



Canadian  
Transportation  
Agency

Office  
des transports  
du Canada

## **Office des transports du Canada**

# **2022-2023**

### Plan ministériel

---

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

N° de catalogue TT2-8F-PDF

ISSN 2371-8641

© Sa Majesté la reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2022.

## **Table des matières**

Message de la présidente et première dirigeante .....	1
Aperçu de nos plans.....	3
Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques.....	5
Services internes : résultats prévus.....	15
Dépenses et ressources humaines prévues .....	17
Dépenses prévues .....	17
Ressources humaines prévues.....	20
Budget des dépenses par crédit voté.....	20
État des résultats condensé prospectif .....	20
Renseignements ministériels .....	23
Profil organisationnel .....	23
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités .....	24
Contexte opérationnel.....	24
Cadre de présentation de rapports .....	25
Renseignements connexes sur le répertoire des programmes .....	25
Tableaux de renseignements supplémentaires .....	26
Dépenses fiscales fédérales .....	26
Coordonnées de l'organisation.....	26
Annexe : définitions .....	27
Notes en fin d'ouvrage .....	31



## Message de la présidente et première dirigeante

Ces dernières années, l'Office des transports du Canada (OTC) 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. Les nouvelles exigences réglementaires, conjuguées à la pandémie de COVID-19 qui se poursuit, ont amené l'OTC à traiter un nombre sans précédent de plaintes de consommateurs tout en continuant de gérer les autres aspects du cadre réglementaire économique liés aux secteurs aérien et ferroviaire, qui font partie des activités principales de l'OTC. En effet, du début de l'année 2021 à la fin de novembre, l'OTC a reçu environ 10 000 plaintes. Grâce à un financement temporaire accordé par le gouvernement du Canada en 2020, l'OTC a traité environ 15 500 plaintes, ce qui représente un nombre record de plaintes traitées au cours d'une année et une augmentation pour une sixième année consécutive.

La plupart des éléments du nouveau cadre réglementaire sont maintenant en vigueur, y compris le *Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles*<sup>i</sup>. Au moment où nous écrivons ces lignes, le Règlement modifiant le Règlement sur la protection des passagers aériens a aussi été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*<sup>ii</sup>. En 2022-2023, l'OTC appliquera son nouveau cadre stratégique de façon à axer les efforts sur l'obtention des résultats visés par la Politique nationale des transports, définie dans la *Loi sur les transports au Canada*<sup>iii</sup>.

Ce nouveau cadre stratégique établit les priorités stratégiques suivantes :

- Règlement des différends en temps opportun et élimination de l'arriéré de plaintes;
- Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire;
- Innovation et modernisation des processus et des services;
- Une organisation axée sur les données, qui est intégrée et compétente sur le plan numérique;
- Un effectif diversifié et un milieu de travail inclusif et équitable.

Dans notre rôle à la fois de tribunal administratif et d'organisme de réglementation, nous ferons le meilleur usage possible des fonds qui nous sont octroyés. En tant que tribunal administratif, nous nous emploierons à éliminer l'arriéré de plaintes, à fournir des services de règlement des différends en temps opportun et à assurer l'accès à la justice au moyen de procédures qui tiennent compte de l'impact et de la complexité des cas. En tant qu'organisme de réglementation, nous mettrons en œuvre et appliquerons efficacement le cadre réglementaire mis en place au cours des dernières années, innoverons et mettrons à jour les processus de l'OTC, et recourrons davantage aux données et à la numérisation dans l'ensemble de l'organisation.

Finalement, j'aimerais rendre hommage aux employés et aux membres nommés de l'OTC. C'est grâce à eux que l'OTC a si bien réussi à s'acquitter de son mandat, en particulier durant la

pandémie. En 2022-2023, nous travaillerons à partir d'un nouvel immeuble accessible et continuerons de développer un effectif diversifié, en veillant à ce qu'il soit inclusif et équitable et en nous assurant qu'il travaille dans un esprit de collégialité et favorise la satisfaction et le bien-être des employés dans un milieu de travail renouvelé.

## Aperçu de nos plans

L'OTC contribue à faire du système de transport national un système accessible, compétitif, efficace et rentable qui répond aux besoins des participants et des collectivités et auquel les gens peuvent se fier.

L'OTC est une organisation indépendante, performante et axée sur les résultats qui utilise son expertise du système de transport national pour servir au mieux les intérêts des Canadiens,

- en tant qu'organisme de réglementation qui travaille avec l'industrie réglementée, les collectivités et les autres intervenants du système de transport, au moyen d'une vaste gamme d'instruments réglementaires et non réglementaires;
- en tant que tribunal administratif qui fournit des services de règlement des différends en temps opportun et assure l'accès à la justice, en recourant à des procédures différentes selon l'impact et la complexité des cas;
- en tant qu'organisation diversifiée, inclusive et équitable qui favorise la satisfaction des employés.

L'OTC a trois mandats :

- Il veille à ce que le réseau de transport national fonctionne efficacement et harmonieusement, dans l'intérêt de tous les Canadiens : depuis ceux qui y travaillent et y investissent, en passant par les producteurs, les expéditeurs, les voyageurs et les entreprises qui l'utilisent, jusqu'aux collectivités où il est exploité.
- Il protège le droit fondamental des personnes handicapées à un système de transport accessible.
- Il offre aux passagers aériens un régime de protection du consommateur.

Pour s'acquitter de ces mandats, l'OTC s'appuie sur les priorités stratégiques qu'il a établies pour 2022-2023 et au-delà :

- Règlement des différends en temps opportun et élimination de l'arriéré de plaintes;
- Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire;
- Innovation et modernisation des processus et des services;
- Une organisation axée sur les données, qui est intégrée et compétente sur le plan numérique;
- Un effectif diversifié et un milieu de travail inclusif et équitable.

Pour de plus amples renseignements sur les plans de l'OTC, consulter la section « Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques » du présent plan.



