



Tribunal de l'aviation civile du Canada

Budget des dépenses
2001-2002

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

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

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

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

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

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

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

No. de catalogue BT31-2/2002-III-78

ISBN 0-660-61505-3

Tribunal de l'aviation civile

2001–2002

Budget des dépenses

Un rapport sur les plans et les priorités

Accordé

L'Honorable David Collenette, Député

Table des matières

Section I :	Message de la présidente	1
Section II :	Vue d'ensemble de l'agence	3
	2.1 Quoi de neuf	3
	2.2 Mandat, rôles et responsabilité	3
	2.3 Objectif du programme	4
	2.4 Contexte de la planification	4
	2.5 Dépenses prévues	5
Section III :	Plans, résultats, activités et ressources	7
	3.1 Renseignement détaillés sur les secteurs d'activité	7
	3.2 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes	8
Section IV :	Initiatives conjointes	11
	4.1 Initiatives horizontales	11
Section V :	Renseignements financiers	13
Section VI :	Autres renseignements	15

Section I : Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités du Tribunal de l'aviation civile. Ce rapport reflète l'expérience acquise par le Tribunal au cours d'une période de plus de quatorze années d'activité.

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi au Canada en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des conseillers du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents 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 élaboré 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 de documents d'aviation canadiens, 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 à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble.

En fonction du défi permanent de gérer sa charge de travail accrue, le Tribunal continuera au cours des prochaines années de concentrer ses efforts sur la réalisation de son mandat actuel ainsi que son mandat élargi. En reconnaissance de l'engagement des conseillers et du personnel face au mandat du Tribunal, je suis confiante que le Tribunal sera en mesure de relever les défis auxquels il sera confronté avec succès.

Faye Smith
Présidente

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Un rapport sur les plans et les priorités 2001–2002

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2001–2002 du Tribunal de l'aviation civile.

À ma connaissance les renseignements :

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

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

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

Nom : _____

Date : _____

Section II : Vue d'ensemble de l'agence

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire établi conformément aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version modifiée (Projet de loi C-36), qui a reçu la sanction royale le 28 juin 1985 et a été proclamée par décret en conseil le 1^{er} juin 1986. L'élaboration de la loi faisait suite aux recommandations formulées aux termes de l'enquête sur la sécurité aérienne au Canada menée par Monsieur le juge Charles L. Dubin.

2.1 Quoi de neuf

En réponse à l'initiative Gouvernement en direct, le Tribunal améliorera la prestation des principaux services qu'il offre à la population afin d'accroître l'efficacité et la satisfaction de sa clientèle en améliorant l'accès et la performance d'usage d'ici l'année 2005.

Sous le régime du projet de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* le Tribunal agira à titre d'organisme multi-modal.

