

DROITDEVANT

Une vision pour les transports au Canada

DROITDEVANT

Une vision pour les transports au Canada



TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	5
INTRODUCTION	7
PARTIE1 – OBJECTIFS DE LA POLITIQUE	9
CHAPITRE1 : Changements	11
Perspective historique.....	11
Défis à relever	14
CHAPITRE2 : Une vision des transports – La voie à suivre	17
Notre vision.....	17
Réaliser la vision	21
PARTIE2 – ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	23
CHAPITRE3 : Cadre de marché	25
Nos réalisations.....	25
Nos prochaines mesures.....	28
CHAPITRE4 : Infrastructure	47
Nos réalisations et nos engagements récents	48
Choix d'investissement dans le transport	49
Nos mesures futures	50
Régie et commercialisation	50
Investissements stratégiques.....	56

CHAPITRE 5 : Protection de l’environnement	61
Mesures prises jusqu’à maintenant par le gouvernement fédéral.....	61
Tendances relatives à la pollution de l’air et aux émissions de gaz à effet de serre	62
Orientations stratégiques futures concernant les émissions de gaz à effet de serre	63
Nos prochaines mesures.....	66
CHAPITRE 6 : Sécurité et sûreté	71
Nos réalisations.....	71
Mesures prises et envisagées.....	72
Nouvelle approche en fait de sécurité – Une réglementation intelligente	73
Initiatives stratégiques propres à chaque mode	74
Sûreté du transport.....	76
CHAPITRE 7 : Innovation et compétences	79
Nouveaux défis à relever.....	79
Promotion d’un secteur des transports innovateur.....	80
Relever le défi des compétences	85
CONCLUSION	89



AVANT-PROPOS

Les transports ont fait le Canada.

Les transports contribueront à déterminer le succès futur du Canada.

Ce sont là peut-être des énoncés accrocheurs, mais quiconque se penche sur l'histoire du Canada apprend que le processus qui a abouti à la Confédération s'est appuyé en grande partie sur la réalisation des raccordements de transport qui nous ont reliés pour faire de nous un pays. Tout au long de notre histoire, les gouvernements ont embrassé une succession de visions audacieuses des transports – des chemins de fer nationaux enjambant le continent, une voie maritime internationale, la transcanadienne et des services aériens transcontinentaux.

Notre réseau de transport national qui relie tous les coins de ce pays a ouvert nos portes au reste du monde et aux marchés commerciaux au-delà de nos frontières. En cette ère de mondialisation, nous sommes une nation commerçante qui compte sur le mouvement sécuritaire et efficace des personnes et des biens pour le maintien de sa prospérité et de sa qualité de vie. Au fur et à mesure que notre nation se développait, nous avons construit un réseau de transport de classe mondiale.

Nous avons beaucoup travaillé pour améliorer continuellement notre réseau de transport. La sécurité, la sûreté, l'accessibilité, l'efficacité économique et le rendement environnemental sont tous devenus des pierres angulaires de ce réseau. Mais de nouveaux défis surgissent et nous devons maintenant faire en sorte que nos politiques en matière de transport continuent de faire progresser le Canada droit devant.

En avril 2001, devant un auditoire réuni au Vancouver Board of Trade, j'ai inauguré une vaste initiative de Transports Canada visant à créer un cadre pour le genre de réseau de transport qui nous servira dans la prochaine décennie et au-delà. D'innombrables heures de consultations, y compris des discussions en table ronde que j'ai présidées un peu partout au pays et une analyse approfondie de la politique interne, ont conduit à un énoncé de vision et d'orientation complet au sujet du réseau de transport du Canada.

Plusieurs mois avant le lancement de cette initiative, un comité de Canadiens distingués entreprenait un examen de la *Loi sur les transports au Canada* mandaté par cette loi. Cet examen d'un an consistait à évaluer si la Loi assure aux Canadiens un réseau de transport rentable, efficace, adapté et abordable. Ce comité a reçu plus de 200 mémoires et formulé au-delà de 90 recommandations. Ses travaux ont largement contribué à la préparation de ce document.

Je suis fier de présenter aux Canadiens cette vision de l'avenir de notre réseau de transport. Je suis grandement redevable aux nombreuses personnes qui ont exprimé des opinions et des points de vue, présenté des problèmes et offert des solutions, et par-dessus tout, reconnu l'importance fondamentale que les transports jouent dans notre vie de tous les jours pour que le Canada puisse aller droit devant.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Collenette'.

L'hon. David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

INTRODUCTION

Un vaste programme de consultations a été entrepris au cours des dernières années dans le but de mettre de l'avant un plan stratégique qui permettra au gouvernement fédéral de faire face aux principaux défis qui devront être relevés à long terme dans le secteur des transports au Canada.

En juin 2001, un document intitulé *Création d'un schéma d'orientation des transports pour la prochaine décennie et au-delà : définition des défis* a été publié, énonçant les divers secteurs dans lesquels le gouvernement du Canada cherchera à faire des progrès pour veiller à ce que le réseau national de transport continue de satisfaire aux besoins des Canadiens dans l'avenir. Par la suite, le ministre des Transports et les représentants de Transports Canada ont eu des entretiens avec les ministres et représentants provinciaux et territoriaux. Ils ont de plus rencontré les intervenant clés du transport et recueilli les commentaires du grand public. Les opinions exprimées lors des processus consultatifs antérieurs, notamment la Table des transports sur les changements climatiques, la deuxième *Stratégie de développement durable* de Transports Canada et la Conférence du millénaire sur les transports du Ministre, ont également été considérées.

En juillet 2001, le rapport du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) intitulé *Vision fondée sur l'équilibre* a été rendu public. Un an plus tôt, le Comité d'examen avait commencé ses travaux avec le mandat de passer en revue l'application de la LTC et des autres lois relatives

à la réglementation économique des modes de transport relevant de la compétence législative du Parlement. En s'appuyant sur plus de 200 présentations et sur un examen approfondi des études et des analyses récentes sur le transport, le Comité d'examen a produit un rapport détaillé comprenant plus de 90 recommandations touchant une grande variété de questions liées au transport.

Les conclusions du Comité d'examen ainsi que les points de vue des intervenants, des représentants provinciaux et territoriaux et du grand public ont été soigneusement pris en compte lors de la rédaction de *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada* qui est structuré comme suit :

La partie I expose la **perspective historique** pour guider la réflexion en cours sur les politiques de transports au Canada, identifie les **facteurs déterminants** qui influenceront sur l'avenir du secteur et propose une **vision des transports au Canada**.

La partie II expose les **orientations stratégiques** du gouvernement du Canada visant à aborder les questions clés des prochaines années et propose des **modifications législatives** précises dans certains domaines.

PARTIE1

OBJECTIFS DE LA POLITIQUE

CHAPITRE 1

Changements

Tout au long de l'histoire du Canada, la politique des transports a été un élément important de la politique nationale, mais elle ne peut rester fixe et doit s'adapter aux nouveaux défis et changements.

PERSPECTIVE HISTORIQUE

Construction et développement de la nation

Tout au long de l'histoire du Canada, la politique des transports a été un élément important de la politique nationale. Le grand réseau de chemin de fer intercontinental reliant les différentes régions du pays a joué un rôle fondamental dans la création du Canada. Un projet d'une telle ampleur comportait cependant de trop grands risques pour l'entreprise privée seulement et le gouvernement national a donc assumé la position de chef de file. Le chemin de fer Intercolonial et le Canadien Pacifique ont vu le jour grâce à des concessions de terres et à des fonds fédéraux. Le gouvernement fédéral, dans sa politique nationale, a également soutenu la croissance ultérieure du réseau ferroviaire national afin que toutes les régions soient desservies. Quelques décennies plus tard, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont construit conjointement la Voie maritime du Saint-Laurent. Le gouvernement fédéral a également construit les réseaux nationaux des principaux ports et aéroports, fourni des systèmes de navigation maritime et aérienne et contribué à la construction du réseau routier national dans le but de favoriser la croissance sociale et économique du Canada.

Conscient de l'importance des transports, le gouvernement fédéral, au fil du temps, est devenu un important exploitant direct d'installations et de services. Lorsque les chemins de fer ont éprouvé des difficultés financières au début du 20^e siècle, le gouvernement, considérant que plusieurs d'entre eux étaient essentiels, a pris en charge leur exploitation. Fusionnés et nommés Chemins de fer nationaux du Canada, ils ont continué à être exploités par le gouvernement jusqu'à la fin du siècle environ. En devenant propriétaire des chemins de fer, le gouvernement fédéral a également acquis leurs services connexes de traversiers de la côte est. Ces entreprises publiques de transport existaient déjà lorsque les services aériens ont commencé à se développer, et c'était donc une extension logique pour le gouvernement de construire et d'exploiter l'infrastructure nécessaire aux aéroports et à la navigation aérienne et d'établir un transporteur public, les Lignes aériennes Trans-Canada (qui allaient plus tard devenir Air Canada), pour exploiter les services intérieurs.

Durant la majeure partie de cette période, des droits de routes exclusifs étaient souvent accordés aux compagnies qui en contrepartie devaient offrir des services sur d'autres routes déterminées. On considérait cette approche efficace, car elle permettait de fournir et de garantir des services à

de petites communautés qui, autrement, n'auraient pas été desservies par l'entreprise privée. Cependant, comme on ne pouvait laisser aux monopoles qui en ont découlé une liberté complète pour l'établissement des prix, le gouvernement a mis sur pied des commissions pour fixer ou approuver les tarifs et surveiller les services.

Tout au long de cette période, la qualité des services et l'équité des prix sont restées des sujets de controverse qui, dans le secteur ferroviaire

en particulier, ont constitué les préoccupations centrales de six commissions d'enquête parlementaire de 1917 à 1959.

Déréglementation économique

L'accroissement de la concurrence avec les nouveaux modes de transport, en particulier les véhicules automobiles, a eu pour effet d'élargir le débat national. La concurrence entre l'industrie ferroviaire et le camionnage pour le transport de marchandises a constitué la principale préoccupation de la Commission d'enquête parlementaire MacPherson de 1959 à 1962, qui a reconnu le potentiel de la concurrence intermodale pour servir l'intérêt de la politique publique afin de réduire les coûts et les tarifs du transport et d'améliorer les services. Subséquemment, l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* de 1967 a entraîné un assouplissement des règlements visant les tarifs de transport ferroviaire de marchandises pour que les chemins de fer puissent rivaliser avec le camionnage. La Loi a également concrétisé la recommandation de la Commission d'inclure une déclaration officielle sur la politique nationale des transports. La déclaration, qui a survécu sous une forme modifiée dans l'article 5 de l'actuelle *Loi sur les transports au Canada*, soulignait l'intérêt national pour un réseau de transport efficace.

