comment des facteurs comme le sexe, la race, l'origine nationale et ethnique, l'origine ou l'identité autochtone, l'âge, l'orientation sexuelle, les conditions socio-économiques, la géographie, la culture et le handicap influent sur les expériences et les résultats et peuvent avoir une incidence sur l'accès aux programmes gouvernementaux et l'expérience vécue dans le cadre de ceux-ci.

Cadre ministériel des résultats (*departmental results framework*)

Cadre qui établit un lien entre les responsabilités essentielles et les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel d'un ministère.

cible (*target*)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit d'atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit (*appropriation*)

Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires (*budgetary expenditures*)

Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; paiements à des sociétés d'État.

dépenses législatives (*statutory expenditures*)

Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

dépenses non budgétaires (*non-budgetary expenditures*)

Recettes et décaissements nets au titre de prêts, d'investissements et d'avances qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (*planned spending*)

En ce qui a trait au Plan ministériel et au Rapport sur les résultats ministériels, montants présentés dans le Budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son Plan ministériel et son Rapport sur les résultats ministériels.

dépenses votées (*voted expenditures*)

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement au moyen d'une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

équivalent temps plein (*full-time equivalent*)

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Pour un poste donné, le nombre d'équivalents temps plein représente le rapport entre le nombre d'heures travaillées par une personne, divisé par le nombre d'heures normales prévues dans sa convention collective.

expérimentation (*experimentation*)

Réalisation d'activités visant à étudier, à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions afin d'orienter la prise de décisions fondée sur des éléments probants et d'améliorer les résultats pour les Canadiens, et à prendre connaissance de ce qui fonctionne, pour qui et dans quelles circonstances. L'expérimentation est liée à l'innovation (l'essai de nouvelles approches), mais en est différente, car elle comporte une comparaison rigoureuse des résultats. À titre d'exemple, le fait d'utiliser un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être un cas d'innovation; le fait de conduire des essais systématiques du nouveau site Web par rapport aux outils existants de sensibilisation ou un ancien site Web pour voir celui qui permet une mobilisation plus efficace est une expérimentation.

indicateur de rendement (*performance indicator*)

Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

indicateur de résultat ministériel (*departmental result indicator*)

Mesure quantitative des progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (*horizontal initiative*)

Initiative dans le cadre de laquelle deux organisations fédérales ou plus reçoivent du financement dans le but d'atteindre un résultat commun, souvent associé à une priorité du gouvernement.

plan (*plan*)

Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Plan ministériel (*Departmental Plan*)

Exposé des plans et du rendement attendu d'un ministère qui reçoit des crédits parlementaires. Les plans ministériels couvrent une période de trois ans et sont habituellement présentés au Parlement au printemps.

priorité ministérielle (*departmental priority*)

Plan ou projet sur lequel un ministère a choisi de concentrer ses efforts et dont il rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être réalisé en premier pour obtenir les résultats ministériels attendus.

priorités pangouvernementales (*government-wide priorities*)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2021-2022, thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2020 (c'est-à-dire protéger les Canadiens de la COVID-19; aider les Canadiens durant la pandémie; rebâtir en mieux : une stratégie pour améliorer la résilience de la classe moyenne; le pays pour lequel nous menons ce combat).

production de rapports sur le rendement (*performance reporting*)

Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme (*program*)

Services et activités, pris séparément ou en groupe, ou une combinaison des deux, qui sont gérés ensemble au sein du ministère et qui portent sur un ensemble déterminé d'extrants, de résultats ou de niveaux de service.

Rapport sur les résultats ministériels (*Departmental Results Report*)

Rapport qui présente les réalisations réelles d'un ministère par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le Plan ministériel correspondant.

rendement (*performance*)

Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

répertoire des programmes (*program Inventory*)

Compilation de l'ensemble des programmes du ministère et description de la manière dont les ressources sont organisées pour contribuer aux responsabilités essentielles et aux résultats du ministère.

responsabilité essentielle (*core responsibility*)

Fonction ou rôle permanent exercé par un ministère. Les intentions du ministère concernant une responsabilité essentielle se traduisent par un ou plusieurs résultats ministériels auxquels le ministère cherche à contribuer ou sur lesquels il veut avoir une influence.

résultat (*result*)

Conséquence attribuable en partie à une organisation, une politique, un programme ou une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat ministériel (*departmental result*)

Conséquence ou résultat qu'un ministère cherche à atteindre. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

