



Création d'un

**schéma d'orientation
des transports** pour la
prochaine décennie et au-delà :
DÉFINITION DES DÉFIS



Création d'un schéma d'orientation des transports pour la prochaine décennie et au-delà : DÉFINITION DES DÉFIS

Table des matières	Page
Avant-propos du Ministre	3
I. Introduction	5
II. Défis du XXI ^e siècle	6
1. Mondialisation et encadrement des marchés	6
2. Intégration.	7
3. Urbanisation	8
4. Zones rurales et régions éloignées	10
5. Environnement	11
6. Sécurité et sûreté	12
7. Accessibilité	12
8. Innovation.	13
9. Compétences	14
III. Conclusion	15



AVANT-PROPOS DU MINISTRE

Depuis les débuts de l'histoire du Canada, des politiques de transport particulièrement visionnaires ont rapproché les Canadiens, assuré notre prospérité et amélioré notre qualité de vie.

Le 11 avril 2001, j'ai annoncé le projet d'établissement d'un schéma d'orientation des transports qui vise à élaborer, pour le gouvernement du Canada, une stratégie qui permettra au secteur des transports du Canada de relever les principaux défis auxquels nous prévoyons avoir à faire face au cours des dix prochaines années et par la suite. L'établissement d'un schéma d'orientation des transports nécessitera des consultations à grande échelle. Le présent document servira de toile de fond à ces consultations, puisqu'il expose quelques-uns des défis auxquels fait face le réseau de transport du Canada.

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement du Canada a modifié son rôle dans le secteur des transports. Il est devenu un chef de file mondial en ce qui a trait à la mise en place de modèles novateurs de prestation de services ainsi qu'à l'établissement de politiques axées sur l'utilisation des forces du marché et a contribué en même temps à améliorer la sécurité. Notre secteur des transports a fait à son tour de grands progrès et est mieux préparé à appuyer l'économie mondiale. Nous devons maintenant, compte tenu de nos réussites antérieures, nous tourner vers un nouvel ensemble de défis.

De nos jours, plus que jamais, les transports jouent un rôle essentiel dans notre qualité de vie et notre prospérité. L'économie mondiale du savoir nécessite le transport

efficace et continu des marchandises et des gens dans nos villes et nos zones rurales et régions éloignées, ainsi qu'un réseau de transport novateur reliant les Canadiens les uns aux autres et les reliant tous au reste du monde.

La sécurité est l'élément essentiel qui permettra de veiller à ce que le public ait toujours confiance dans notre réseau de transport. De plus, nous avons besoin d'un réseau de transport respectueux de l'environnement afin de conserver un environnement sain pour tous les Canadiens, à l'heure actuelle et à l'avenir. Il sera également essentiel, pour atteindre nos objectifs, d'attirer, de maintenir en fonction et de perfectionner une main-d'œuvre hautement qualifiée afin d'améliorer encore plus notre réseau.

Le présent document servira de point central aux discussions et aux débats constructifs qui auront lieu au cours des 12 prochains mois pendant lesquels nous établirons le schéma d'orientation des transports. Il sera la pierre angulaire d'un processus de consultation dynamique qui s'appuiera sur les travaux du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada et de la Table des transports sur les changements climatiques ainsi que sur les opinions exprimées à la Conférence du millénaire sur les transports en 2000.

Le besoin de leadership, de partenariats et de ciblage stratégique n'a jamais été aussi grand. Vos points de vue sont essentiels. Veuillez prendre le temps de partager vos idées et vos questions pendant que nous collaborons à l'établissement d'une politique des transports pour la prochaine décennie et au-delà.

*L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports, Canada*

Création d'un schéma d'orientation des transports pour la prochaine décennie et au-delà : DÉFINITION DES DÉFIS

« Notre objectif est d'avoir le meilleur réseau national des transports au monde, et je m'engage à recueillir les idées et les opinions des Canadiens sur la façon d'y arriver. »

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports, Canada
Le 11 avril 2001

I. Introduction

Le milieu des transports au Canada est en rapide évolution. Au cours des 12 prochains mois, le ministre des Transports établira un nouveau schéma d'orientation qui guidera les décisions et permettra de relever les nombreux défis auxquels fera face le secteur des transports pendant cette première décennie du millénaire et par la suite. Le schéma d'orientation s'appuiera sur les conclusions de trois principales sources :

- l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*;
- les travaux de la Table des transports sur les changements climatiques;
- les opinions exprimées à la Conférence du millénaire sur les transports en juin 2000.