L'assouplissement de la réglementation ferroviaire dans les années 1960 a stimulé dans une certaine mesure la réduction des coûts et des tarifs du transport ferroviaire, mais la concurrence entre les chemins de fer, et aussi entre les transporteurs aériens, les camions et les autocars, demeurait limitée par la réglementation de l'entrée sur le marché et des prix. Le succès de la déréglementation observé dans d'autres secteurs et d'autres pays au chapitre de la réduction des coûts et de l'innovation a conduit à une autre série de modifications de la politique visant à stimuler la concurrence entre les modes. Énoncées dans le document de politique du gouvernement daté de 1985 *Aller sans entraves*, puis incorporées dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, les modifications ont libéralisé les règles d'entrée sur le marché et les contraintes relatives à l'établissement des prix pour les transporteurs aériens

→ IMPORTANCE DES TRANSPORTS DANS L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

- **Le réseau de transport du Canada transporte plus de 1 billion \$ de marchandises chaque année.**
- **Près de 16 % de toutes les dépenses des particuliers sont liées au transport, dont près de 90 % pour des véhicules personnels.**
- **Au cours des dix dernières années, le secteur des transports du Canada a affiché un taux de croissance moyen annuel de 6,1 %, presque le double de celui de l'économie établi à 3,3 %.**
- **En 2000, plus de 850 000 personnes ont travaillé dans l'industrie du transport ou exercé des fonctions connexes, ce qui représente 7 % de la main-d'œuvre canadienne.**
- **En 2000, près de la moitié des 38 milliards \$ consacrés au tourisme national ont été dépensés pour le transport.**
- **Au cours des 20 dernières années, les coûts des transporteurs ont chuté en termes réels de 10 milliards \$, soit de 30 %.**
- **En 2000, plus de 20 milliards \$ ont été dépensés pour l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure exploitée par le gouvernement et les exploitants privés.**

qui desservent les marchés intérieurs et ont assoupli davantage la réglementation sur les taux du transport ferroviaire de marchandises. Les contrats confidentiels ont été autorisés ainsi que les mesures visant à accroître la concurrence entre les transporteurs ferroviaires et à fournir un recours contre l'abus de la position dominante dans le marché. Une loi complémentaire, la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, a également assoupli les règles d'entrée pour les transporteurs routiers extraprovinciaux, favorisant la concurrence au sein de l'industrie.

Privatisation et commercialisation

Suite à l'expérience avec la déréglementation et la concurrence sur le marché entre les transporteurs et en raison du succès de la politique fédérale de privatisation des services dans d'autres secteurs, l'attention s'est portée sur les services de transport encore fournis ou financés par le gouvernement fédéral. Une série de mesures politiques énergiques a été entreprise à la fin des années 1980. Les incitatifs pour encourager la réduction des coûts ont été renforcés par la diminution ou l'élimination des subventions fédérales aux transporteurs privés et à l'infrastructure fédérale. Air Canada et les Chemins de fer nationaux du Canada, toutes deux en concurrence avec les compagnies du secteur privé, ont été assujetties aux mêmes forces du marché que leurs concurrentes grâce à leur privatisation, en 1988-1989 et en 1995 respectivement. La *Loi sur les transports au Canada* de 1996 a fourni d'autres encouragements pour stimuler le rendement des transporteurs ferroviaires en facilitant le processus de rationalisation des activités et en encourageant la création de chemins de fer d'intérêt local, tout en maintenant les dispositions limitant l'utilisation inéquitable du pouvoir monopolistique.

En ce qui concerne le réseau fédéral des aéroports et des ports, de nouveaux modèles de régie ont été adoptés afin d'introduire des éléments de pratiques commerciales et d'autonomie locale. Les petites installations régionales ou locales ont été offertes en vue d'être cédées à des organismes publics ou privés. Le gouvernement fédéral a continué à fournir un soutien direct aux installations essentielles dans les régions éloignées.



Pour ce qui est des grandes installations, plutôt que d'opter carrément pour la privatisation, des politiques novatrices de « commercialisation » ont été adoptées. En vertu de ces politiques, les sites des aéroports et ports nationaux demeurent la propriété du gouvernement fédéral, mais ce sont maintenant les intérêts locaux/régionaux qui exploitent les installations. Tenus d'être financièrement autonomes, ils ont la liberté de fixer les prix et les droits, mais doivent être des sociétés sans but lucratif et respecter les principes de responsabilisation à l'égard du public. Ces conditions visent à fournir la capacité d'être autosuffisant, notamment à financer les expansions futures, et à atténuer les incitatifs pour exercer un pouvoir sur le marché. L'option de propriété fédérale a été retenue pour assurer que ces biens nationaux demeurent entre les mains du public dans l'intérêt national.

Dans le cas des services de navigation aérienne, une société sans but lucratif unique a été créée en 1996. NAV Canada, qui a acheté les biens et pris en charge la prestation des futurs services, a adopté la structure organisationnelle et les principes de tarification précisés dans la loi. Les utilisateurs peuvent participer aux décisions stratégiques puisqu'ils sont représentés au sein du conseil d'administration et il existe des mesures de protection contre la pratique de prix trop élevés et des dépenses excessives.

Dans le même ordre d'idées, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent a été créée en tant que société sans but lucratif pour exploiter la Voie maritime avec la participation des utilisateurs dans les décisions courantes. L'infrastructure de la Voie maritime est toutefois demeurée la propriété du gouvernement.

Sécurité et sûreté – Des constantes dans la politique des transports

Bien que les politiques concernant la prestation et la réglementation économique des services de transport aient évolué au fil du temps, la sécurité et la sûreté sont demeurées des objectifs centraux de la politique nationale des transports. Des lois et règlements établissent des exigences en matière de sécurité pour l'équipement, les pratiques et le personnel dans les secteurs du transport ferroviaire, maritime et aérien, et des politiques et procédures d'exploitation internes s'appliquent aux installations fédérales. En raison des préoccupations croissantes du public depuis les 30 dernières années, la sécurité des véhicules routiers et le transport de marchandises dangereuses sont devenus des priorités de plus en plus importantes pour le gouvernement fédéral.

Suite à la commercialisation des installations fédérales, les politiques d'exploitation ont été remplacées par des règlements. Au fil des ans, le gouvernement a cherché à permettre une certaine flexibilité pour satisfaire aux exigences en matière de sécurité tout en maintenant des normes de sécurité. Par exemple, dans plusieurs secteurs, les spécifications de l'équipement et les pratiques ont été remplacées par des exigences de rendement ou des engagements pris volontairement. Ce changement favorise l'ingéniosité et permet de trouver des solutions plus efficaces. Compte tenu du caractère mondial du transport, la politique fédérale vise aussi explicitement l'harmonisation internationale des normes. Au Canada, des buts en matière de sécurité partagés par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux font l'objet depuis des décennies de programmes coopératifs qui sont de remarquables exemples de collaboration intergouvernementale.

Plus récemment, les événements du 11 septembre 2001 ont donné lieu à un réexamen majeur de toutes les facettes de la sûreté du transport qui aura un impact durable dans les années à venir.

DÉFIS À RELEVER

La politique des transports ne peut rester fixe. Elle doit s'adapter aux nouveaux défis et changements, tels que le continentalisme, la mondialisation, l'environnementalisme, l'urbanisation, le vieillissement et la diversité de la population ainsi que l'explosion des technologies de pointe, qui façonneront l'économie et la société canadiennes dans les années à venir.

L'industrie des transports du Canada se mondialise de plus en plus et un nombre croissant d'entreprises tirent des revenus de services offerts au-delà des frontières du Canada, en particulier aux États-Unis. Même si **la mondialisation et l'intégration nord-américaine** créent de nouvelles possibilités pour les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport, elles font également ressortir la nécessité d'une définition plus générale de l'environnement concurrentiel, d'une meilleure harmonisation des normes et d'une réglementation intelligente. La politique des transports doit prévoir des cadres commerciaux permettant aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover, de rester concurrentiels et de servir le public.

Le Canada est un pays de plus en plus urbanisé; 80 % des Canadiens vivent désormais dans des zones urbaines. **L'urbanisation** ainsi que le nombre croissant d'activités économiques créées dans les centres urbains exercent des pressions sur le transport en commun et l'infrastructure routière. Pour que les villes deviennent concurrentielles et que leurs collectivités demeurent en santé, la politique des transports doit relever les défis que pose l'accroissement de l'encombrement des routes. En même temps, l'urbanisation représente aussi un grand défi dans plusieurs zones rurales qui font face à un déclin de population et aux demandes de transport changeantes. La politique des transports doit fournir le cadre qui permettra aux transporteurs

de s'adapter et qui aidera les communautés à maximiser la valeur de leurs biens de transport et à s'adapter durant cette période de transition.

Les **répercussions** de l'industrie des transports sur l'**environnement**, notamment le bruit, la contamination des installations fédérales et les émissions provenant de l'équipement de transport, sont depuis longtemps une préoccupation du gouvernement fédéral. Ce dernier s'est attaqué à ces problèmes en réglementant les transporteurs et les fabricants d'équipement et en établissant des procédures d'exploitation pour les installations fédérales. Au cours des dernières décennies, le public est devenu plus sensible aux dommages causés à l'environnement. Le gouvernement fédéral a réagi en introduisant des processus d'évaluation et de planification environnementale plus complets pour l'infrastructure ainsi que des normes plus strictes concernant les émissions de polluants. Parallèlement, les préoccupations de plus en plus grandes au sujet des répercussions de l'industrie des transports sur l'environnement, et plus particulièrement sa contribution au changement climatique et aux problèmes de qualité

de l'air, requièrent aussi des directives claires, pro-actives et innovatrices de la part du gouvernement fédéral et la collaboration des provinces, des territoires et des intervenants du secteur des transports.

La politique des transports doit tenir compte des besoins de l'« **économie programmée** », laquelle doit pouvoir compter sur des services de transport juste à temps hautement fiables et étroitement contrôlés. Il s'agit d'un facteur clé de la croissance du camionnage, du trafic de conteneurs et du fret aérien des dernières décennies. Trouver des façons de concilier les besoins de notre économie programmée et les impératifs environnementaux sera un des plus grands défis qu'il nous faudra relever dans les années à venir au chapitre de la politique des transports.