---

## Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques

Cette section contient des renseignements sur les ressources et les résultats prévus du Ministère pour chacune de ses responsabilités essentielles. Elle contient également des renseignements sur les principaux risques liés à l'atteinte de ces résultats.

### Des services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport

#### Description

Fixer et mettre en application des règles liées à l'économie, à l'accessibilité et à la protection des passagers aériens pour le système de transport national; régler les différends entre les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport 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 système de transport ainsi que leurs droits et leurs responsabilités en matière de transport.

#### Faits saillants de la planification

Ces dernières années, l'OTC 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. Les nouvelles exigences réglementaires, conjuguées à la pandémie de COVID-19 qui se poursuit, ont amené l'OTC à traiter un nombre sans précédent de plaintes de consommateurs tout en continuant de gérer le cadre réglementaire économique pour les secteurs aérien et ferroviaire.

Dans les années à venir, l'OTC s'emploiera à éliminer l'arriéré de plaintes, tout en mettant au point et en œuvre le nouveau cadre réglementaire, en améliorant la prestation et l'efficacité de ses services, et en préparant l'organisation pour l'avenir.

Voici précisément en quoi consistent nos priorités stratégiques :

- **Règlement des différends en temps opportun et élimination de l'arriéré de plaintes.** Au cours de la dernière année, les Canadiens ont déposé un nombre record de plaintes relatives au transport aérien; les ressources de l'OTC ont été mises à l'épreuve au-delà des limites viables, ce qui fait que le travail s'est accumulé. L'OTC, notamment en privilégiant les processus informels de facilitation et de médiation qui permettent de traiter 99 % des cas, continuera d'affecter ses ressources limitées au traitement du plus grand nombre de plaintes possible, aussi rapidement que possible, tout en assurant un traitement équitable pour toutes les parties.

- **Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire.** L’OTC continuera de s’employer à faire du système de transport du Canada le système le plus accessible au monde en appliquant le RTAPH pour les grands fournisseurs de services de transport tout en élaborant une approche pour les petits fournisseurs de services de transport et en mettant en œuvre un nouveau règlement sur l’établissement des plans et des rapports qui oblige les fournisseurs de services de transport à élaborer – en consultation avec la communauté des personnes handicapées – des plans sur l’accessibilité visant à éliminer les obstacles dans leurs activités. L’OTC vise à combler une lacune dans le nouveau cadre réglementaire pour la protection des passagers aériens; il a ainsi proposé des modifications au règlement en ce qui concerne les remboursements dans le cas de certaines perturbations de vol indépendantes de la volonté du transporteur aérien. Notons qu’au moment où nous écrivons ces lignes, ces modifications ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*<sup>iv</sup>.
- **Innovation et modernisation des processus et des services.** L’OTC continuera de maximiser sa capacité et la vitesse de traitement des plaintes en élaborant et en mettant en œuvre des mesures novatrices pour améliorer l’efficacité du règlement des différends.
- **Une organisation axée sur les données, qui est intégrée et compétente sur le plan numérique.** L’OTC améliorera ses données et les mettra à profit pour renforcer sa capacité dans tous les aspects de ses activités, notamment en évaluant son rendement en matière de gestion des plaintes et en mettant en œuvre une approche d’analyse des risques pour cibler les ressources de surveillance de la conformité et d’application de la loi.
- **Un effectif diversifié et un milieu de travail inclusif et équitable.** L’OTC continuera de travailler à faire en sorte que son effectif représente toute la diversité de la société canadienne. Il offrira aux employés un milieu de travail accueillant et une expérience de travail stimulante afin qu’ils atteignent un degré élevé de satisfaction. En particulier, l’OTC tirera parti de son déménagement dans une nouvelle installation accessible pour devenir le milieu de travail hybride privilégié dans la région de la capitale nationale après la pandémie.

## Analyse comparative entre les sexes plus

### Structures de gouvernance

Le comité exécutif de l’OTC a intégré une ACS+ dans le programme de formation obligatoire pour tout le personnel afin de s’assurer que l’OTC continue de faire progresser l’égalité des sexes et d’établir des politiques, des programmes et des services dans le respect des valeurs de l’ACS+.

## Ressources humaines

- Étant donné que l'OTC est une petite organisation, il ne dispose actuellement d'aucune ressource exclusivement consacrée à l'ACS+.
- L'ACS+ est tout de même une priorité et, lorsque c'est nécessaire, des ressources internes sont affectées à ces analyses, surtout dans le contexte des Services du personnel et du milieu de travail, des présentations au Conseil du Trésor et des mémoires au Cabinet.

## Initiatives prévues

- En 2022-2023, l'application et la surveillance de l'ACS+ se poursuivront également dans le cadre des analyses coûts-avantages qui font partie du processus de présentations au Conseil du Trésor.

## Capacité d'établissement de rapports et données

Les données sur l'équité en matière d'emploi, la diversité et l'inclusion continueront d'être recueillies et de faire l'objet d'un suivi.

## Expérimentation

L'OTC continuera de mettre à l'essai des façons novatrices de communiquer avec les Canadiens et de mener ses activités, par exemple :

- **Accessibilité** : L'OTC a adopté et continuera d'élaborer et de mettre au point d'importantes mesures pour améliorer l'accessibilité dans les activités de sensibilisation et de communication, à savoir :
  - Utilisation de services d'interprétation simultanée en langue des signes québécoise (LSQ) et en *American Sign Language* (ASL) dans les réunions des intervenants;
  - Élaboration d'équivalents textuels (ou texte optionnel) pour les images sur nos plateformes de médias sociaux;
  - Utilisation de formulaires de plainte simplifiés et accessibles;
  - Fonctionnalité de lecture à voix haute sur notre site Web et dans nos produits de communication;
  - Utilisation du format MathML pour rendre l'information économique plus accessible;
  - Accessibilité des documents PDF;
  - Assurance que la conformité de notre site Web est égale ou supérieure à AA+ en ce qui concerne les Règles pour l'accessibilité des contenus Web (WCAG).