Le secteur des transports au Canada fait face à de nombreux défis différents que devra relever notre politique des transports. Ces défis ont été répartis en neuf groupes dans le présent document. Au cours de l'été et de l'automne, le ministre des Transports accueillera les intervenants

à un certain nombre de réunions qui leur permettront de partager leurs points de vue sur ces défis. En outre, les Canadiens pourront enregistrer leurs commentaires sur l'orientation future de la politique des transports au Canada sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/SchemaOrientation

II. Défis du XXI^e siècle

1. Mondialisation et encadrement des marchés

L'économie du Canada est l'une des plus ouvertes de toutes celles des pays du G8. En outre, comme le commerce d'exportation accuse une croissance vigoureuse (représentant 46 pour 100 de notre économie au tournant du millénaire), l'orientation de notre industrie des transports est de plus en plus mondiale. Par conséquent, un plus grand nombre de nos entreprises de transport voient leurs recettes provenir de services offerts à l'étranger. Bon nombre de ces entreprises ont commencé à se définir comme des protagonistes nord-américains ou mondiaux et elles élargissent la portée de leurs activités au moyen d'acquisitions, de fusions ou d'alliances stratégiques.

Dans ce nouveau milieu, les gouvernements doivent trouver le bon équilibre entre l'intérêt du public et celui des utilisateurs et des pourvoyeurs de services de transport en tenant compte des tendances intérieures et internationales.

Au fur et à mesure que s'accroîtra la mondialisation, le Canada et ses partenaires commerciaux devront harmoniser de plus en plus les régimes de sécurité et de réglementation de leur industrie des transports. L'industrie du camionnage, en particulier, demande depuis quelque temps au gouvernement fédéral d'assumer un rôle influent de leadership à cet égard.

Les transporteurs canadiens qui se font concurrence sur les marchés d'Amérique du Nord et d'autres pays du monde demandent un milieu d'affaires compétitif. Les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructure veulent des règles du jeu équitables avec leurs concurrents internationaux — surtout ceux des États-Unis, qui bénéficient d'une tarification et d'un régime d'imposition différents. Le Canada doit établir un équilibre entre ces demandes et le besoin d'obtenir des sources de recettes suffisantes pour financer les programmes et les services et assurer une indemnisation équitable pour les biens immobiliers ou les services offerts par le secteur public.

Dans l'industrie du transport aérien, la restructuration a fait naître un transporteur dominant — bien que de nouveaux intervenants aient déjà commencé à remettre en question la position d'Air Canada. La taille du marché canadien impose cependant certaines restrictions. Par conséquent, l'établissement d'un équilibre entre une présence canadienne forte et viable dans un marché de plus en plus mondial et la prestation de services intérieurs répondant aux attentes des Canadiens demeurera un défi.

L'industrie ferroviaire en Amérique du Nord évolue également rapidement. Il reste actuellement au Canada et aux États-Unis seulement six grands transporteurs, et il y aura peut-être d'autres propositions de fusion. Les fusions peuvent améliorer les liens entre les réseaux et amener des économies d'échelle, mais les Canadiens se préoccupent de la possibilité d'une réduction de la concurrence. À cette question se rapporte celle du régime d'accès pour l'infrastructure ferroviaire — question qu'étudie en ce moment le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

2. Intégration

Les avantages d'un réseau de transport continu et intégré sont incontestables. Les expéditeurs et les transporteurs tirent parti d'un réseau où leurs marchandises et leur matériel peuvent être échangés rapidement et facilement entre les modes. Les transporteurs peuvent acquérir un avantage concurrentiel en bâtissant des alliances stratégiques qui font baisser les coûts et leur donnent accès à de nouveaux marchés, ce qui leur permet de mieux desservir leurs clients. Le public est mieux servi quand il est possible d'éviter les embouteillages, la pollution et la nécessité d'agrandir ou de remplacer l'infrastructure grâce à l'emploi efficace du transport intermodal. Les voyageurs tirent également profit de services intégrés qui répondent à leurs besoins sans problème.

Bon nombre de personnes ont reconnu ces avantages. Par exemple, une solution utilisée par près de 160 aéroports au monde pour faire face aux encombrements est de fournir des correspondances rapides entre aéroport et centre-ville. Cette solution, qui assure des liens avec des services de transport en commun, de trains de banlieue et de transport ferroviaire interurbain, de taxis et d'autobus, devient une alternative attrayante au véhicule particulier.