Depuis le 11 septembre 2001, les Canadiens sont plus conscients de l'importance de la **sécurité et de la sûreté** des transports pour la santé et le bien-être de la population de même que pour l'efficacité du commerce de notre pays. Le gouvernement fédéral a mis en place des mesures clés pour assurer la sûreté des voyageurs et conserver



des frontières sécuritaires, ouvertes et efficaces. Les considérations en matière de sûreté continueront d'occuper une place prépondérante dans l'élaboration de politiques futures.

La **stratégie d'innovation** du gouvernement du Canada propose à tous les secteurs de l'économie de devenir plus **innovateurs** et de développer une **main-d'œuvre plus qualifiée** pour être concurrentiels sur le marché mondial. Par ailleurs, on reconnaît de plus en plus dans le secteur des transports que l'innovation et les compétences sont essentielles pour relever les défis auxquels l'industrie fait face.

D'importantes modifications réglementaires ont été apportées au cours des dernières décennies, et les derniers efforts de cession et de commercialisation dans le secteur des transports sont très avancés. Le rapport du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, publié en 2001, l'examen de la *Loi maritime du Canada* qui est maintenant en cours ainsi que les autres examens en cours dans des secteurs particuliers offrent de

bonnes occasions d'examiner la situation de façon critique et plus générale, d'évaluer dans quelle mesure les objectifs actuels de la politique ont été atteints et de déterminer les ajustements requis.

La transformation et la commercialisation de notre infrastructure des transports ont abouti à la création de plusieurs nouvelles entités. Tandis que les intérêts locaux/régionaux exploitent ces sociétés sans but lucratif, le gouvernement fédéral conserve l'entière responsabilité de définir un cadre stratégique qui orientera le développement du réseau. Cet exercice offre l'occasion au gouvernement de proposer une vision commune à tous les participants du réseau des transports.

Droit devant englobe ces changements et constitue aussi la contribution de Transports Canada vers la réalisation de l'engagement du gouvernement pris dans le discours du Trône de septembre 2002 de : « déposer une nouvelle stratégie portant sur un système de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement ».

CHAPITRE 2

Une vision des transports – La voie à suivre

Les Canadiens sont fiers de leur réseau de transport de calibre mondial et ils savent que leur qualité de vie en dépend. Récemment, ils ont encouragé le gouvernement à démontrer son leadership en établissant une nouvelle vision des transports au 21^e siècle.

Dans le passé, les gouvernements ont appuyé une succession de visions de transport audacieuses : un chemin de fer s'étendant sur tout un continent, une voie navigable internationale, un réseau de services aériens transcontinental et des administrations commerciales pour gérer l'infrastructure de transport. Cet héritage jette des bases solides sur lesquelles nous pouvons nous appuyer.

En prévision de l'avenir, pour préserver et renforcer le réseau de transport du Canada et améliorer la qualité de vie des Canadiens, la politique des transports doit fournir un cadre qui traite des trois éléments d'un réseau de transport durable, à savoir les critères sociaux, économiques et environnementaux, donnant ainsi aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures l'occasion de s'adapter, d'innover, de faire concurrence et de servir les expéditeurs et les voyageurs d'une manière qui tient compte de chacun de ces éléments.

Les transports doivent toujours satisfaire aux normes pratiques de sécurité et de sûreté les plus élevées, et cela restera l'objectif premier de Transports Canada. Les transports doivent aussi être économiquement efficaces afin d'utiliser toutes les ressources de la manière la plus efficace et efficace, contribuant ainsi à la croissance nationale et à la position compétitive du Canada dans les marchés mondiaux en satisfaisant les besoins des expéditeurs

et des voyageurs. Finalement, les transports doivent être respectueux de l'environnement pour que leur impact sur l'environnement et la santé des Canadiens soit acceptable aux générations présentes et futures. Trouver le bon équilibre entre ces trois éléments est le défi fondamental de la politique.

Nous ne pouvons pas prévoir tout ce que l'avenir nous réserve. Cependant, avec le leadership et la vision qui sont nôtres, nous nous concentrerons sur notre but ultime tout en corrigeant notre orientation, au besoin, en réponse aux changements ou aux événements imprévus. De plus, chaque mode de transport a son propre contexte institutionnel et historique : la vitesse du changement ne sera pas la même. Ce document sert à diriger la politique des transports dans la bonne direction afin d'assurer une meilleure qualité de vie pour nos communautés.

NOTRE VISION

Notre vision pour un réseau de transport durable au Canada repose sur les principes suivants :

- les niveaux de sécurité et de sûreté réalisables les plus élevés possible pour la vie et les biens – grâce aux normes et règlements axés sur le rendement, au besoin;



- le transport efficace des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable grâce à la concurrence et à des interventions ciblées en matière de réglementation et de dépenses;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens – grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementale des décisions en matière de transport et à des interventions sélectives en matière de réglementation et de dépenses;
- des droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport et des décisions concernant les infrastructures de transport qui répondent mieux aux besoins des utilisateurs – selon des modèles de régie qui prévoient la participation des intervenants et la transparence;
- l'accessibilité raisonnable au réseau national de transport pour les personnes résidant dans les régions éloignées du Canada;
- l'accessibilité au réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes ayant une déficience;
- la coordination et l'harmonisation des mesures dans tous les modes de transport pour appuyer l'intermodalité et arriver à la neutralité modale;
- les partenariats et la collaboration entre les gouvernements et avec le secteur privé pour établir un cadre de politique des transports

intégré et cohérent, prenant en compte les compétences, responsabilités et rôles respectifs de tous les participants.

Ces principes et leurs rapports mutuels sont expliqués plus en détail ci-dessous.

Sécurité et sûreté – Une culture du transport

Le gouvernement conservera la responsabilité générale de fournir un cadre législatif et réglementaire qui renforce la sécurité, la sûreté et l'intégrité du réseau de transport. Ce dernier doit respecter les normes de sécurité et de sûreté les plus élevées possible pour prévenir les décès, les blessures et les dommages physiques et protéger le bien-être individuel et la sûreté nationale.

La sécurité des passagers et des biens sera plus que jamais assurée au moyen de stratégies axées sur le rendement qui comprennent la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité par les opérateurs d'équipement, les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructures dans leurs activités quotidiennes et au moyen de normes rigoureuses pour les nouvelles installations, les véhicules et l'équipement. Les systèmes de gestion de la sécurité permettront aux exploitants et aux fournisseurs d'infrastructures de démontrer, par l'entremise de l'orientation de leur gestion, de leurs ressources, des mesures de rendement et de la surveillance, leur engagement à l'égard de la sécurité des employés, des clients et du public et leur appui à une « culture de sécurité ».

La mise en œuvre d'exigences communes de sûreté en matière de transport permettra au Canada de maintenir une frontière efficace et efficiente sur le plan commercial pour les partenaires continentaux et internationaux. Le commerce légitime et le mouvement de personnes en toute légalité seront facilités au moyen de meilleures installations, équipements, technologies de transport et de personnel compétent. Des stratégies de gestion des risques efficaces permettront de contrer la menace du terrorisme international.

Une vigilance constante et des mesures d'application du gouvernement, au besoin, garantiront que la sécurité et la sûreté ne sont pas sacrifiées pour répondre aux pressions économiques à court terme.

Depuis le 11 septembre 2001, toutes les parties contribuant à la sûreté des transports tant au niveau gouvernemental que dans l'industrie, y compris les ports, aéroports et transporteurs, ont fait preuve d'une vigilance accrue pour prévenir les activités terroristes. Ces efforts se poursuivront.

L'efficacité d'un réseau axé sur le marché – Un principe durable

Un réseau de transport efficace sur le plan économique appuie le commerce, la prospérité économique et une meilleure qualité de vie au moyen de coûts peu élevés, d'une productivité élevée, de l'utilisation optimale de tous les modes et de l'innovation et des compétences. L'efficacité économique garantit que les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructures peuvent répondre à la demande des utilisateurs en utilisant le moins de ressources possibles.

La concurrence est le moyen de veiller à ce que les concurrents existants et les nouveaux arrivants innovent, prennent des risques et fournissent de nouveaux services pour satisfaire les besoins de transport des Canadiens dans les zones urbaines et rurales, ce qui entraîne la réduction des coûts, des gains d'efficacité et l'amélioration des services.

L'intervention du gouvernement sera peut-être nécessaire, parfois, pour corriger les imperfections du marché, prévenir les abus du pouvoir de marché et redresser les distorsions découlant de l'incapacité de prendre en compte tous les coûts environnementaux et autres des activités de transport. La neutralité modale – l'égalité entre les modes de transport – sera recherchée lorsque l'intervention du gouvernement sera nécessaire.

Les mécanismes réglementaires et de résolution des différends seront disponibles dans les circonstances appropriées là où des résultats efficaces et concurrentiels ne sont pas atteints au moyen des forces du marché avec des mesures incitatives pour régler les différends de manière commerciale. L'entrée dans les marchés sera facilitée en retirant ou en minimisant les obstacles à l'entrée.

Respecter l'environnement – Un héritage pour les générations futures

La qualité de l'air, de l'eau, du sol et de l'habitat sont un héritage pour les générations futures. La conception et l'utilisation du réseau de transport doivent prendre en compte les impacts environnementaux et refléter ce que les Canadiens souhaitent, c'est-à-dire léguer un bon héritage environnemental. Les stratégies pour réaliser les objectifs environnementaux veilleront à ce que la responsabilité environnementale et la croissance économique soient compatibles.

La viabilité environnementale du réseau de transport sera renforcée au moyen d'un cadre de marché concurrentiel en s'assurant que les décisions de transport sont prises en fonction des processus d'évaluation et de planification environnementale. Des progrès seront faits pour inclure le coût des répercussions environnementales dans les droits d'utilisation. Des services de transport plus efficaces et durables en matière d'environnement découleront, avec le temps, des décisions éclairées prises par les utilisateurs responsabilisés en ce qui concerne l'utilisation du transport et des choix modaux faits à la lumière du coût des options disponibles.

Pour s'attaquer aux préoccupations environnementales dans le réseau de transport, y compris la pollution atmosphérique urbaine et les émissions de gaz à effet de serre, il faudra réduire graduellement l'intensité de l'utilisation du combustible au carbone, développer des technologies et des carburants de rechange et offrir des choix viables pour les voyageurs urbains. L'innovation, les compétences, la planification à long terme et les investissements publics sont nécessaires pour façonner l'avenir de nos environnements urbains.