- Mobilisation et consultation publiques** : L’OTC mobilise et consulte les Canadiens en utilisant diverses approches novatrices : questionnaires en ligne, présentations écrites, et consultations par vidéoconférence pour ceux qui ne peuvent pas assister aux séances en personne ou en raison des restrictions de la santé publique sur les rassemblements attribuables à la pandémie de COVID-19. Grâce à ces activités, l’OTC comprend mieux les points de vue d’un grand nombre de citoyens, d’intervenants, de l’industrie réglementée et d’experts, et est mieux outillé pour concevoir des politiques et des programmes plus efficaces qui reposent sur des informations fiables. À titre d’exemple de mobilisation du public, l’OTC a mis sur pied le [Comité consultatif sur l’accessibilité](#)<sup>v</sup>, qui comprend des représentants de la communauté des personnes handicapées, de l’industrie des transports et du gouvernement, pour l’aider à élaborer les règlements, les codes de pratiques et les lignes directrices de l’industrie en matière d’accessibilité.
- Audiences par vidéoconférence** : Lorsqu’il est décidé de tenir des audiences dans le cadre du règlement formel d’un différend ou du processus de détermination réglementaire, l’OTC se sert d’outils de vidéoconférence.
- Conformité et application de la loi** : L’OTC prend part à de nombreuses approches novatrices pour appuyer son programme visant à moderniser la surveillance de la conformité et l’application de la loi (p. ex., des analyses des habitudes et des tendances, un outil d’évaluation des risques, l’analyse de données) afin d’amener le plus possible les entités réglementées à se conformer de manière proactive. Cela reflète les leçons apprises et le changement d’approche à l’OTC, les avancées technologiques, et l’évolution des pratiques exemplaires, y compris le travail en matière de politiques effectué par l’Organisme de coopération et de développement économique dans le domaine de l’application de la réglementation et des inspections.

## Principaux risques

Risques	Stratégie de réaction au risque	Liens avec les programmes du ministère	Lien avec les priorités ministérielles
Ressources insuffisantes découlant de l’augmentation de la charge de travail et des mandats de l’OTC; capacité insuffisante pour éliminer l’arriéré encore plus important de plaintes; et incapacité à s’acquitter	L’OTC continuera : <ul style="list-style-type: none"> <li>de travailler aussi efficacement que possible à trier et à traiter les plaintes,</li> <li>d’examiner les procédures et les processus administratifs pour les simplifier,</li> <li>d’évaluer sa situation financière et d’étudier des options de réaffectation des ressources au sein</li> </ul>	Réglementation de l’industrie Facilitation, processus décisionnel formel et modes alternatifs de	Règlement rapide des différends et élimination de l’arriéré de plaintes Mise en œuvre du nouveau

Risques	Stratégie de réaction au risque	Liens avec les programmes du ministère	Lien avec les priorités ministérielles
<p>efficacement de son mandat de protection des consommateurs (règlement des différends) en ce qui concerne les passagers aériens et l'accessibilité.</p> <p><b>Description</b></p> <p>Capacité insuffisante pour traiter le nombre de plaintes qui sont déposées, ce qui entraîne une augmentation constante de l'arriéré de plaintes et une augmentation des temps d'attente pour le règlement des différends. De façon plus générale, les ressources sont insuffisantes pour maintenir les fonctions administratives essentielles, compte tenu des pressions opérationnelles constantes tout en prenant en charge de nouveaux mandats découlant de modifications législatives, d'une augmentation des demandes des utilisateurs et d'initiatives de transformation dans l'ensemble du gouvernement</p>	<p>de l'organisation pour respecter les priorités et créer des gains d'efficacité à moyen terme.</p>	<p>règlement des différends</p> <p>Services internes</p>	<p>cadre réglementaire</p> <p>Innovation et modernisation des processus et des services</p> <p>Un organisme axé sur les données, qui est intégré et compétent sur le plan numérique</p>

Risques	Stratégie de réaction au risque	Liens avec les programmes du ministère	Lien avec les priorités ministérielles
<p>Départs d'employés pour cause d'incertitude quant à la durée de leurs fonctions</p> <p><b>Description</b> Du fait qu'une grande partie du budget de l'OTC est éliminée, les employés quittent l'OTC en raison de l'embauche temporaire; ainsi, trop de temps et de ressources sont consacrés à la dotation et à la formation et il y a une perte de productivité.</p>	<p>L'OTC surveillera et gèrera étroitement ses ressources financières pour optimiser la dotation ainsi que l'accueil et l'intégration des employés et leur formation, compte tenu des ressources disponibles.</p> <p>L'OTC mettra en œuvre des initiatives pour créer un milieu de travail de choix.</p>	<p>Tous les programmes</p>	<p>Règlement rapide des différends et élimination de l'arriéré de plaintes</p> <p>Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire</p> <p>Un effectif diversifié et un milieu de travail inclusif et équitable</p>
<p>Sensibilisation insuffisante du public et des intervenants</p> <p><b>Description</b> Les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport ne connaissent pas suffisamment leurs droits et leurs responsabilités selon le nouveau cadre réglementaire.</p>	<p>L'OTC continuera d'utiliser des outils comme son site Web et de sensibiliser les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport pour mieux leur faire connaître leurs droits et leurs responsabilités selon le nouveau cadre réglementaire.</p> <p>Cela comprend le développement continu et l'adaptation d'un <a href="#">microsite sur la protection des passagers aériens</a><sup>vi</sup> pour mieux faire connaître le domaine de compétence de l'OTC et pour informer les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport de leurs droits et responsabilités.</p> <p>L'OTC a aussi terminé un projet de renouvellement de son site Web externe visant à améliorer l'expérience de l'utilisateur; par exemple, chacune des pages pour les différents modes de transport comprend maintenant une section de référence rapide sur les services et l'information, ainsi que des liens rapides vers les guides et les renseignements les plus souvent recherchés.</p>	<p>Réglementation de l'industrie</p> <p>Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends</p>	<p>Règlement rapide des différends et élimination de l'arriéré de plaintes</p> <p>Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire</p> <p>Innovation et modernisation des processus et des services</p> <p>Un organisme axé sur les données, qui est intégré et compétent sur</p>