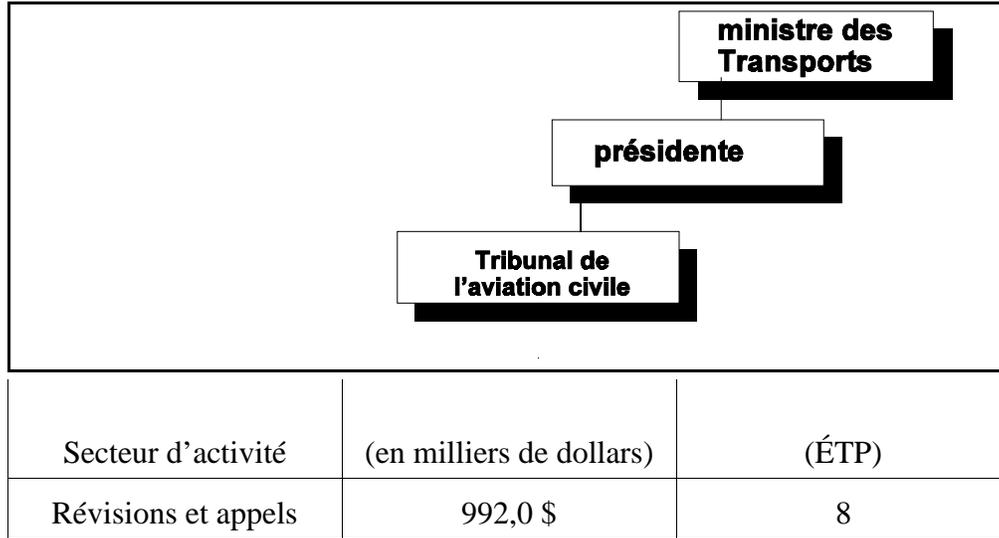
2.2 Mandat, rôles et responsabilité

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision ou en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition d'une peine monétaire, la suspension, l'annulation, ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. Les personnes physiques ou les personnes morales affectées sont désignées sous le nom de titulaire d'un document d'aviation canadien.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. 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.

Organigramme



2.3 Objectif du programme

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

2.4 Contexte de la planification

Le nombre de demandes pour les services du Tribunal a augmenté de façon appréciable. Si l'on fait une comparaison entre le nombre de dossiers actifs des requérants traités en 1998–1999 et le nombre de dossiers à être traités au cours de l'exercice 2000–2001, on prévoit une augmentation globale de 34 %. L'augmentation du nombre de causes réglées à la suite d'audiences plus complexes et plus coûteuses a été plutôt marquée au cours de l'an dernier.

Bien que le nombre moyen d'audiences par mois se chiffre à 5.5 en 1999–2000, la moyenne mensuelle des audiences s'est élevée à 8 pendant le dernier trimestre. Ce niveau mensuel des activités n'a pas changé en 2000–2001. Cette année on prévoit tenir un total de 98 révisions et appels, soit 46 % de plus que les 67 audiences tenues en 1998–1999. À la fin 2000, le Tribunal a réglé 63 audiences, et 20 causes seront fixées pour une audience. Pendant le dernier trimestre de l'année financière, 39 causes seront fixées. On s'attend à ce que les prévisions soient réalisées d'ici la fin de l'exercice 2000-2001.

Pour résumer, par contraste avec les niveaux de référence déjà votés pour les autres coûts de fonctionnement, le montant actuellement disponible, soit 372 000 \$, est considérablement inférieur aux ressources nécessaires pour permettre au Tribunal de traiter en temps opportun du niveau d'activité anticipé. Une demande a été faite pour l'approbation d'un montant supplémentaire de 148 000\$ chaque année en raison de l'augmentation de la charge de travail. Sans le financement additionnel, la période de

temps écoulée avant qu'une audience en révision ne soit tenue après la réception de la requête atteindra plus de 6 mois en moyenne. Par conséquent, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffrera en moyenne à plus de quarante-six jours pour une révision et cinquante jours pour un appel. On donnera la priorité aux causes pouvant être entendues dans les villes principales afin de réduire les coûts de déplacement et le temps que les conseillers consacrent pour se rendre aux audiences.

Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera sa transformation en un tribunal multi-modal des transports au moyen de nouvelles mesures législatives qui seront présentées d'ici la fin du présent exercice. Le tribunal multi-modal constituera le forum permettant de régler des questions en litige liées au transport maritime et ferroviaire en plus des questions d'aviation portées traditionnellement devant le Tribunal. La réorganisation du Tribunal résultera en une augmentation de sa charge de travail globale et exigera une extension de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire d'embaucher plus de gens et de donner un complément de formation au personnel actuel. En supposant que la charge de travail puisse augmenter de jusqu'à 40 %, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multi-modal. C'est donc dire que le mandat du Tribunal élargira davantage au cours des prochaines années.