Signaux en matière de prix et décisions d'investissement

Les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructures devront ajuster constamment leur capacité pour réagir à la croissance future du trafic de

marchandises et de passagers. Un cadre de transport axé sur le marché permettra d'établir des liens entre les demandes des utilisateurs et les décisions d'investissement des transporteurs et des fournisseurs d'infrastructures afin de mettre en place des prix justes et efficaces et de refléter adéquatement au fil du temps les coûts environnementaux et sociaux de l'activité de transport.

En donnant les bons signaux en matière de prix aux utilisateurs des services de transport et à ceux qui prennent des décisions dans l'industrie, on arrivera graduellement aux niveaux appropriés d'utilisation du trafic et de distribution du trafic parmi les modes. Des signaux en matière de prix qui reflètent mieux les coûts d'infrastructure aideront l'infrastructure de transport à tirer assez de revenus pour couvrir ses coûts et permettront de s'assurer que les investissements d'infrastructure sont justifiés par les demandes des utilisateurs et leur volonté à payer. Finalement, à long terme, des signaux en matière de prix qui reflètent mieux tous les coûts, y compris les coûts d'infrastructure, environnementaux et sociaux, contribueront à maintenir l'efficacité du marché compte tenu de leur incidence sur les décisions de l'industrie en matière de production et d'emplacement.

Les intervenants viendront éclairer les décisions des fournisseurs d'infrastructures. Dans le cas des infrastructures fournies auparavant par le secteur public, les modèles de régie comme ceux des aéroports, des ports et de la Voie maritime seront adaptés périodiquement afin d'encourager une discipline commerciale et concurrentielle tout en répondant aux préoccupations du public dans des secteurs comme la responsabilisation et la transparence. Nous chercherons à réaliser des progrès avec les provinces et les territoires afin d'établir un modèle de régie efficace pour les infrastructures routières majeures et l'établissement des prix pour les utilisateurs qui déterminera les investissements routiers futurs.

Accès aux communautés éloignées du Canada

Nous maintiendrons les engagements pris dans les politiques actuelles en ce qui concerne le



maintien d'un accès raisonnable au réseau national de transport pour les Canadiens qui vivent dans des régions éloignées. Le gouvernement atteindra cet objectif en maintenant les infrastructures financées par le fédéral de la manière la plus économique qui soit et sera prêt à examiner les options de rechange avec tous les autres partenaires qui ont un rôle à cet égard, y compris les provinces, les territoires et le secteur privé.

Retrait des obstacles abusifs aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience

Le réseau de transport doit répondre aux problèmes de mobilité d'une population vieillissante et des personnes ayant une déficience dans le cadre de notre société inclusive. Les fabricants d'équipement, les exploitants, les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructures devront combler les besoins des personnes ayant une déficience dans leur planification, leur élaboration, leur conception et leur exploitation. Les efforts concertés pour retirer les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement continueront.

Partenariats et intégration entre les gouvernements et le secteur privé

Les programmes de politiques internationales et nationales sont intimement liés et les cadres commerciaux, les normes et les règlements seront négociés de plus en plus souvent dans des contextes internationaux. La politique des transports doit donc être

coordonnée et harmonisée entre les modes de transport, entre les gouvernements au Canada et entre le Canada et d'autres pays.

Vu le partage des responsabilités en vertu de la Constitution canadienne et la longue tradition de collaborations intergouvernementales fructueuses, le gouvernement du Canada continuera de consulter les provinces et les territoires et travaillera avec eux. Les mécanismes de coopération comme le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière demeureront une tribune indispensable pour les consultations et les échanges ainsi que pour la coordination et l'harmonisation des mesures concertées. Ces mécanismes seront encore plus importants à l'avenir à mesure que nous nous dirigeons vers une nouvelle vision pour les transports au Canada.

La politique des transports s'adaptera continuellement en fonction des forces du changement et des événements imprévus et du débat constructif entre les gouvernements et les intervenants au sujet de l'intégration optimale des objectifs en matière d'économie, d'environnement et de société/sécurité.

Fournir une infrastructure de transport adéquate dans un cadre compétitif axé sur le marché, avec des modèles de régie appropriés et de meilleurs signaux en matière de prix pour les utilisateurs, exigera souvent des partenariats inventifs et des coentreprises entre les secteurs public et privé pour affecter et gérer les risques du projet, trouver les compétences et l'innovation nécessaires et obtenir des fonds pour satisfaire les objectifs de la politique publique.

L'intégration générale de la politique des transports sera réalisée selon quatre éléments complémentaires :

- L'intégration de l'efficacité économique avec d'autres buts fondamentaux, y compris les objectifs en matière d'environnement et de société/sécurité;
- L'intégration des obligations financières et réglementaires dans tous les modes qui se livrent concurrence, en recherchant la neutralité modale dans la mesure du possible;
- L'intégration des modes, des réseaux de transport et des politiques pour appuyer la compétitivité des réseaux de transport national et international;
- L'intégration des intérêts publics et privés et la coordination des politiques entre les ministères et avec d'autres gouvernements pour établir des partenariats efficaces, y compris aux frontières.

Recherche et perfectionnement des compétences pour appuyer l'innovation

Pour déterminer la voie à suivre et réaliser notre vision pour un réseau de transport durable, nous compterons sur les compétences des Canadiens et leur capacité à innover. Un secteur très innovateur, dirigé par un effectif extrêmement compétent, est indispensable pour tous les buts que nous avons fixés pour le réseau de transport national. Tous les intervenants du réseau devront donc se concentrer davantage sur les mécanismes pour encourager le perfectionnement des compétences, la recherche et le développement, et le déploiement de nouvelles technologies.

RÉALISER LA VISION

La réalisation de notre vision nous permettra d'atteindre un équilibre adéquat dans toutes nos décisions clés entre les éléments sociaux, économiques et environnementaux d'un réseau de transport durable. Nous verrons donc des progrès continus et soutenus ainsi que l'élimination des principaux obstacles et des barrières à l'efficacité, la sécurité, la sûreté, la responsabilité environnementale, l'accès et l'accessibilité. Guidés par notre vision du réseau de transport national du Canada de l'avenir, nous prendrons les mesures indiquées pour arriver aux résultats suivants :

- la répartition appropriée des activités entre les modes de transport, chaque transporteur, mode ou combinaison de modes faisant concurrence sur la base de ses avantages uniques et inhérents;

- des décisions efficaces en matière de transport découlant du fait que les utilisateurs assument progressivement une plus grande portion du coût total de leurs choix de transport;
- le niveau approprié d'investissement dans les infrastructures de transport, grâce aux bons signaux en matière de prix, à des structures de régie appropriées et des capitaux privés et au moyen de partenariats sélectifs et de certaines interventions du gouvernement en cas de manquement des forces du marché et pour atteindre les objectifs de la politique publique;
- l'atteinte des résultats définis par le gouvernement qui sont acceptables aux Canadiens en ce qui concerne la sécurité et la sûreté, l'impact environnemental des activités de transport, l'accès au réseau de transport national, l'élimination des obstacles abusifs pour les personnes ayant une déficience et l'harmonisation des normes avec les autres gouvernements;
- l'innovation sera récompensée par l'accroissement de l'efficacité et la réduction du coût total des activités de transport;
- les gouvernements travailleront ensemble afin d'atteindre les objectifs conjoints en tenant compte de leurs responsabilités et leurs rôles respectifs.

PARTIE 2

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

La première partie de ce document a énoncé la vision pour les transports et les principes afin de guider les politiques et les programmes fédéraux de l'avenir. La partie II décrit les intentions immédiates du gouvernement fédéral, y compris un certain nombre de nouvelles mesures proposées, et détermine les priorités à long terme.

Au cours des dernières décennies, les mesures fédérales (comme la déréglementation économique, la cession et la commercialisation de l'infrastructure ainsi que la réduction des subventions) ont donné un élan important à la réduction des coûts et à l'amélioration du service, dans l'intérêt des utilisateurs. À la suite de ces réussites, la tâche qui se poursuit pour les gouvernements consiste à évaluer quels gains d'efficacité supplémentaires sont susceptibles d'être réalisés dans le secteur et quelles mesures ils devraient prendre pour faciliter ces gains. Le gouvernement fédéral estime qu'il existe actuellement des occasions de procéder à des ajustements supplémentaires aux **cadres de marché** et à la **gestion et au financement de l'infrastructure**. Les chapitres 3 et 4 décrivent les mesures proposées pour ces deux volets.

Ces mesures doivent être intégrées aux autres objectifs clés en matière de politique et aux mesures axées sur l'**environnement**, la **sécurité et la sûreté** et le développement de l'**innovation et des compétences**. Les chapitres 5 à 7 portent sur ces sujets.

Plusieurs initiatives importantes proposées dans ce document répondent aux recommandations du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* de 2001. Le Comité a formulé des recommandations détaillées et a également précisé la nécessité de créer des mesures particulières. Le gouvernement du Canada a analysé les propositions et a examiné les points de vue de tous les intervenants, y compris ceux des autres gouvernements. Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés à la suite de ces consultations se reflètent dans les mesures qui sont maintenant proposées.

CHAPITRE 3

Cadre de marché

La politique des transports doit prévoir des cadres commerciaux permettant aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover, de rester concurrentiels et de servir le public.

NOS RÉALISATIONS

Au cours des 40 dernières années, la politique fédérale des transports s'est concentrée avec succès sur l'amélioration constante des services de transport par l'entremise d'un marché concurrentiel. L'expérience a démontré que la concurrence stimule le rendement. Par ailleurs, la concurrence dans le secteur des transports contribue à la compétitivité de l'économie canadienne et à la réalisation de nos objectifs de prospérité. Les modifications successives à la *Loi nationale sur les transports* de 1967, à la *Loi sur les transports nationaux* de 1987 et à la *Loi sur les transports au Canada* de 1996 ont libéralisé les règles d'entrée sur le marché et ont largement démantelé l'imposition directe des prix.

L'entrée des transporteurs sur le marché aérien intérieur et dans le secteur du camionnage a été facilitée pour stimuler la concurrence, dans l'intérêt d'obtenir de meilleurs services pour les expéditeurs et les voyageurs. La réglementation des prix a été éliminée afin de permettre aux transporteurs d'offrir des prix concurrentiels et une qualité de service, en exerçant des pressions sur les coûts et en stimulant la productivité. La privatisation d'Air Canada en 1988 a constitué un autre incitatif en vue de contrôler les coûts et d'améliorer le service.