Risques	Stratégie de réaction au risque	Liens avec les programmes du ministère	Lien avec les priorités ministérielles
			le plan numérique
<p>Santé mentale et bien-être des employés</p> <p><b>Description</b></p> <p>Incertitude concernant la durée des fonctions des employés (comme indiqué ci-dessus) et le retour éventuel du travail en personne; défis particuliers, du fait que les employés retourneront travailler dans une toute nouvelle installation, au 60 Laval. Les employés pourraient avoir des préoccupations concernant le retour au travail et le futur lieu de travail.</p>	<p>L'OTC continue de fournir dès que possible aux employés des mises à jour sur la situation financière de l'organisation, le plan de retour au bureau en mode hybride, et la nouvelle installation.</p> <p>L'OTC a aussi mis sur pied un site Web « Destination 60 Laval », où les employés peuvent poser leurs questions sur le déménagement à l'équipe d'experts en la matière. Il continue aussi de consulter les employés et de les faire participer à la prise de décisions concernant le futur environnement de travail.</p> <p>L'OTC continue de consulter régulièrement les employés par différents moyens (réunions de tout le personnel, sondages internes, séances « Demandez à un expert » et autres demandes particulières de commentaires) permettant aux employés de poser des questions, de demander des précisions et de formuler des commentaires sur n'importe quel aspect du déménagement au 60, rue Laval ou du modèle de retour au travail.</p>	Tous les programmes	Un effectif diversifié et un milieu de travail inclusif et équitable

### **Résultats prévus à l'égard des « services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport »**

Le tableau ci-dessous montre, pour les services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport, les résultats attendus, les indicateurs de résultats, les cibles et les dates limites pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels pour les trois plus récents exercices financiers pour lesquels ces résultats sont disponibles.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021
Un système 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	85 %	Mars 2023	90 %	93 %	93 %
	Pourcentage de fournisseurs de services de transport qui se conforment aux exigences législatives et réglementaires	80 %	Mars 2023	61 %	80 %	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	80 %	Mars 2023	74 %	69 %	Non disponible (Note 1)
	Pourcentage de différends relatifs à l'accessibilité qui ont été réglés en respectant les normes de service	80 %	Mars 2023	79 %	84 %	82 %
La protection des passagers 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 liés à la protection des passagers aériens en tant que consommateurs qui ont été réglés en respectant les normes de service	85 %	Mars 2023	29 %	50 %	33 % (Note 2)

Note 1) En raison de la COVID-19, l'OTC n'a pas été en mesure de réaliser les activités de surveillance de la conformité nécessaires pour recueillir suffisamment de données pour cet indicateur. De plus, l'OTC est en voie d'actualiser ses activités de conformité et d'application de la loi et il évaluera s'il convient de modifier la méthode de cueillette de données pour cet indicateur dans les années à venir.



Note 2) Les différends liés à la protection des passagers aériens en tant que consommateurs ont été réglés en respectant les normes de service dans une proportion de 33 %, soit moins que la cible de 85 %. Le nombre sans précédent de plaintes relatives au transport aérien reçues par l'OTC a créé une pression sur son budget actuel et donné lieu à un plus grand nombre de plaintes 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'OTC se trouvent dans l'[InfoBase du GC](#)<sup>vii</sup>.

### **Dépenses budgétaires prévues à l'égard des « services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport »**

Le tableau ci-dessous montre, pour les services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport, les dépenses budgétaires de 2022-2023, ainsi que les dépenses prévues pour cet exercice et chacun des deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires 2022-2023 (telles qu'elles sont indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025
23 503 177	23 503 177	23 468 547	23 468 547

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de l'OTC se trouvent dans l'[InfoBase du GC](#)<sup>viii</sup>.

### **Ressources humaines prévues à l'égard des « services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport »**

Le tableau ci-dessous montre, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère aura besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle pour 2022-2023 et chacun des deux exercices suivants.

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2024-2025
186	182	182

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de l'OTC sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)<sup>ix</sup>.



## Services internes : résultats prévus

### Description

Les services internes sont les services fournis au sein d'un ministère afin qu'il puisse respecter ses obligations et exécuter ses programmes. Les dix catégories de services internes sont les suivantes :

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

### Dépenses budgétaires prévues pour les services internes

Le tableau ci-dessous présente, pour les services internes, les dépenses budgétaires pour l'exercice 2022-2023 ainsi que les dépenses prévues pour cet exercice et les deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires 2022-2023 (telles qu'elles sont indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2022- 2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025
7 526 114	7 526 114	7 515 025	7 515 025

## Ressources humaines prévues pour les services internes

Le tableau ci-dessous présent, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère aura besoin pour fournir ses services internes au cours de l'exercice 2022-2023 et des deux exercices suivants.