**Les avantages
d'un réseau de
transport continu
et intégré sont
incontestables.**

Les transports intégrés exigent une grande collaboration au sein de l'industrie, des correspondances efficaces entre modes et des politiques gouvernementales et des règlements à l'appui. Ils exigent également que les secteurs de compétence collaborent pour trouver des avantages communs à l'harmonisation de normes et de règles dont les incompatibilités font obstacle à l'efficacité, à la sécurité ou à la protection de l'environnement. En outre, les gouvernements doivent être conscients de l'incidence des décisions en matière d'orientation et de programmes sur la position concurrentielle des divers modes ou combinaisons de modes.

La vision d'un réseau de transport intégré utilisant au mieux tous les modes de transport est plus attrayante que jamais. Pourtant, elle continue de créer de grands défis. Par exemple, certaines composantes du réseau de transport du Canada sont encombrées, alors que d'autres liens, comme le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, ne sont pas utilisés à leur pleine capacité. Étant donné le coût élevé de la construction d'une nouvelle infrastructure des transports, il faut trouver des moyens de maximiser l'utilisation de la capacité de transport existante, mais sous-utilisée.

La création d'une frontière sans entraves pour le trafic sûr, sécuritaire et légitime est un autre grand défi. En raison des nouvelles circonstances commerciales, les flux de transport du Canada le long de l'axe nord-sud augmentent à un rythme beaucoup plus élevé que nos flux internes traditionnels sur l'axe est-ouest. Aux taux actuels, le trafic des véhicules commerciaux aux frontières entre le Canada et les États-Unis double tous les huit ans. Les pressions résultant de ce volume accru doivent nous obliger à prêter davantage attention à nos postes frontaliers. Dans le même esprit, il faut également faire attention à relier notre vaste pays à nos principales portes d'accès en appuyant les couloirs importants de commerce et de tourisme internationaux.

3. Urbanisation

Le Canada est devenu l'un des pays les plus urbanisés au monde. Plus d'un tiers des Canadiens vivent dans les trois grands centres métropolitains que sont Toronto, Montréal et Vancouver, et deux tiers habitent dans nos 25 plus grandes villes.

L'infrastructure de soutien des transports a eu du mal à suivre le rythme. Nous conduisons un plus grand nombre de voitures, et nous le faisons sur de plus grandes distances. Nous transportons davantage de marchandises à l'intérieur de nos centres urbains. Notre réseau routier

urbain n'est plus à la hauteur de cette demande croissante et nos réseaux de transport en commun ont du mal à fournir une solution de rechange viable au transport des gens.

Par conséquent, un nombre de plus en plus élevé de Canadiens passent une plus grande partie de leur temps dans leur véhicule. On estime que les Canadiens consacrent maintenant quelque trois milliards d'heures par an à faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail au cours de la semaine. Non seulement ce temps représente une perte de productivité, mais il contribue aussi au niveau élevé de stress lié au manque de temps signalé par 25 pour 100 des travailleurs à plein temps.

Le bruit est une autre source de stress. Le bruit créé par les transports, en particulier dans les zones urbaines, nuit à notre qualité de vie. Il faudra de plus en plus tenir compte du bruit dans les processus décisionnels.

Il n'est pas surprenant que les embouteillages dans les zones urbaines aient une incidence sur la compétitivité des grands centres économiques du Canada. L'accès aux aéroports et aux ports, le ramassage et la livraison de marchandises, les calendriers de livraison au moment opportun et les activités commerciales sont tous compromis par les embouteillages. Il en découle une plus grande consommation de carburant et davantage d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Les encombrements réduisent également l'efficacité de notre réseau national des transports en restreignant le transport des marchandises et des gens dans les centres urbains.

Compte tenu de tous ces facteurs, l'un des défis clés que devra relever le secteur des transports sera celui de rendre plus attrayants les transports en commun. La réalisation de cet objectif fera beaucoup pour éviter la croissance du nombre de véhicules particuliers dans nos rues, atténuer les embouteillages et la pollution, améliorer la sécurité et éviter ou reporter les coûts de réparations à l'infrastructure routière. Voici d'autres défis : meilleure gestion de l'infrastructure actuelle et de la demande en transport, meilleure intégration de l'utilisation des



Les embouteillages dans les zones urbaines ont une incidence sur la compétitivité des grands centres économiques du Canada.

terrains et de la planification des transports, et meilleure coordination des mesures prises par les secteurs public et privé.