L'entrée des transporteurs sur des marchés aériens internationaux et dans le secteur du camionnage continental a également été libéralisée, mais dans une moindre mesure. Les règlements canadiens et américains en matière de camionnage permettent aux transporteurs de chaque pays de transporter des marchandises de l'autre côté de la frontière, mais continuent d'interdire la concurrence pour le trafic purement intérieur (connu sous le nom de « cabotage »). Pour l'aviation internationale, les services demeurent assujettis aux règlements de la Convention relative à l'aviation civile internationale portant sur la désignation des transporteurs nationaux et aux accords bilatéraux sur l'entrée sur le marché, la capacité, les prix et autres conditions d'exploitation. Le Canada a libéralisé progressivement les relations avec d'autres pays aux vues similaires afin de permettre aux transporteurs d'avoir accès au marché canadien, à condition que l'autre pays accepte d'accorder des droits réciproques. En particulier, le Canada a conclu un accord « Cielles ouverts » avec les États-Unis en 1995, qui a essentiellement permis aux transporteurs d'offrir un service sur les routes transfrontalières tout en continuant d'interdire le cabotage.

Pour ce qui est du transport maritime, les restrictions sur la concurrence sont encore en vigueur par le biais de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les*

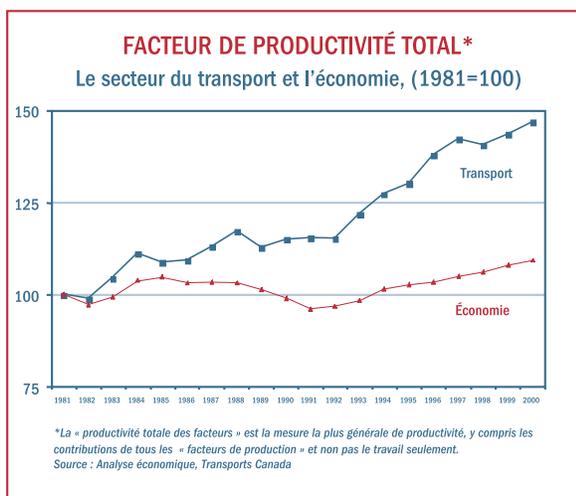
conférences maritimes. La Loi dispense les accords des conférences maritimes de certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence*, permettant ainsi à une conférence (une association de compagnies de navigation) d'agir collectivement en vue de fournir des services réguliers sur des routes commerciales particulières selon des taux et des services convenus. Les conférences maritimes sont habituellement protégées par des lois intérieures sur la concurrence dans les pays où elles assurent une exploitation puisqu'elles affirment pouvoir fournir des prix stables et un service fiable pour les expéditeurs uniquement grâce à cette protection. Transports Canada a commencé à examiner la Loi en 1999, ce qui a entraîné quelques modifications de libéralisation cruciales, notamment l'instauration d'une plus grande liberté pour les lignes individuelles affiliées à des conférences maritimes et les expéditeurs en vue de conclure des contrats confidentiels.

Le secteur du transport maritime a également sa propre version du cabotage, qui est régi par la *Loi sur le cabotage*. Même si la Loi limite le transport maritime intérieur aux navires canadiens, les modifications apportées en 1992 permettent l'entrée temporaire des navires étrangers, au cas par cas. Des lois semblables aux États-Unis ont empêché le Canada d'envisager une libéralisation bilatérale.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, la possibilité d'une concurrence directe entre les transporteurs pour le transport de marchandises est plus faible puisque les transporteurs individuels sont propriétaires de leurs propres réseaux de voies, et puisque les voies parallèles ne sont pas viables partout. Le Canada se distingue des autres pays puisqu'il possède des transporteurs ferroviaires de rechange sur plusieurs routes. La majorité des pays (autres que les États-Unis) possèdent un seul transporteur appartenant à l'État ou des transporteurs commercialisés ayant des droits exclusifs sur des routes ou dans des régions. Tout au long de leur histoire, le plus souvent, les chemins de fer canadiens de lignes principales n'avaient pas le droit de se livrer une concurrence sur les prix en raison des prix réglementés uniformes et ils ont plutôt rivalisé sur le plan des niveaux de service. Ils étaient également limités dans leur capacité à cesser leurs services peu rentables ou à abandonner des voies, et avaient effectivement

besoin des revenus plus élevés des routes à forte densité afin de compenser les pertes sur d'autres routes.

La déréglementation des prix a débuté au cours des années 1960 afin de permettre la concurrence entre les transporteurs ferroviaires et les entreprises de camionnage et de stimuler la concurrence parmi les transporteurs ferroviaires. Toutefois, tout en accordant une plus grande latitude sur les prix, les dispositions en vue de prévenir le pouvoir abusif du marché ont été renforcées. Au nombre de ces dispositions, on en compte une de longue date sur les prix d'interconnexion réglementés, renforcée en permettant aux expéditeurs d'exiger des « prix de ligne concurrentiels » réglementés. Les expéditeurs ferroviaires pouvaient profiter de la procédure d'arbitrage, mise en place en 1987, afin de contester les prix offerts par les transporteurs. La Loi de 1996 a également donné une plus grande liberté aux chemins de fer pour vendre ou abandonner des voies. La privatisation du Canadien National en 1995, qui l'a entièrement assujéti aux forces du marché, représente l'autre changement structurel important au sein du marché ferroviaire.



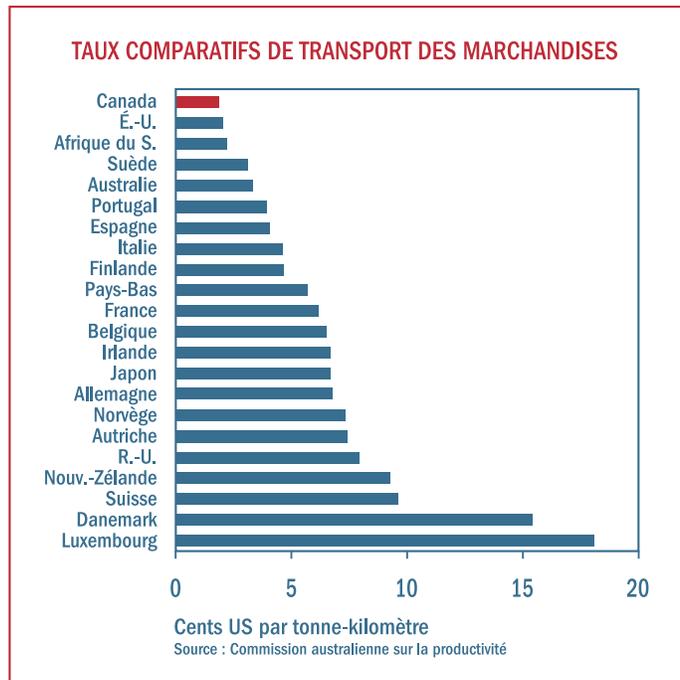
Le fait que ces réformes ont porté fruit est démontré par le rendement économique des transporteurs. Transports Canada a examiné le rendement, la productivité, les coûts et les prix des transporteurs au sein du secteur des transports depuis le début des années 1980 et a comparé ces éléments au rendement de l'économie dans son ensemble (dont il est fait état dans les divers rapports annuels sur le

transport). L'économie nationale a connu d'importantes périodes de changements et d'instabilité, notamment des récessions graves, une croissance économique rapide, une importante restructuration des activités des entreprises et du gouvernement ainsi que le commerce libéralisé, particulièrement avec les États-Unis. Le secteur des transports a été touché par ces forces économiques plus générales, de même que par les changements dans la politique fédérale sur les transports, les fluctuations et la réorientation de la demande en matière de transports. Néanmoins, les tendances du rendement sont discernables.

Le rendement total des services de transport offerts (mesuré d'après le transport des passagers et des marchandises) a doublé entre 1981 et 2000. Pour l'ensemble du secteur du transport, la productivité a augmenté de 44 % pour la période 1981-2000, atteignant une moyenne de 1,9 % annuellement. Les augmentations dans la productivité étaient particulièrement élevées au cours des années 1990, atteignant une moyenne d'environ 2,5 % annuellement à la suite des réformes structurelles importantes de la Loi de 1987. Pour l'ensemble de l'économie, la productivité s'est améliorée de moins de 10 % pour toute la période entre 1981 et 2000, ou de 0,5 % par année.

Les coûts de transport annuels ont chuté de plus de 13 milliards \$ au cours de la période, comparativement aux coûts que nous aurions connus si la productivité ne s'était pas améliorée. Les utilisateurs ont bénéficié de ces réductions de coût puisque les prix du transport ont chuté de 21 % en termes réels (après avoir enlevé le facteur d'inflation), ce qui représente une économie de 10 milliards \$ au cours de cette période. Les transporteurs ont également bénéficié d'une augmentation en revenus nets qui leur a permis de réinvestir dans la modernisation de leurs opérations.

Le rendement des transporteurs ferroviaires canadiens a été particulièrement impressionnant. La productivité des deux chemins de fer nationaux



(Canadien National et Canadien Pacifique) s'est améliorée de jusqu'à 80 % entre 1981 et 2000, alors que le rendement des services offerts a augmenté d'environ 17 %, et les coûts totaux ont diminué de 43 % comparativement au palier qu'ils auraient autrement atteint à ce niveau de rendement. Dans l'ensemble, les transporteurs ont conservé environ 15 % des réductions des coûts, leur permettant d'atteindre une meilleure autonomie financière, alors que les prix pour les utilisateurs ont chuté de 35 %.

Cette amélioration du rendement a permis d'accroître la compétitivité des expéditeurs canadiens et de l'économie canadienne dans les marchés mondiaux. Dans une analyse menée dans 22 pays développés à la fin des années 1990 sur le rendement relatif des compagnies de chemin de fer qui exploitent des services marchandises, la Commission de la productivité de l'Australie a conclu que les chemins de fer canadiens offraient les taux de transport des marchandises les plus bas du groupe, juste devant les États-Unis.

La politique du gouvernement continuera d'encourager un réseau ferroviaire efficient pour tous les intervenants, y compris les producteurs céréaliers.



Les modifications législatives de 1996 visant les procédures d'abandon des voies ont facilité le transfert de sections de voies des chemins de fer nationaux à des exploitants de chemins de fer d'intérêt local. En 2001, plus de 40 chemins de fer d'intérêt local ou régional exploitaient 15 900 kilomètres de voies ou environ le tiers de l'ensemble du réseau ferroviaire. Les exploitants de chemins de fer d'intérêt local ont su réaliser des gains d'efficacité en matière de coûts et relancer le service de transport de marchandises sur les routes à faible densité de trafic.