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2024-2025
54	53	53

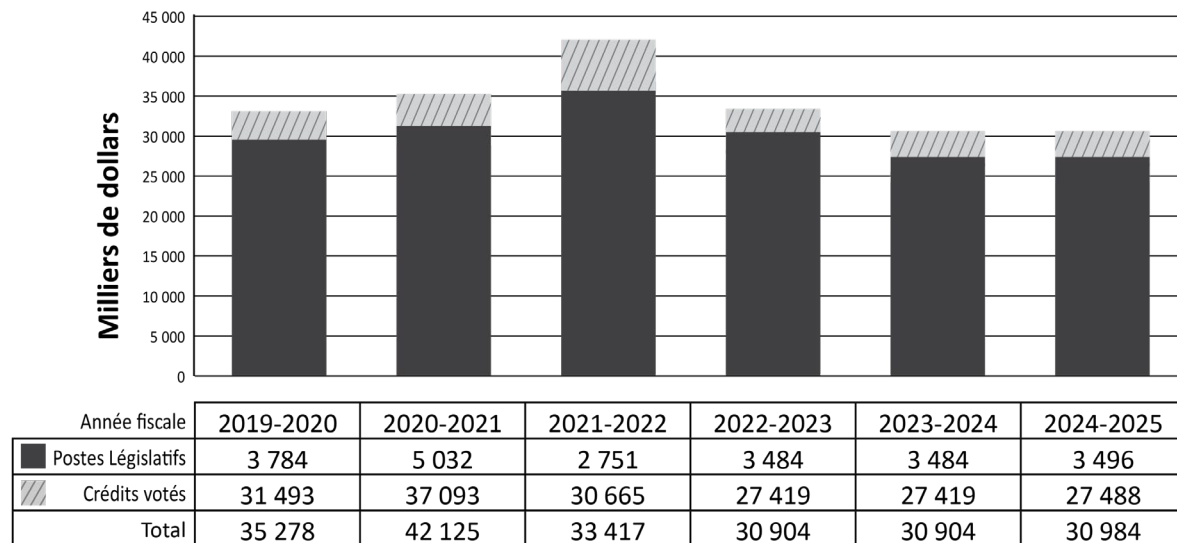
## Dépenses et ressources humaines prévues

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines du ministère prévues pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues pour l'exercice 2022-2023 avec les dépenses réelles pour l'exercice en cours et l'exercice précédent.

### Dépenses prévues

Dépenses ministérielles de 2019-2020 à 2024-2025

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



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

Pour l'exercice 2021-2022, les dépenses projetées représentent les dépenses budgétaires et législatives prévues telles qu'elles sont présentées dans les documents budgétaires (Budget principal des dépenses et Budget supplémentaire des dépenses) ainsi que les montants approuvés par le Conseil du Trésor en date du 1 décembre 2021. Par rapport aux dépenses réelles de l'exercice précédent, on constate une augmentation d'environ 3,5 millions de dollars. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse du financement temporaire qu'a reçu l'OTC en 2021-2022 (1,8 million de dollars) pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes liées au service et à l'accessibilité, comme annoncé dans le Portrait économique et budgétaire 2020, au montant estimatif de financement devant servir en 2020-2021 à payer les coûts liés au projet des Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à l'initiative Milieu de travail 2.0 (3,5 millions de dollars), ainsi qu'à une augmentation du financement reçu dans le cadre de l'initiative Canada accessible (226 000 \$), à la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*<sup>x</sup> le 21 juin 2019. Cette augmentation de

5,5 millions de dollars est atténuée par le financement temporaire reçu pour appuyer l'initiative de modernisation de l'OTC (1,2 million de dollars), comme annoncé dans le Budget de 2018, et une diminution du report du budget de fonctionnement (292 000 \$).

Pour l'exercice 2022-2023, les dépenses prévues tiennent compte d'une diminution d'environ 13,9 millions de dollars par rapport aux prévisions de dépenses de l'année précédente. Cette diminution est principalement attribuable à l'élimination graduelle du financement temporaire qu'a reçu l'OTC en 2021-2022 (9,4 millions de dollars) pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes liées 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 de dollars) et d'une réduction des crédits disponibles ayant été utilisés en 2020-2021 pour payer les coûts liés au projet des Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à l'initiative Milieu de travail 2.0 (3,5 millions de dollars). 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 allant de 2023-2024 à 2024-2025, les dépenses prévues correspondent au financement approuvé par le Conseil du Trésor pour appuyer le résultat stratégique et les programmes de l'OTC. Ces dépenses ont varié légèrement dans les exercices précédents, puisqu'elles ne comprennent pas le remboursement des dépenses salariales admissibles et les reports du budget d'exploitation, étant donné que ceux-ci ne peuvent être estimés de façon assez certaine.

## Sommaire de la planification budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau ci-dessous montre les renseignements relatifs aux dépenses pour chacune des responsabilités essentielles de l'OTC et ses services internes pour 2022-2023 et les autres exercices pertinents.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses réelles 2019-2020	Dépenses réelles 2020-2021	Prévisions des dépenses 2021-2022	Dépenses budgétaires 2022-2023 (telles qu'elles sont indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025
Services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport	26 431 544	30 404 751	31 026 448	23 503 177	23 503 177	23 468 547	23 468 547
Services internes	8 846 242	10 992 478	13 882 084	7 526 114	7 526 114	7 515 025	7 515 025
<b>Total</b>	<b>35 277 786</b>	<b>41 397 229</b>	<b>44 908 532</b>	<b>31 029 291</b>	<b>31 029 291</b>	<b>30 983 572</b>	<b>30 983 572</b>

La diminution des dépenses budgétaires et des dépenses prévues pour l'exercice 2022-2023 est principalement attribuable à l'élimination graduelle du financement temporaire qu'a reçu l'OTC en 2021-2022 (9,4 millions de dollars) pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes liées au service et à l'accessibilité, comme annoncé dans le Portrait économique et budgétaire 2020, au financement temporaire reçu dans le cadre de l'initiative Canada accessible (1,1 million de dollars) et à une réduction des crédits disponibles ayant été utilisés en 2020-2021 pour payer les coûts liés au projet des Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à l'initiative Milieu de travail 2.0 (3,5 millions de dollars).

## Ressources humaines prévues

Le tableau ci-dessous montre les renseignements relatifs aux ressources humaines, en équivalents temps plein, pour chacune des responsabilités essentielles de l'OTC et ses services internes pour 2022-2023 et les autres exercices pertinents.