2.5 Dépenses prévues

Tribunal de l'aviation civile

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2000–2001	Dépenses prévues 2001–2002	Dépenses prévues 2002–2003	Dépenses prévues 2003–2004
Budgétaire du Budget principal des dépenses	985,0	992,0	992,0	992,0
Total du Budget principal des dépenses	985,0	992,0	992,0	992,0
Rajustements**	204,7			
Dépenses nettes prévues	1 189,7	992,0	992,0	992,0
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	197,1	197,1	197,1	197,1
Coût net de l'agence	1 386,8*	1 189,1	1 189,1	1 189,1
Équivalents temps plein	8	8	8	8

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

** Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis le Budget principal des dépenses et doivent comprendre les initiatives du Budget supplémentaire des dépenses, etc.

Section III : Plans, résultats, activités et ressources

3.1 Renseignement détaillés sur les secteurs d'activité

Objectif du secteur d'activité

L'objectif du Tribunal de l'aviation civile est de réviser les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre des Transports à deux niveaux : une révision et un appel.

Description du secteur d'activité

La seule activité du Tribunal de l'aviation civile est de pourvoir un tribunal de l'aviation indépendant permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens d'avoir l'occasion de se faire entendre à une audience.

Le Tribunal fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle le milieu de l'aviation et en offrant ses services au public canadien de l'aviation il contribue à un système de mise en application et de délivrance des permis sécuritaire et efficace.

Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens 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 double emploi 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.

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

Principaux engagements :	Résultats escomptés :
processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre en vertu de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>	des audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalités <ul style="list-style-type: none"> • RRM Partie II • Rapport annuel p. 22 Efficacité
Ressources : 1,2 m \$	le règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un laps de temps raisonnable <ul style="list-style-type: none"> • RRM Partie II Rapport annuel p.22. Règles du Tribunal de l'aviation civile
	des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle <ul style="list-style-type: none"> • RRM Partie II
	la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences <ul style="list-style-type: none"> • RRM Partie II
	la qualité et la consistance des décisions rendues <ul style="list-style-type: none"> • RRM Partie II
	le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation <ul style="list-style-type: none"> • RRM Partie II Réalisations en matière de rendement Site Web : http://198.103.98.171 Guide sur les audiences du Tribunal

- Pour de plus amples renseignements veuillez consulter le document et la page indiqués

Résultats escomptés

À rendre les décisions rapidement, cela permet à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre l'issue 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 1999–2000, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne

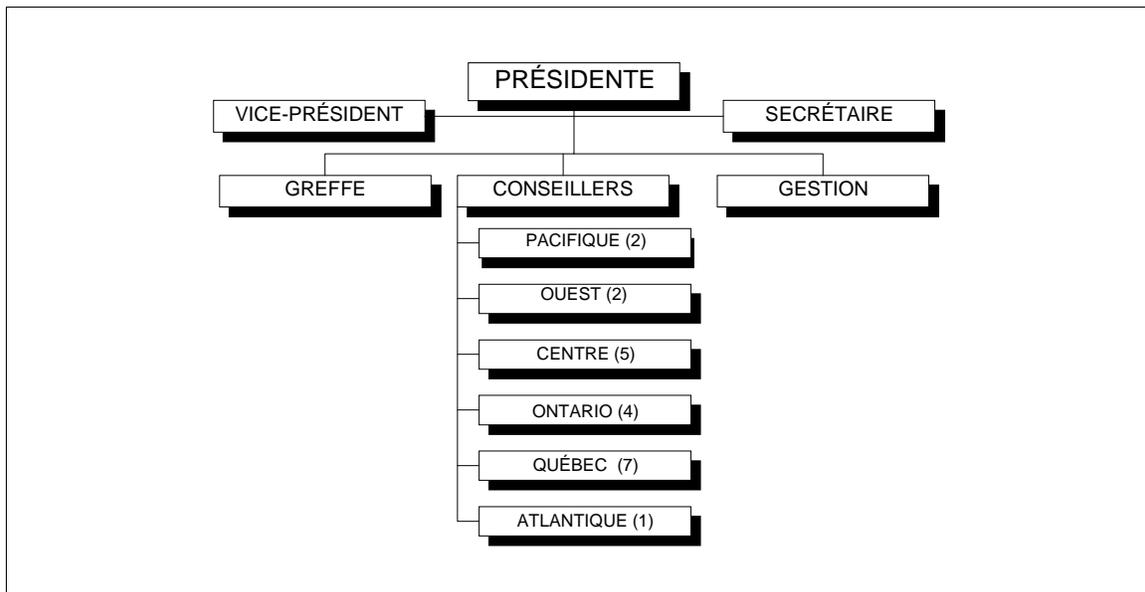
soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à quarante-six pour une révision et cinquante pour un appel. À la fin de 2000, cette moyenne avait augmenté. En raison du plus grand nombre d'audiences et à cause du fait que ces dernières étaient plus complexes, les conseillers ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de conseillers qualifiés en permettant à ces derniers d'être tenus au courant et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les conseillers 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. Tous les nouveaux conseillers suivent une formation interne donnée par le Tribunal.