Les gains d'efficacité observés dans l'industrie du camionnage ont également été impressionnants : la productivité totale a augmenté de 37 % de 1981 à 2000. Les gains de productivité ont été plus prononcés après le milieu des années 1980, c.-à-d. après la déréglementation de l'industrie. Ces gains, combinés à la pression modérée exercée par les facteurs de prix, ont conduit à une réduction de 30 % des coûts unitaires en termes réels. Les expéditeurs ont profité d'une réduction de 25 % des taux de transport des marchandises équivalant à 5,8 milliards \$.

Le rendement des transporteurs aériens canadiens a connu certaines améliorations mais demeure une source de préoccupation importante pour le gouvernement. La productivité s'est améliorée d'environ 35 % entre 1981 et 2000, plus que la moyenne générale des entreprises canadiennes, même si de nouvelles preuves indiquent qu'elle a cessé d'augmenter au cours des dernières années.

Les prix des billets ont également diminué au cours de la période si on fait la moyenne pour toutes les routes et les voyageurs et si on tient compte de l'inflation. Cela reflète la concurrence accrue entre les transporteurs de même que les fluctuations cycliques de la demande. Toutefois, les améliorations de la productivité et les réductions de coûts qui ont suivi n'ont pas suffi pour permettre à l'industrie de recouvrer ses pertes financières engagées au cours de la récession du début des années 1990, ni pour prévenir l'accumulation des pertes financières au cours des années ultérieures.

Le Canada a perdu des exploitants de vols affrétés et réguliers au cours de la récession des années 1990, mais ceux-ci ont été remplacés au milieu des années 1990 par d'autres transporteurs qui ont profité de la déréglementation pour offrir de nouveaux services intérieurs et internationaux. Même si certains de ces transporteurs ont fait faillite, notamment Canada 3000, d'autres ont survécu et sont prospères, dont le plus important reste West Jet. Comme pour les transporteurs du monde entier, certains grands transporteurs ont fait faillite ou ont connu une réorganisation, y compris le deuxième plus grand transporteur du Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, qui a assuré un service complet sur des routes intérieures et internationales de 1988 à 2000. En permettant à Air Canada d'acquiescer les Lignes aériennes Canadien au début de 2000 et de fusionner les deux transporteurs, le gouvernement a fait en sorte que les services essentiels ne soient pas interrompus. Au même moment, des garanties contre l'abus de position dominante dans l'industrie du transport aérien ont été introduites.

NOS PROCHAINES MESURES

Les expéditeurs, les communautés et les voyageurs ont tiré de grands avantages des améliorations apportées au cadre de marché. Par conséquent, le gouvernement appuie l'évaluation du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), selon laquelle l'orientation fondamentale de la politique sur les transports demeure valide. La concurrence et les forces du marché continueront à guider l'élaboration du réseau national

de transports. Lorsque la concurrence est faible ou inexistante, l'intervention du gouvernement peut être nécessaire afin de renforcer la concurrence tout en perturbant le moins possible le cadre de marché. Ce cadre doit tenir compte des divers régimes internationaux (pour le transport aérien et maritime) et des politiques de nos partenaires internationaux (pour tous les modes). Certaines modifications sont proposées au cadre du marché canadien dans le but de le peaufiner et d'apporter d'autres améliorations. Les parties suivantes décrivent ces modifications par mode de transport.

L'industrie du transport aérien – Établir un cadre équilibré

Le défi principal auquel le gouvernement a été confronté au cours des trois années suivant l'acquisition des Lignes aériennes Canadien par Air Canada entourait le caractère adéquat de la concurrence dans l'industrie du transport aérien. La position dominante d'Air Canada au sein du marché intérieur a attiré l'attention du public sur l'importance de pouvoir choisir parmi des services et des prix concurrentiels.

Le gouvernement a compris cette question fondamentale et y a répondu en adoptant le projet de loi C-26 en juillet 2000, qui a intégré les engagements d'Air Canada relativement aux mesures visant à accroître la concurrence, à maintenir les services offerts aux collectivités et à assurer l'équité pour les employés. Ce projet de loi permettait, en vertu de la *Loi sur la concurrence*, de mettre fin à des agissements visiblement abusifs d'un transporteur dominant sur le marché et de mieux identifier les agissements anticoncurrentiels.¹ Ce projet de loi a également établi de nouveaux pouvoirs pour l'Office des transports du Canada relativement aux prix sur les routes à monopole. Le gouvernement a par la suite renouvelé la capacité de l'Office à enquêter sur de tels prix. Le projet de loi C-23, adopté en 2002, a été conçu afin d'empêcher les agissements abusifs sur le marché jusqu'à ce qu'une décision finale soit prise par le Tribunal de la concurrence et prévoyait des pénalités sévères. Même si les événements du 11 septembre 2001 ont fait échec

à l'intention du gouvernement de mettre à jour sa politique aérienne internationale, le gouvernement a malgré tout libéralisé la politique pour permettre à tous les transporteurs canadiens, sans restriction de nombre, de rivaliser sur un marché international, quelle que soit son importance, si les droits de trafic nécessaires sont disponibles ou peuvent être acquis.

Des points de vue éclairés et indépendants à savoir si d'autres changements étaient souhaitables ont été donnés par le Comité d'examen de la LTC. On a également demandé les conseils de l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien, nommée le 1^{er} août 2000 pour déterminer les répercussions générales de la restructuration de l'industrie du transport aérien. Ces conseillers ont renforcé l'opinion que les efforts continus en vue d'améliorer la concurrence doivent demeurer au centre de la stratégie du gouvernement en matière de transport aérien.

Le gouvernement souscrit à ce point de vue. À cet égard, un défi important que doivent relever les responsables de la réglementation du gouvernement consiste à établir une distinction claire entre une concurrence farouche et l'abus sur le marché. Le Tribunal de la concurrence étudie actuellement un cas qui devrait clarifier si les dispositions de la *Loi sur la concurrence* sont adéquates ou doivent être ajustées.

➔ **Le gouvernement mettra à jour ses outils juridiques au besoin, afin d'assurer que les marchés de l'aviation canadiens sont concurrentiels et le demeureront, et sont à l'abri des abus.**

Un deuxième défi important consiste à assurer que les petits exploitants intérieurs possèdent les outils nécessaires en vue de faire adéquatement concurrence à un grand transporteur sans toutefois pénaliser injustement ce dernier. Le gouvernement s'est déjà engagé à inclure dans la *Loi sur les aéroports au Canada* une disposition qui exige que les administrations aéroportuaires aient accès de façon concurrentielle à une infrastructure

¹ Le 16 janvier 2003, la Cour d'appel du Québec a déterminé que l'article 104.1 de la *Loi sur la concurrence* portant sur l'ordonnance provisoire s'appliquant aux agissements potentiellement anti-concurrentiels était inopérant en raison de son incompatibilité avec la *Déclaration canadienne des droits*. Le gouvernement du Canada passe actuellement en revue cette décision.

aéroportuaire essentielle. De plus, conformément aux constatations de l'observatrice indépendante de la transition,

→ **Le gouvernement déposera des dispositions législatives pour aider les transporteurs aériens intérieurs à répondre à leurs besoins en ce qui a trait aux programmes intercompagnies, de prix communs, de prix proportionnels et de marketing de fidélisation qui sont nécessaires pour accroître la concurrence sans causer de difficultés.**

Des pressions continuent de s'exercer sur le gouvernement pour qu'il élimine les restrictions à la participation étrangère au sein des marchés nationaux et internationaux de transport aérien du Canada en permettant aux non-Canadiens d'investir davantage dans des transporteurs aériens intérieurs et aux transporteurs étrangers d'avoir un certain accès aux marchés intérieurs et un meilleur accès aux routes internationales du Canada. Certains sont d'avis que ces mesures, intégrées si possible avec les nouvelles occasions pour les transporteurs aériens canadiens, permettraient d'engendrer une plus grande concurrence au fil des ans, ce qui aiderait l'industrie à atteindre une plus grande efficacité et donnerait au public voyageur plus de choix de services et de prix.

En examinant d'abord le marché intérieur, certains ont suggéré qu'une concurrence étrangère soit mise en place en permettant aux transporteurs aériens étrangers, aux entrepreneurs ou aux investisseurs d'établir ou d'acheter des exploitants aériens intérieurs au Canada ou en permettant aux transporteurs aériens internationaux étrangers d'offrir des services aériens intérieurs au Canada, en plus de leurs vols internationaux. Il s'agirait d'une étape très importante qui a peu de précédents au niveau international. Par le passé, au Canada et dans les autres pays, l'industrie nationale du transport aérien a joué un rôle unique. L'industrie du transport aérien canadien est habituellement perçue comme notre ambassadeur non officiel dans les aéroports du monde, un symbole de notre

identité nationale, représentant en partie ce que signifie être Canadien. Pour des raisons comme celle-ci, on s'attend à plus de la part de cette industrie que des autres. En particulier, la loi fédérale a exigé que l'industrie demeure à 75 % propriété canadienne et soit de fait sous le contrôle canadien. Les sondages d'opinion continuent d'indiquer que, tout bien considéré, la population canadienne préfère que l'industrie du transport aérien intérieur demeure sous la propriété canadienne. Les mêmes sondages révèlent, toutefois, que la population canadienne serait prête à voir des changements dans la propriété des compagnies aériennes dans le but de bénéficier de meilleurs choix et de prix moins élevés.

Le gouvernement reconnaît que, dans les circonstances appropriées, l'ouverture des marchés aériens du Canada à une participation externe accrue selon un mode réciproque pourrait instaurer une nouvelle concurrence et mener à une plus grande efficacité. Comme tel, cette option nécessite un examen minutieux. Selon le gouvernement, toutefois, le temps n'est pas venu d'entreprendre cette étape. La dure réalité du marché actuel indique qu'un tel changement majeur aurait comme conséquence l'affaiblissement d'une industrie déjà vulnérable.

Partout dans le monde, la majorité des transporteurs aériens sont en crise. Les transporteurs canadiens ressentent encore les effets du ralentissement économique de l'an dernier, accentués par le déclin précipité dans le transport aérien et les coûts d'assurance qui ont grimpé après le 11 septembre 2001. La tendance à long terme parmi les passagers, y compris les personnes voyageant par affaires, est une plus grande sensibilité aux prix, ce qui exerce une pression grandissante sur les revenus des transporteurs aériens. Ces forces créent un climat d'incertitude pour tous les transporteurs aériens, mais menacent particulièrement le modèle d'entreprise des transporteurs offrant des services complets comme Air Canada. Air Canada adopte actuellement une série de mesures pour composer avec cette nouvelle réalité. Plusieurs autres transporteurs tentent d'établir et d'élargir leur propre créneau concurrentiel, sans toutefois réussir à long terme, comme le démontre la faillite de Canada 3000 en novembre 2001.