Le discours du Trône de 2001 a mis l'accent sur l'engagement du gouvernement du Canada à collaborer avec les partenaires provinciaux et municipaux en vue d'aider à améliorer l'infrastructure des transports en commun. De plus, le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* examine la préservation des corridors ferroviaires urbains qui peuvent être nécessaires pour répondre aux futurs besoins en matière de transport.

4. Zones rurales et régions éloignées

Notre réseau national des transports devrait être abordable et accessible, mais le trafic limité dans les régions éloignées et les zones rurales rend difficile d'assumer les coûts de l'infrastructure et des services. Les collectivités rurales et éloignées dépendent souvent de l'exportation de ressources vers les marchés mondiaux ou du tourisme, et le transport est un facteur essentiel dans la compétitivité de ces produits et services. Évidemment, les collectivités éloignées dépendent également beaucoup des transports pour l'approvisionnement en fournitures et en services de base.

Les politiques et programmes qui sont efficaces dans nos grandes villes peuvent être moins pertinents dans les régions éloignées et les zones rurales. Au cours des dernières années, le gouvernement a été conscient de cette réalité; c'est pourquoi il a conservé, par exemple, la responsabilité directe en matière de gestion de certains ports et aéroports éloignés. Il a également confirmé son engagement à long terme à l'égard du financement des services ferroviaires de transport de passagers à destination des collectivités éloignées.

Nous devons continuer à tenir compte du point de vue des Canadiens habitant dans les zones rurales et les régions éloignées lorsque nous concevons des politiques ou des programmes nationaux afin de veiller à ce qu'il y ait des ressources suffisantes



**Les défis
environnementaux
... façonneront le
programme des
transports au cours
des prochaines
années.**

et des cadres stratégiques appropriés pour répondre aux besoins des Canadiens des zones rurales en matière de transport.

5. Environnement

Les transports jouent un rôle essentiel dans le maintien du mode de vie canadien, mais ils ont aussi une incidence sur l'environnement. Les défis environnementaux comme l'utilisation accrue de ressources non renouvelables, la pollution, la disparition de terres agricoles et de l'habitat faunique façonneront le programme des transports au cours des prochaines années. En outre, les pressions sur le climat et les ressources augmenteront, puisqu'il y aura, selon les prévisions, 800 millions de personnes de plus dans le monde qui posséderont des voitures par suite de la croissance économique au cours des 40 prochaines années.

Les transports sont la plus grande source unique d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, représentant environ un quart de toutes les émissions canadiennes, dont deux tiers proviennent des zones urbaines. Si les taux actuels se maintiennent, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports devraient dépasser les niveaux de 1990 de 32 pour 100 en 2010 et de 53 pour 100 d'ici 2020. Cette situation se produira lorsque la croissance économique stimulera les activités de transport et si les modes de transport produisant moins d'émissions de gaz à effet de serre (transports en commun, autocars, services ferroviaires et maritimes) continuent de perdre du terrain au profit de modes de transport émettant davantage de ces gaz (avions, camions et voitures).

Les gaz d'échappement des modes de transport sont également les principaux participants au smog dans les zones urbaines. Bien que tous les effets de la pollution atmosphérique sur la santé commencent à être compris, il est évident que le smog contribue à toute une gamme de problèmes de santé, dont des difficultés respiratoires, des infections pulmonaires et de l'asthme.

Un autre défi consiste à prévenir ou à maîtriser le rejet d'effluents par les navires. De l'eau de ballast ou des déchets rejetés, par exemple, peuvent contaminer les eaux souterraines, les rivières, les lacs, les océans, les ports et les plages. Ces rejets peuvent aussi introduire des espèces aquatiques non indigènes dans nos voies navigables.

6. Sécurité et sûreté

La sécurité et la sûreté sont des facteurs essentiels sur lesquels se forge la confiance du grand public dans le réseau national des transports. Des améliorations à la sécurité nécessiteront un effort continu et collectif de la part de l'industrie, du grand public et des gouvernements.

Les accidents de transport au Canada sont en baisse et les actes d'intervention illicite sont de moins en moins fréquents dans le monde, mais la croissance soutenue de la demande de services de transport et les nouvelles menaces à la sécurité nous obligent à demeurer vigilants. La croissance du trafic, en particulier dans les transports routier et aérien, nous incitera à innover de plus en plus afin d'atteindre de nouveaux objectifs de sécurité et de sûreté.