### Sommaire de la planification 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	Prévisions d'équivalents temps plein 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024	Équivalents temps plein prévus 2024-2025
Services indépendants de réglementation et de règlement des différends pour les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport	223	253	247	186	182	182
Services internes	63	66	68	54	53	53
<b>Total</b>	<b>286</b>	<b>319</b>	<b>315</b>	<b>240</b>	<b>235</b>	<b>235</b>

Le nombre d'équivalents temps plein prévus devrait diminuer au cours des prochaines années en fonction du financement temporaire accordé à l'OTC pour lui permettre de répondre à un nombre plus élevé de plaintes liées au service et à l'accessibilité (9,4 millions de dollars en 2021-2022), comme annoncé dans le Portrait économique et budgétaire 2020, ainsi que pour appuyer l'initiative de modernisation de l'OTC (1,2 million de dollars en 2021-2022), comme annoncé dans le Budget de 2018, et l'initiative Canada accessible (1,1 million de dollars en 2022-2023).

## Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits organisationnels de l'OTC sont disponibles dans le [Budget principal des dépenses 2021-2022](#)<sup>xi</sup>.

## État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations de l'OTC pour 2021-2022 à 2022-2023.

Les montants projetés et prévus dans le présent état des résultats ont été préparés selon la comptabilité d'exercice. Les montants projetés et prévus présentés dans les autres sections du



Plan ministériel ont été établis sur la base des dépenses. Il est donc possible que les montants diffèrent.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et les notes afférentes, y compris un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouve sur le [site Web de l'OTC<sup>xii</sup>](#).

État des résultats condensé prospectif pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023 (en dollars)

Renseignements financiers	Prévisions des résultats 2021-2022	Résultats prévus 2022-2023	Écart (résultats prévus 2022-2023 moins prévisions des résultats 2021-2022)
Total des dépenses	48 425 523	33 842 949	(14 582 574)
Total des revenus	-	-	-
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	48 425 523	33 842 949	(14 582 574)

Pour l'exercice 2022-2023, les résultats prévus reflètent une diminution d'environ 14,6 millions de dollars par rapport aux résultats projetés pour 2021-2022. Cette diminution est principalement attribuable à la diminution des fonds temporaires qu'a reçus l'OTC en 2020-2021 (9,4 millions de dollars) pour répondre à un nombre plus élevé de plaintes liées 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 de dollars) et d'une réduction des crédits disponibles ayant été utilisés en 2020-2021 pour payer les coûts liés au projet des Normes d'aménagement du gouvernement du Canada relatives à l'initiative Milieu de travail 2.0 (3,5 millions de dollars). Les résultats prévus pour 2022-2023 ne comprennent pas le remboursement des dépenses salariales admissibles, non plus que le report éventuel du budget de fonctionnement, puisqu'il n'est pas possible de les estimer avec certitude.



## Renseignements ministériels

### Profil organisationnel

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

**Administratrice générale** : France Pégeot, présidente et première dirigeante

**Portefeuille ministériel** : Transports

**Instrument(s) habilitant(s)** : *Loi sur les transports au Canada*, LC 1996, c 10, modifiée<sup>xiii</sup>

**Année d'incorporation ou de création** : 1904

**Autres** :

L'OTC partage la responsabilité de l'application des lois suivantes :

- *Loi canadienne sur l'accessibilité*<sup>xiv</sup>
- *Loi maritime du Canada*<sup>xv</sup>
- *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*<sup>xvi</sup>
- *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*<sup>xvii</sup>
- *Loi sur le cabotage*<sup>xviii</sup>
- *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*<sup>xix</sup>
- *Loi sur le pilotage*<sup>xx</sup>
- *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*<sup>xxi</sup>
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*<sup>xxii</sup>
- *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*<sup>xxiii</sup>

L'OTC assume l'entière responsabilité des règlements suivants :

- *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*<sup>xxiv</sup>
- *Règlement sur la protection des passagers aériens*<sup>xxv</sup>
- *Règlement sur les transports aériens*<sup>xxvi</sup>
- *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)*<sup>xxvii</sup>
- *Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services*<sup>xxviii</sup>
- *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*<sup>xxix</sup>
- *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*<sup>xxx</sup>
- *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*<sup>xxxi</sup>
- *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*<sup>xxxii</sup>
- *Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers*<sup>xxxiii</sup>

- *Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises*<sup>xxxiv</sup>

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

- *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*<sup>xxxv</sup>
- *Règlement sur le versement par les compagnies de chemin de fer de l'excédent de revenu pour le mouvement du grain*<sup>xxxvi</sup>
- *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.*<sup>xxxvii</sup>
- *Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée*<sup>xxxviii</sup>

L'OTC 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)*<sup>xxxix</sup>
- *Règles de procédure applicables à l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de service*<sup>xl</sup>

Vous pouvez consulter ces lois et règlements sur le site Web du ministère de la Justice et dans la section [Lois et règlements](#)<sup>xli</sup> du [site Web de l'OTC](#)<sup>xlii</sup>.

## Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités

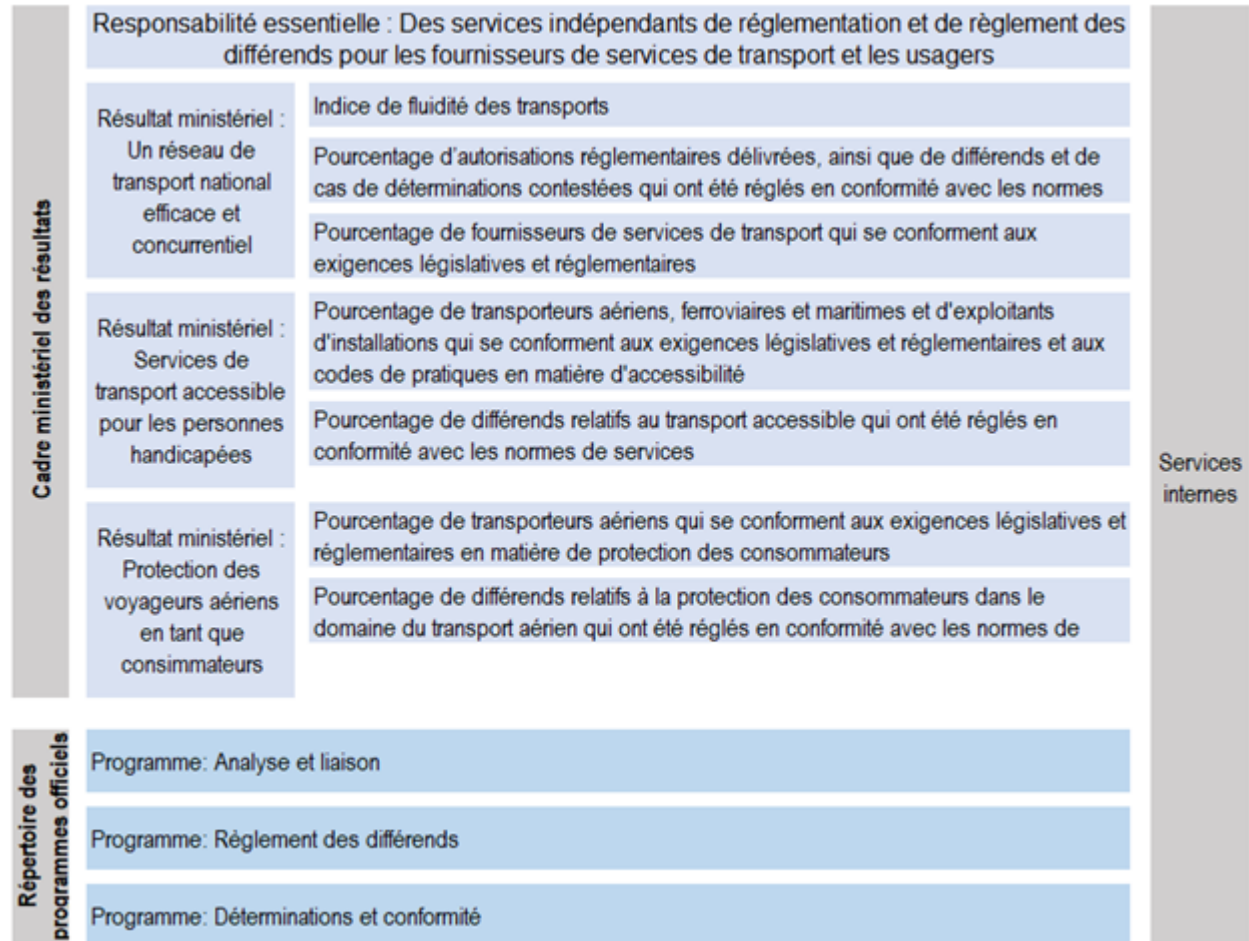
Des renseignements sur la raison d'être, le mandat et le rôle de l'OTC se trouvent sur le [site Web de l'OTC](#)<sup>xliii</sup>.

## Contexte opérationnel

Des renseignements sur le contexte opérationnel se trouvent sur le [site Web de l'OTC](#)<sup>xliv</sup>.

## Cadre de présentation de rapports

Le cadre ministériel des résultats et le répertoire des programmes, tous les deux approuvés par l'OTC pour 2022-2023, sont illustrés ci-dessous.



## Renseignements connexes sur le répertoire des programmes

Des renseignements sur les dépenses prévues, les ressources humaines et les résultats liés au répertoire des programmes officiels de l'OTC se trouvent dans l'[InfoBase du GC](#)<sup>xlv</sup>.

## Tableaux de renseignements supplémentaires

L'information de l'OTC concernant [l'analyse comparative entre les sexes](#) plus sont incluses dans le présent rapport.

### Dépenses fiscales fédérales

Le plan ministériel de l'OTC ne comprend pas de renseignements sur les dépenses fiscales.

Les dépenses fiscales relèvent du ministre des Finances. Le ministère des Finances du Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût des dépenses fiscales pour l'ensemble du gouvernement dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)<sup>xlvi</sup>. Ce rapport présente des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, notamment les objectifs, le contexte historique et des renvois aux programmes de dépenses fédéraux correspondants, ainsi que des évaluations, des documents de recherche et des analyses comparatives entre les sexes plus.

### Coordonnées de l'organisation

#### Adresse postale

15, rue Eddy  
Gatineau (Québec)  
K1A 0N9

**Téléphone :** 1-888-222-2592

**Télécopieur :** 819-997-6727

**Courriel :** [info@otc-cta.gc.ca](mailto:info@otc-cta.gc.ca)

**Site Web :** <https://www.otc-cta.gc.ca><sup>xlvii</sup>

---

## Annexe : définitions

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

Démarche d'analyse qui sert à évaluer la façon dont divers groupes de personnes – femmes, hommes ou personnes de diverses identités de genre – font l'expérience des politiques, des programmes ou des services en fonction de multiples facteurs, dont la race, l'ethnicité, la religion, l'âge et la déficience mentale ou physique.

### **cadre ministériel des résultats (*departmental results framework*)**

Cadre qui comprend les responsabilités essentielles du ministère, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

### **cible (*target*)**

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit 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; et paiements à des sociétés d'État.

### **dépenses non budgétaires (*non-budgetary expenditures*)**

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

### **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 prévues (*planned spending*)**

En ce qui a trait aux plans ministériels et aux rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des 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 par 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. Les équivalents temps plein sont calculés en fonction du coefficient des heures de travail effectuées et des heures normales de travail prévues. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

**expérimentation (*experimentation*)**

Conduite d'activités visant à explorer, à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions afin d'éclairer la prise de décision et d'améliorer les résultats pour les Canadiens. L'expérimentation est liée à l'innovation, mais elle s'en distingue. L'innovation est l'essai de nouvelles choses, alors que l'expérimentation suppose une comparaison rigoureuse des résultats. Par exemple, l'introduction d'une nouvelle application mobile pour communiquer avec les Canadiens peut être une innovation; tester systématiquement la nouvelle application et la comparer à un site Web existant ou à d'autres outils pour voir lequel rejoint le plus de gens, c'est de l'expérimentation.