Le gouvernement est d'avis que tous les transporteurs canadiens ont besoin de plus de temps pour s'ajuster à ces conditions difficiles du marché avant d'avoir la force de rivaliser adéquatement avec les nouveaux entrants étrangers et de bénéficier de toutes les occasions de droits réciproques qui se présentent dans un cadre plus libéral.

Sur la scène internationale, le gouvernement n'est pas prêt en ce moment à donner aux transporteurs étrangers un libre accès au marché international canadien pour des raisons de principe, par souci de l'incidence sur l'industrie canadienne du transport aérien. Néanmoins, il n'y a pas de raison pour interrompre la libéralisation progressive des accords de service aérien du Canada qui est en cours depuis quelque temps. Aucun des intervenants ne remet en question les avantages de l'accord de service aérien de 1995 avec les États-Unis. Cet accord a essentiellement ouvert le marché bilatéral au libre accès des services par les transporteurs des deux pays. Le Canada a négocié des accords semblables au cours des dernières années avec certains de ses partenaires bilatéraux les plus importants, également à bon escient. Lorsque le Canada verra des avantages nets pour le pays, il tentera d'atteindre un résultat semblable dans les négociations bilatérales sur le transport aérien avec d'autres partenaires. Des droits supplémentaires, comme ceux touchant le transport de passagers ou de marchandises vers des pays tiers, seront également étudiés à des fins d'échange au cas par cas. En prenant ces décisions, le gouvernement évaluera les bienfaits de l'amélioration du service pour les collectivités canadiennes ainsi que les bienfaits de la présence d'occasions de service bien réparties et pouvant être exploitées pour l'industrie du transport aérien canadien.

→ **Le gouvernement continuera la libéralisation progressive des accords aériens bilatéraux du Canada, en utilisant l'accord Ciels ouverts canado-américain de 1995 à titre de référence.**

Finalement, conformément à la création du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport

aérien pour aider les voyageurs à obtenir satisfaction pour leurs plaintes sur les voyages et en réponse aux recommandations de l'observatrice indépendante de la transition, le gouvernement continuera à répondre aux besoins des consommateurs qui voyagent. Le gouvernement veillera principalement à s'assurer que les renseignements sur les prix dans la publicité sur le transport aérien sont complets et ne sont pas trompeurs, que le public a un meilleur accès aux renseignements sur les tarifs aériens (les conditions de transport) et que les intérêts des passagers en ce qui concerne les conditions d'un voyage assuré aux termes d'un contrat confidentiel sont protégés. De plus, l'examen actuel de la réglementation des systèmes informatisés de réservation sera élargi afin d'évaluer jusqu'à quel point les solutions de rechange à l'utilisation normale des systèmes informatisés de réservation peuvent influencer sur la concurrence entre les services aériens et si l'information des voyages par avion fournie par l'entremise des voies traditionnelles ou alternatives est présentée d'une manière qui est juste, transparente et non discriminatoire.

→ **Le gouvernement propose de fixer des normes minimales pour les agissements commerciaux des transporteurs aériens lorsque cela est essentiel en vue de protéger les consommateurs et d'être conforme au marché entièrement déréglementé.**

Services ferroviaires marchandises

Après une analyse détaillée de la situation, le Comité d'examen de la LTC en est venu à quelques conclusions importantes au sujet du rendement du réseau ferroviaire et de l'étendue de la concurrence.

Le Comité a souligné que le réseau ferroviaire fonctionne bien pour la plupart des utilisateurs, la plupart du temps. Le Comité a remarqué que le réseau est fondamentalement concurrentiel et efficace. À l'échelle internationale, le Canada et les États-Unis se classent en tête pour ce qui est du rendement général du réseau ferroviaire. Les chemins de fer ont réalisé d'importantes améliorations sur le plan de leur rendement financier au cours des dernières années. Ces améliorations



sont en partie attribuables à l'excellent rendement de l'économie nord-américaine, mais également aux gains considérables en productivité. Le Comité n'a trouvé aucune preuve que les chemins de fer réalisent des profits excessifs.

Le Comité a également conclu que le réseau ferroviaire canadien n'est fondamentalement pas anticoncurrentiel, que l'abus au sein du marché n'est pas systémique ou généralisé et que la plupart des expéditeurs dans la majorité des marchés au Canada sont bien servis.

Selon le Comité, en général, les prix du transport de marchandises par rail dans toutes les catégories de marché à l'exception du grain sont restés les mêmes ou ont chuté depuis 1988, ce qui démontre que les chemins de fer ont partagé une partie importante de leurs gains d'efficience avec les expéditeurs.

En mai 2000, le gouvernement a annoncé des changements à ses politiques en matière de manutention et de transport du grain. Un des changements importants comprenait la transition des prix maximaux réglementés du transport de marchandises à un plafonnement des revenus que pourraient tirer le CN et le CFCP du transport réglementé du grain, y compris une réduction de 18 % des revenus tirés du grain par les chemins de fer comparativement à ceux qu'ils auraient obtenus si les politiques n'avaient pas changé.

Le gouvernement accepte les conclusions du Comité selon lesquelles le réseau de transport de marchandises par rail fonctionne généralement

très bien, que les pratiques d'établissement de coûts différentiels en matière de transport ferroviaire ne sont fondamentalement pas anticoncurrentielles ou abusives et que des mesures réglementaires radicales ne sont pas nécessaires en vue d'augmenter le niveau de concurrence.

Le Comité a étudié les questions du transport de marchandises par rail et, plus particulièrement, s'il fallait améliorer les dispositions sur les droits de circulation de la *Loi sur les transports au Canada* en vue d'améliorer la concurrence dans le secteur ferroviaire. Les dispositions actuelles sur les droits de circulation permettent à un chemin de fer fédéral de demander à l'Office des Transports du Canada le droit de circuler sur les voies d'un autre chemin de fer dans le cas où les deux chemins de fer ne parviennent pas à négocier un accord commercial. L'Office peut accorder des droits de circulation et imposer des prix et des conditions, en tenant compte de l'intérêt public.

En mai 2001, l'Office a jugé qu'il n'avait pas l'autorité d'accorder des droits de circulation comprenant des droits de démarchage, à savoir le droit de prendre du trafic. L'Office, dans sa décision du 10 septembre 2002, a conclu qu'un droit de circulation statutaire est un « recours exceptionnel » qui exige une preuve réelle d'abus ou d'inefficacité du marché avant qu'une demande de droits de circulation soit accordée.*

Le Comité d'examen de la LTC a appuyé les droits de circulation, y compris le démarchage, en vue d'améliorer la concurrence des chemins de fer mais seulement à titre de mesure extraordinaire qui exige « des preuves convaincantes selon lesquelles la compagnie de chemin de fer qui assure déjà le service n'agit pas dans l'intérêt public ». Le Comité croyait que les frais d'accès devraient être « assez élevés pour que les nouveaux venus ne puissent exploiter le réseau dans lequel ils ne possèdent aucune part et pour que les propriétaires de la voie soient amenés à effectuer les investissements nécessaires pour entretenir l'infrastructure. »

En général, les expéditeurs étaient ravis que le Comité appuyait, en principe, les droits de circulation accrus. Cependant, plusieurs expéditeurs croyaient que les frais d'accès proposés par le

*La Cour d'appel fédérale est actuellement saisie de cette affaire.

Comité étaient trop élevés et, par conséquent, que la proposition globale du Comité sur les droits de circulation était irréalisable.

Pour leur part, les chemins de fer ont identifié tout un ensemble de préoccupations, y compris la perte d'efficacité résultant de la réduction des densités de trafic et les difficultés pratiques pour établir un niveau équitable d'indemnisation pour la compagnie ferroviaire hôte.

Le gouvernement a étudié le rapport du Comité, mais ne pouvait pas en dégager une approche qui établirait adéquatement l'équilibre entre les préoccupations à propos de la viabilité du réseau et le besoin d'encourager le réinvestissement dans le réseau avec les préoccupations des expéditeurs à propos du niveau des frais d'accès.

Tel qu'indiqué dans le rapport du Comité, l'expérience de « l'accès libre » dans d'autres industries du réseau n'est pas directement applicable au secteur ferroviaire à cause de différences opérationnelles, techniques, financières et économiques. Le Comité a noté que la demande dans l'industrie ferroviaire est statique ou augmente lentement et il n'y a pas de technologies innovatrices qui font la promesse de réduire considérablement les coûts ou de trouver de nouvelles façons de faire des affaires.

Les droits de circulation accrus pourraient entraîner l'introduction d'inefficiences dans le réseau en divisant le trafic entre deux ou plusieurs exploitants ou en réduisant la densité et les économies d'échelle qui sont essentielles pour l'exploitation efficace d'une compagnie ferroviaire.

Le gouvernement est aussi préoccupé, tel que mentionné dans le rapport du Comité, par le niveau de surveillance réglementaire qui serait nécessaire afin de s'assurer que dans les activités quotidiennes la compagnie ferroviaire hôte a fourni un accès équitable aux trains exploités par une compagnie ferroviaire invitée réglementée en vertu des droits de circulation. Le Comité a déclaré que « les résultats escomptés d'une nouvelle réglementation doivent être évalués à la lumière des coûts réels qu'elle entraînera. » Il pourrait y avoir des coûts importants pour le gouvernement et

l'industrie associés à l'application des droits de circulation et à la conformité de toute autre ordonnance de l'Office.

Le plus important, toutefois, est que la question entourant l'accroissement des droits de circulation doit être examinée dans le contexte des autres dispositions sur la « protection des expéditeurs » en place. La *Loi sur les transports au Canada* renferme des dispositions qui aident les expéditeurs à obtenir les meilleurs prix et le meilleur service des chemins de fer et à favoriser la concurrence entre les transporteurs. Ces dispositions portent notamment sur les niveaux de services, les contrats confidentiels, les taux d'interconnexion, les taux de raccordement à un lieu de correspondance et l'arbitrage. Ces dispositions sont habituellement efficaces et seront améliorées, au besoin, comme il est décrit ci-dessous.

Par conséquent, vu le manque de preuve d'un problème systémique dans l'industrie ferroviaire, les gains de productivité importants obtenus au moyen d'une approche moins interventionniste, les préoccupations pratiques au sujet des frais d'accès, le fardeau réglementaire important concernant les droits de circulation réglementés, la disponibilité d'un grand nombre d'autres recours réglementaires afin d'aborder des problèmes précis et les impacts négatifs possibles sur l'efficacité du réseau, le gouvernement croit que les dispositions actuelles sur les droits de circulation devraient être maintenues.