Les conférences préparatoires aux audiences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Au lieu de fixer des dates d'audiences de façon arbitraire, le personnel du Tribunal consulte les parties pour fixer des dates et des lieux mutuellement convenus. Cela permet d'éviter d'engager des dépenses découlant des annulations de réservations de salles d'audiences et de préparatifs de voyage lorsque la demande d'ajournement est faite pour modifier une date d'audience imposée.

Ressources

Structure Organisationnelle



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 conseiller à temps partiel. Tous les conseillers se réfèrent à la présidente.

La présidente du Tribunal en est aussi la première dirigeante. À ce titre, la présidente est responsable pour le contrôle de 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 huit équivalents temps plein. Vingt et un conseillers à temps partiel étaient en fonction à la fin de l'an 2000. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique. Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale.

Section IV : Initiatives conjointes

4.1 Initiatives horizontales

Le Tribunal est appelé à avoir en place le système de Stratégie d'information financière (SIF) avant le 1^{er} avril 2001. D'ici la fin de l'an 2001, le Tribunal sera relié avec le système financier ministériel commun (SFMC) de TPSGC. Le Conseil du Trésor a alloué un montant du crédit 10 pour couvrir les coûts de l'équipement et la formation. La formation des employés se poursuivra au cours de l'exercice suivant.

Section V : Renseignements financiers

Les tableaux suivant s'appliquent au Tribunal de l'aviation civile :

Tableau 5.1 : Sommaire des dépenses d'immobilisation, par programme et par secteur d'activité

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2000–2001	Dépenses prévues 2001–2002	Dépenses prévues 2002–2003	Dépenses prévues 2003–2002
Tribunal de l'aviation civile	1 189,7	992,0	992,0	992,0
Total	1 189,7	992,0	992,0	992,0

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

(en milliers de dollars)	Total
Dépenses prévues (Budgétaire et non budgétaire du Budget principal des dépenses plus rajustements)	992,0
<i>Plus : Services reçus sans frais</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	158,2
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT	38,9
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	–
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	–
	197,1
<i>Moins : Recettes non disponibles</i>	–
Coût net du programme pour 2001–2002	1 189,1

Section VI : Autres renseignements

Lois et règlements en vigueur

<i>Loi sur l'aéronautique</i>	(L.R., ch. A-2), modifié
<i>Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)</i>	(DOR/99-244) 11 juin 1999
<i>Règles du Tribunal de l'aviation civile</i>	(DORS/93-346), modifié

Références

Tribunal de l'aviation civile	
333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5 Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : cattac@smtp.gc.ca Site Web sur l'Internet : http://www.cat-tac.gc.ca Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Marie Desjardins – Chef intérimaire des services à la haute direction Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique) Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)	Rapport sur le rendement, le 31 mars 2000 Rapport annuel 1999–2000 Guide sur les audiences du Tribunal