Une attention particulière devrait être portée, de concert avec les provinces et les territoires, au transport routier. Plus de 90 pour 100 des décès dans le secteur des transports au Canada résultent d'accidents de véhicules automobiles. Comprendre les facteurs humains, lesquels contribuent le plus aux accidents de transport, et en tenir compte, doivent également demeurer une priorité.

Les objectifs en matière de sécurité doivent être de plus en plus définis dans un contexte international. La mondialisation porte les gouvernements à collaborer avec des partenaires internationaux pour établir des normes convenues entre eux afin de veiller à ce que l'équipement, le personnel et les transporteurs se conforment aux niveaux acceptables de sécurité et de sûreté. Des normes communes peuvent faciliter le commerce et aider à réagir à une industrie d'équipements de transport en évolution rapide qui a besoin de faire homologuer des produits sûrs avant de les commercialiser.

7. Accessibilité

Les politiques fédérales sur les transports sont sensibles aux besoins de tous les Canadiens, en particulier ceux qui sont handicapés et qui ont du mal à avoir accès au réseau national des transports à des conditions raisonnables. Les principes régissant la prestation de services de transport aux personnes handicapées ont été enchâssés dans la loi.

Comme la population du Canada vieillit, les pourvoyeurs de services de transport auront le défi croissant d'avoir à satisfaire un nombre de

plus en plus important de Canadiens handicapés qui exigent des services répondant à leurs besoins afin d'être des membres à part entière de notre société.

8. Innovation

Il est essentiel d'adopter des façons coordonnées et stratégiques d'aborder les priorités en matière de recherche et de développement (R et D) dans le secteur des transports, lesquelles nécessiteront à leur tour l'établissement d'un fort éventail de partenariats avec le secteur privé, les provinces et le monde universitaire. Nous aurons comme défi d'établir des partenariats avec les centres de connaissances et les universités dans des domaines comme la sécurité routière, la gestion du trafic ou les embouteillages sur les routes et aux frontières.

Cependant, la R et D, à elle seule, ne suffit pas. Pour tirer parti entièrement de gains éventuels sur le plan de la sécurité, de l'environnement et de l'efficacité, les efforts de R et D prometteurs doivent être commercialisés de façon rapide et générale. Un défi clé sera d'améliorer les possibilités de commercialisation des innovations canadiennes en transports à l'échelle nationale et internationale en mettant en évidence les capacités technologiques et en encourageant les projets pilotes et l'application répandue des leçons tirées.

L'appui au développement et au déploiement des systèmes de transport intelligents (STI) permettra aux réseaux de transport d'être plus efficaces sans qu'il y ait nécessairement à modifier l'infrastructure actuelle. En assurant l'échange uniforme de renseignements entre utilisateurs, véhicules et l'infrastructure, les STI permettront aux exploitants des transports et aux utilisateurs d'optimiser les capacités des ressources actuelles et de mieux intégrer les services.

Le gouvernement du Canada, en ce qui le concerne, établit le cadre et crée le milieu qui permettront le partage et le transfert d'information transparents entre organismes de transport, secteurs de compétence et modes. La technologie comme le système de prévisions météorologiques pour l'entretien routier aidera à veiller à ce que les activités d'entretien soient menées de manière à réduire au minimum les répercussions sur l'environnement tout en maximisant le rendement des

Le développement de notre capacité d'innover pourrait nous distinguer des concurrents mondiaux.

véhicules commerciaux et des véhicules de transport de personnes sur le plan de la sécurité. En même temps, des systèmes de communication pour tous les STI pourraient produire des gains importants dans l'amélioration des données sur les lieux et la mobilité, l'accroissement de l'efficacité des systèmes et de l'interopérabilité et dans la réduction de la consommation d'énergie et des émissions.

Pour obtenir la pleine mesure des STI, nous devons mettre l'accent sur une meilleure sensibilisation aux avantages éventuels des STI et une plus grande utilisation de l'architecture actuelle des STI au Canada. De plus, nous devons appuyer l'établissement de normes nationales et internationales se rapportant aux STI et accroître la formation d'un plus grand nombre de professionnels qualifiés capables d'utiliser et de mettre au point des STI.

Le gouvernement du Canada a mis au défi les secteurs privé et public de collaborer afin d'atteindre l'objectif visant à conquérir 5 pour 100 du marché mondial du commerce électronique — estimé, avec prudence, entre 1,3 billion et 1,8 billion de dollars américains d'ici 2003. Le secteur des transports joue un rôle essentiel pour ce qui est de faciliter la croissance du commerce électronique, car c'est la « colle » qui lie ensemble l'offre et la demande. On s'attend également à ce que le commerce et la technologie électroniques permettent d'importants gains supplémentaires de productivité dans le secteur des transports en facilitant une interaction plus grande et plus efficace entre les transporteurs et les expéditeurs ou les voyageurs. Cependant, les petites et moyennes entreprises de transport accusent un retard quant à l'utilisation du commerce électronique par rapport aux firmes de plus grande taille.