Notes de fin de rapport

- ⁱ Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2021/2021-12-22/html/sor-dors243-fra.html>
- ⁱⁱ Règlement sur la protection des passagers aériens, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-150/>
- ⁱⁱⁱ Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-244/index.html>
- ^{iv} Loi canadienne sur l'accessibilité, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-0.6/>
- ^v Règlement sur la protection des passagers aériens, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-150/index.html>
- ^{vi} Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2021/2021-12-22/html/sor-dors243-fra.html>
- ^{vii} Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-244/index.html>
- ^{viii} Cadre stratégique, <https://otc-cta.gc.ca/fra/cadre-strategique-2021-2024-lotc-fiers-notre-histoire-prets-pour-lavenir>
- ^{ix} Loi sur les transports au Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/>
- ^x Décision n° 122-C-A-2021 rendue à l'issue de l'enquête relativement au RPPA, <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/122-c-a-2021>
- ^{xi} Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2021/2021-12-22/html/sor-dors243-fra.html>
- ^{xii} Loi canadienne sur l'accessibilité, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-0.6/>
- ^{xiii} Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles, <https://otc-cta.gc.ca/fra/reglement-sur-letablissement-des-plans-et-des-rapports-matiere-transports-accessibles>
- ^{xiv} Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles, <https://otc-cta.gc.ca/fra/reglement-sur-letablissement-des-plans-et-des-rapports-matiere-transports-accessibles>
- ^{xv} Nouvelle exigence de couverture d'assurance responsabilité minimale en vigueur le 1er juillet 2021, <https://otc-cta.gc.ca/fra/nouvelle-exigence-couverture-dassurance-responsabilite-minimale-vigueur-1er-juillet-2021>
- ^{xvi} Le gouvernement du Canada interdit aux aéronefs russes de pénétrer dans l'espace aérien canadien, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2022/02/le-gouvernement-du-canada-interdit-aux-aeronefs-russes-de-penetrer-dans-lespace-aerien-canadien.html>
- ^{xvii} Détermination n° R-2021-172, <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/r-2021-172>
- ^{xviii} Détermination n° R-2021-197, <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/r-2021-197>
- ^{xix} Loi sur les transports au Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/>
- ^{xx} Western Grains Research Foundation, <https://wgrf.ca/>
- ^{xxi} Détermination n° R-2021-64, <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/r-2021-64>
- ^{xxii} Détermination n° R-2021-173, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra/decision/r-2021-173>
- ^{xxiii} Détermination n° R-2021-176, <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/r-2021-176>
- ^{xxiv} Loi sur les transports au Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/>
- ^{xxv} Lettre-décision n° LET-R-34-2021, <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/let-r-34-2021>
- ^{xxvi} Lettre-décision n° LET-R-35-2021, <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/let-r-35-2021>
- ^{xxvii} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{xxviii} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{xxix} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{xxx} Comptes publics du Canada, <https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- ^{xxxi} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{xxxii} État des résultats prospectifs, <https://otc-cta.gc.ca/fra/publication/etat-des-resultats-prospectif-pour-exercices-se-terminant-31-mars-2022-et-31-mars-2023>
- ^{xxxiii} Loi canadienne sur l'accessibilité (L.C. 2019, ch. 10), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-0.6/>
- ^{xxxiv} Loi maritime du Canada (L.C. 1998, ch. 10), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/index.html>
- ^{xxxv} Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) (L.C. 2012, ch. 19, art. 52), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-15.21/index.html>

- xxxvi Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (L.C. 1996, ch. 20), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-29.7/index.html>
- xxxvii Loi sur le cabotage (L.C. 1992, ch. 31), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-33.3/index.html>
- xxxviii Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie (L.R.C. (1985), ch. E-9), <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/e-9/index.html>
- xxxix Loi sur le pilotage (L.R.C. (1985), ch. P-14), <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/p-14/index.html>
- xl^l Railway Relocation and Crossing Act (R.S.C., 1985, c. R -4), <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/r-4/index.html>
- xli Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer (L.R.C. (1985), ch. R-4), <https://laws.justice.gc.ca/eng/acts/R-4.2/index.html>
- xlii Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (L.R.C. (1985), ch. 17 (3e suppl.)), <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/s-10.01/index.html>
- xliii Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées (DORS/2019-244), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-244/index.html>
- xliv Règlement sur la protection des passagers aériens (DORS/2019-150), <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-150/index.html>
- xlv Règlement sur les transports aériens (DORS/88-58), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-88-58/index.html>
- lvi Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada) (DORS/99-244), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-244/index.html>
- xlvii Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services (DORS/2014-192), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-192/>
- xlviii Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience (DORS/94-42), <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-94-42/index.html>
- xlix Règlement sur le calcul des frais ferroviaires (DORS/80-310), <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-80-310/index.html>
- ^l Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire (DORS/88-41), <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-88-41/index.html>
- ^{li} Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer (DORS/96-337), <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-337/index.html>
- ^{lii} Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers (DORS/96-338), <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-338/index.html>
- ^{liii} Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises (DORS/91-488) <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-91-488/index.html>
- ^{liv} Règlement sur les renseignements relatifs au transport (DORS/96-334), <https://laws.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-96-334/index.html>
- ^{lv} Règlement sur le versement par les compagnies de chemin de fer de l'excédent de revenu pour le mouvement du grain (DORS/2001-207), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-207/?showtoc=&instrumentnumber=DORS-2001-207>
- ^{lvi} Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (DORS/98-568), <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-98-568/index.html>
- ^{lvii} Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée (DORS/98-569), <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-98-569/index.html>
- ^{lviii} Règles de l'Office des transports du Canada (Instances de règlement des différends et certaines règles applicables à toutes les instances) (DORS/2014-104), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-104/>
- ^{lix} Règles de procédure applicables à l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de service (DORS/2014-94), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-94/>
- ^{lx} Lois et règlements, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra/lois-et-reglements-accueil>
- ^{lxi} Site Web de l'Office, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- ^{lxii} Site Web de l'Office, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- ^{lxiii} Site Web de l'Office, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- ^{lxiv} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{lxv} Site Web de l'Office, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- ^{lxvi} Analyse comparative entre les sexes plus, <https://otc-cta.gc.ca/fra/rapport-sur-resultats-ministeriels-analyse-comparative-entre-sexes-plus>

^{lxvii} Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et objectifs de développement durable, <https://otc-cta.gc.ca/fra/rapport-sur-resultats-ministeriels-programme-developpement-durable-a-lhorizon-2030-et-objectifs>

^{lxviii} Rapport sur les dépenses fiscales fédérales <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>