**indicateur de résultat ministériel (*departmental result indicator*)**

Facteur ou variable qui présente une façon valide et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés relativement 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.

**plan ministériel (*departmental plan*)**

Document qui décrit les priorités, les programmes, les résultats attendus et les besoins en ressources connexes du ministère sur une période de trois ans à compter de l'exercice indiqué dans le titre du rapport. Les plans ministériels sont présentés au Parlement au printemps.

**priorités pangouvernementales (*government-wide priorities*)**

Aux fins du Plan ministériel 2022-2023, les priorités pangouvernementales sont les thèmes de haut niveau qui décrivent le programme du gouvernement énoncé dans le discours du Trône de



---

2021 : 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.

**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 services.

**rapport sur les résultats ministériels (*departmental results report*)**

Rapport sur le rendement réel d'un ministère au cours d'un exercice financier par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans son plan ministériel pour cet exercice. Les rapports sur les résultats ministériels sont habituellement présentés au Parlement à l'automne.

**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 retenues ont été cernées.

**répertoire des programmes (*program inventory*)**

Répertoire des programmes d'un ministère qui décrit comment les ressources sont organisées pour s'acquitter des responsabilités essentielles du ministère et réaliser ses résultats attendus.

**responsabilité essentielle (*core responsibility*)**

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 exercer une influence.

**résultat (*result*)**

Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, à une politique, à un programme ou à 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*)**

Changement sur lequel un ministère veut exercer une influence. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.



## Notes en fin d'ouvrage

- <sup>i</sup> 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>
- <sup>ii</sup> Gazette de Canada, <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/medicaments-produits-sante/instruments-medicaux/legislation-lignes-directrices/partie1-gazette-canada.html>
- <sup>iii</sup> Loi sur les transports du Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/>
- <sup>iv</sup> Gazette de Canada, <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/medicaments-produits-sante/instruments-medicaux/legislation-lignes-directrices/partie1-gazette-canada.html>
- <sup>v</sup> Comité consultatif sur l'accessibilité, <https://otc-cta.gc.ca/fra/comite-consultatif-sur-laccessibilite>
- <sup>vi</sup> Microsite sur la protection des passagers aériens, <https://rppa-appr.ca/fra>
- <sup>vii</sup> InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- <sup>viii</sup> InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- <sup>ix</sup> InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- <sup>x</sup> Loi canadienne sur l'accessibilité (L.C. 2019,ch10), <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/a-0.6/page-1.html>
- <sup>xi</sup> Budget principal des dépenses 2022-2023, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- <sup>xii</sup> Site Web de l'OTC, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- <sup>xiii</sup> *Loi sur les transports au Canada*, LC 1996, c 10, modifiée, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/index.html>
- <sup>xiv</sup> *Loi canadienne sur l'accessibilité*, LC 2019, c 10, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-0.6/>
- <sup>xv</sup> *Loi maritime du Canada*, LC 1998, c 10, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/index.html>
- <sup>xvi</sup> *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, LC 2012, c 19, art 52, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-15.21/index.html>
- <sup>xvii</sup> *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, LC 1996, c 20, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-29.7/index.html>
- <sup>xviii</sup> *Loi sur le cabotage*, LC 1992, c 31, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-33.3/index.html>
- <sup>xix</sup> *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*, LRC 1985, c E-9, <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/e-9/index.html>
- <sup>xx</sup> *Loi sur le pilotage*, LRC 1985, c P-14, <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/p-14/index.html>
- <sup>xxi</sup> *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*, LC 1985, c R-4, <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/r-4/index.html>
- <sup>xxii</sup> *Loi sur la sécurité ferroviaire*, LRC 1985, c 32 (4<sup>e</sup> supp), <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/index.html>
- <sup>xxiii</sup> *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, 1987, LRC 1985, c 17 (3<sup>e</sup> supp), <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/s-10.01/index.html>
- <sup>xxiv</sup> *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*, DORS/2019-244, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-244/index.html>
- <sup>xxv</sup> *Règlement sur la protection des passagers aériens*, DORS/2019-150, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-150/index.html>
- <sup>xxvi</sup> *Règlement sur les transports aériens*, DORS/88-58, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-88-58/index.html>
- <sup>xxvii</sup> *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>
- <sup>xxviii</sup> *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/>
- <sup>xxix</sup> *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>
- <sup>xxx</sup> *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*, DORS/80-310, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-80-310/index.html>
- <sup>xxxi</sup> *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, DORS/88-41, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-88-41/index.html>
- <sup>xxxii</sup> *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>

- <sup>xxxiii</sup> *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>
- <sup>xxxiv</sup> *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>
- <sup>xxxv</sup> *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, DORS/96-334, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-334/index.html>
- <sup>xxxvi</sup> *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/index.html>
- <sup>xxxvii</sup> *Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.*, DORS/98-568, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-98-568/index.html>
- <sup>xxxviii</sup> *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>
- <sup>xxxix</sup> *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/>
- <sup>xl</sup> *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/>
- <sup>xli</sup> Lois et règlements, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra/lois-et-reglements-accueil>
- <sup>xlii</sup> Site Web de l'OTC, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- <sup>xliiii</sup> Site Web de l'OTC, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- <sup>xliiii</sup> Site Web de l'OTC, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- <sup>xliv</sup> Site Web de l'OTC, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- <sup>xlv</sup> InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- <sup>xlvi</sup> Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>
- <sup>xlvii</sup> Site Web de l'OTC, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>