Les réformes fondamentales dans le secteur des transports au cours de la dernière décennie ont contribué à réduire les coûts et à améliorer la productivité dans le secteur. En nous tournant vers l'avenir, le développement de notre capacité d'innover pourrait nous distinguer des concurrents mondiaux et nous permettre de relever de nombreux défis auxquels fait face le secteur des transports au Canada.

9. Compétences

Une économie très novatrice nécessitera à son tour une main-d'œuvre hautement qualifiée pouvant réagir aux changements rapides de la technologie et aux nouvelles façons de faire les affaires.

Les innovations dans le secteur des transports obligeront les employés du secteur des transports à posséder des qualités supplémentaires et de multiples compétences, même dans des professions qui n'ont jusqu'ici exigé qu'un minimum d'études. En même temps, la vive concurrence qui se livre pour obtenir les mêmes travailleurs qualifiés, combinée avec les départs en retraite, mettront le secteur au défi de trouver de nouveaux moyens pour attirer la main-d'œuvre et perfectionner et maintenir en fonction les effectifs.

Il y a déjà des pénuries de travailleurs qualifiés, et d'autres sont prévues, dans certaines professions tels les pilotes certifiés, les chauffeurs de camion, les ingénieurs civils, les chercheurs, les mécaniciens certifiés et les officiers de navire. De même, il sera essentiel de voir à ce que Transports Canada possède les compétences nécessaires pour continuer à s'acquitter de son mandat de sécurité publique. Notre économie du savoir mettra de plus en plus l'accent sur l'apprentissage continu et les organisations intelligentes.

III. Conclusion

Le secteur des transports fait face à de nombreux défis différents. L'examen de la *Loi sur les transports au Canada* sera terminé en juin prochain. En outre, les travaux de la Table des transports sur les changements climatiques et les opinions exprimées à la Conférence du millénaire sur les transports en juin 2000 nous fournissent de bons éléments sur lesquels nous fonder pour indiquer comment relever quelques-uns de ces défis. Il faut examiner les questions de transport de marchandises et de personnes dans le cadre de l'établissement d'un nouveau schéma d'orientation. Il sera essentiel de faire des choix stratégiques et de nous concentrer sur les questions qui auront la plus grande incidence sur la qualité de vie des Canadiens.

Il est évident que, lorsque nous envisagerons la façon de faire progresser le nouveau Schéma d'orientation des transports, aucun intervenant ne pourra à lui seul apporter les changements voulus. Par le passé, le gouvernement du Canada a fait des expériences avec toute une gamme de modèles de gouvernance pour relever les défis auxquels il faisait face. L'innovation, les partenariats multisectoriels, des approches intermodales mieux intégrées et une orientation stratégique claire continueront d'être essentiels pour répondre aux pressions croissantes auxquelles fait face le secteur des transports du Canada.

Afin d'aider à orienter le débat pour établir un nouveau schéma d'orientation, nous avons relevé trois types de questions clés à étudier :

- Avons-nous indiqué les bons défis clés dans le présent document? Y a-t-il d'autres défis importants qui n'ont pas été relevés? Si c'est le cas, quels sont-ils?
- Sur quels défis devrions-nous d'abord porter notre attention au cours des dix prochaines années? Pourquoi?
- Quelles actions les secteurs public et privé devraient-ils prendre pour relever le mieux possible les défis prioritaires?

Vous pouvez envoyer vos commentaires par écrit ou courriel à l'adresse suivante :

**Projet de création
d'un schéma d'orientation
Transports Canada
Place de Ville, Ottawa (Ontario)
K1A 0N5**
SchemaOrientation@tc.gc.ca

En raison de la quantité prévue de commentaires, nous ne pourrons pas accuser réception de ces derniers. Nous vous garantissons toutefois que nous examinerons soigneusement tous les commentaires.

NOTA

Le présent document et les renseignements supplémentaires sur cette initiative se trouvent sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/SchemaOrientation. Il existe un « serveur de liste » qui permet d'aviser automatiquement les personnes intéressées lorsqu'il y a des ajouts aux documents.