Ces dispositions actuelles accordent à l'Office la discrétion d'imposer des droits de circulation, en prenant en considération une vaste gamme



de questions d'intérêt public, y compris le renforcement de la concurrence dans le transport ferroviaire. Les dispositions actuelles sur les droits de circulation ne représentent qu'un élément pertinent faisant partie d'un ensemble beaucoup plus vaste de recours et seront maintenues.

→ **Le gouvernement propose de maintenir les dispositions actuelles sur les droits de circulation.**

Toutefois, le gouvernement partage l'avis du Comité à savoir qu'il peut y avoir des cas où les forces du marché sont inadéquates et que, dans de tels cas, les dispositions ou les recours ciblés sont nécessaires afin de protéger les utilisateurs d'un abus éventuel découlant d'une situation de domination du marché. On peut s'attendre à ce que ces dispositions augmentent davantage l'efficacité des transporteurs. Le reste de cette partie souligne la position du gouvernement par rapport à des questions clés soulevées par le Comité.

La Loi permet à toute partie de se plaindre à l'Office des transports du Canada si elle n'est pas satisfaite du niveau de service assuré par une compagnie ferroviaire. Le Comité a recommandé que les dispositions actuelles soient remplacées par une exigence voulant qu'une compagnie ferroviaire comprenne, dans son tarif, le niveau de service lié à un prix publié. Les expéditeurs n'ont pas appuyé les recommandations du Comité puisqu'ils jugent que cela pourrait empêcher l'Office de rendre une décision sur la pertinence du niveau de service offert. Des préoccupations portaient également sur le côté pratique de la publication de niveaux de services valables pour les nombreux tarifs ferroviaires qui sont en place.

→ **Les dispositions actuelles sur les niveaux de services sont efficaces et le gouvernement propose de les maintenir.**

Les dispositions sur l'arbitrage assurent un mécanisme de résolution de différends entre les expéditeurs et les transporteurs en ce qui concerne

les prix du transport de marchandises. L'arbitre est tenu de choisir entre l'offre finale présentée par l'expéditeur ou le transporteur. Les modifications applicables au grain apportées aux dispositions sur l'arbitrage, mises en œuvre en 2000, ont ajouté un processus accéléré pour les différends dont le montant est inférieur à 750 000 \$. Tout compte fait, le Comité était convaincu que les dispositions actuelles sur l'arbitrage « s'attaquent efficacement au problème de la situation dominante exercée par les transporteurs et des abus éventuels, d'une façon équitable tant pour les expéditeurs que pour les transporteurs. »

→ **Les dispositions finales actuelles sur l'arbitrage sont efficaces et le gouvernement propose de les maintenir avec des modifications mineures. Pour les différends dont le montant est inférieur à 750 000 \$, l'arbitre devrait également considérer s'il y a d'autres moyens de transport efficaces, adéquats et concurrentiels qui sont disponibles. De plus, les dispositions seront modifiées pour préciser qu'un groupe d'expéditeurs peut se joindre à une procédure et soumettre une offre à l'arbitre lorsque cette offre cherche à obtenir un redressement commun, que l'arbitrage peut s'appliquer à des frais et des services accessoires comme au lavage des wagons et que d'autres personnes qui se voient imposer des frais ferroviaires, comme les exploitants de terminaux, peuvent recourir à l'arbitrage.**

Les dispositions sur l'interconnexion de la Loi autorisent l'Office à établir des prix pour le trafic de correspondance d'un chemin de fer à un autre chemin de fer (« de liaison ») à l'intérieur d'une zone de 30 kilomètres du point de correspondance, à savoir un point où le trafic peut passer d'un transporteur à l'autre et vice-versa. Certains intervenants ont suggéré au Comité d'examen de la LTC que les limites d'interconnexion soient

élargies à plus de 30 kilomètres. Toutefois, le Comité a recommandé que les limites actuelles des zones d'interconnexion soient maintenues.

→ **Le gouvernement propose de maintenir les dispositions actuelles sur l'interconnexion, tout en précisant que l'Office est autorisé à établir des prix maximums, laissant ainsi le loisir aux parties de conclure des prix moins élevés.**

La Loi permet à un expéditeur de demander des prix réglementés jusqu'à un lieu de correspondance qui se trouve au-delà de la limite de 30 kilomètres pour les prix d'interconnexion. Un expéditeur doit conclure un accord avec le chemin de fer de liaison afin de demander un prix réglementé. Le Comité a recommandé que cette exigence soit retirée et que le recours soit mis à la disposition des expéditeurs sans d'autres moyens de transport lorsque les prix sont considérablement supérieurs aux prix pour transporter la même marchandise dans des conditions semblables.

→ **Les dispositions sur les prix réglementés jusqu'à un lieu de correspondance avec un deuxième transporteur seront améliorées en retirant l'obligation pour un expéditeur de conclure un accord avec un transporteur de liaison. Pour déterminer s'il convient d'accorder un prix de liaison réglementé à un expéditeur, l'Office serait tenu de décider si le niveau de prix proposé par la compagnie ferroviaire est beaucoup supérieur aux autres prix pour des marchandises semblables transportées dans les mêmes conditions et si d'autres options de transport sont possibles. L'Office recevrait des directives quant à l'établissement des prix de liaison réglementés.**

En vertu de la loi actuelle, l'Office doit être convaincu qu'un expéditeur subirait un « préjudice commercial important » avant d'imposer un recours réglementaire en ce qui concerne les prix ou les services, comme des prix de ligne ou des niveaux de service concurrentiels. Le Comité a recommandé que cette disposition soit abrogée, car elle est axée sur l'expéditeur et non sur le comportement du transporteur.

→ **Le gouvernement propose de retirer l'exigence que l'Office détermine si l'expéditeur subirait un « préjudice commercial important » avant de donner à l'expéditeur l'accès à un recours réglementaire contre un transporteur.**

La Loi exige également que les prix ou les conditions de services imposées par l'Office sur les transports ferroviaires soient « commercialement équitables et raisonnables pour toutes les parties ». Le Comité a recommandé que cette disposition soit maintenue puisqu'elle peut contribuer à prévenir un résultat déraisonnable dans certaines circonstances.

→ **Le gouvernement propose de maintenir la disposition exigeant que les prix et les conditions de services prescrits par l'Office soient « commercialement équitables et raisonnables pour toutes les parties ».**

Après de longues consultations, le gouvernement a annoncé des changements importants aux politiques en matière de manutention et de transport du grain en mai 2000. Ces changements comprenaient le remplacement des prix maximaux réglementés par un plafonnement des revenus que tirent les chemins de fer du transport du grain réglementé et l'application progressive d'un système d'adjudication par la Commission canadienne du blé pour le grain transporté aux ports canadiens de l'Ouest. Les réformes de la politique visaient à ce que le système devienne plus commercial. Le Comité a également recommandé que le

système soit davantage axé sur les forces du marché, ce qui pourrait entraîner la suppression du revenu maximal. De plus, le Comité a recommandé que la fermeture des voies d'évitement que les producteurs peuvent utiliser pour charger les wagons fasse l'objet d'un avis officiel.

- **Le gouvernement continuera à suivre les répercussions de ses réformes sur la politique sur le grain de 2000 avant de prendre des décisions sur d'autres changements en matière de politique.**
- **Le gouvernement propose de modifier la *Loi sur les transports au Canada* pour que les compagnies ferroviaires soient tenues de publier une liste des voies d'évitement que les producteurs de grain peuvent utiliser pour charger les wagons de producteurs et de donner un préavis de 60 jours avant de mettre ces voies hors service.**

Services ferroviaires voyageurs

Conformément aux engagements du discours du Trône de 2002 pour réduire la congestion dans nos villes et les embouteillages dans nos axes commerciaux, le gouvernement du Canada introduira des mesures législatives qui bénéficieront aux services ferroviaires voyageurs.

VIA Rail

VIA Rail a été constituée en société en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Contrairement à d'autres sociétés d'État, VIA n'a pas sa propre loi. À l'appui de l'engagement du gouvernement de revitaliser le réseau ferroviaire national de transport des voyageurs, une loi sera déposée pour confirmer et continuer le mandat, la structure, les pouvoirs et l'exploitation actuels de VIA.

- **Le gouvernement propose d'établir le mandat de VIA Rail dans la loi.**

Services ferroviaires voyageurs financés par l'État

Reconnaissant les avantages publics des services ferroviaires voyageurs financés par l'État et considérant que ces services sont essentiellement mandatés par le gouvernement et, par conséquent, que les entités d'exploitation pourraient faire face à des difficultés lors de la négociation si elles sont sur le même pied d'égalité que les compagnies ferroviaires hôtes, le gouvernement propose qu'un nouveau recours soit fourni afin d'améliorer l'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les services voyageurs financés par l'État à des conditions commercialement raisonnables. VIA Rail, les administrations de trains de banlieue et d'autres exploitants de services voyageurs financés par l'État seraient fortement encouragés à conclure des ententes commerciales avec les propriétaires d'infrastructures. Lorsque les négociations commerciales seront infructueuses, les modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada* fourniraient un recours précis.

- **Le gouvernement propose de modifier la *Loi sur les transports au Canada* pour permettre à des fournisseurs de services ferroviaires voyageurs qui sont subventionnés par l'État de demander, lorsque les négociations commerciales sont infructueuses, l'arbitrage à l'Office des transports du Canada dans un délai raisonnable, pour les conditions d'exploitation sur les lignes de chemin de fer fédérales, y compris les droits et les frais de *service* exigés par la compagnie ferroviaire hôte.**

Dans l'intérêt d'une transparence accrue et parce que les contrats de trains de banlieue sont passés par des organismes publics, le Comité d'examen de la LTC a recommandé que ces contrats soient rendus publics. Le gouvernement accepte la recommandation et propose de l'étendre à VIA Rail.

→ **Le gouvernement propose que les futurs contrats conclus avec des fournisseurs de services ferroviaires voyageurs financés par l'État soient rendus publics. Les ententes existantes seraient aussi rendues publiques à moins qu'une des parties puisse établir, à la satisfaction de l'Office, que le contrat renferme des renseignements de nature commerciale sensibles dont la divulgation lui causerait un préjudice.**

Corridors ferroviaires urbains excédentaires

Préserver les corridors ferroviaires excédentaires pour qu'ils soient utilisés ultérieurement par le transport en commun est une préoccupation potentielle dans les grands centres urbains. Une ligne de chemin de fer qui n'est plus nécessaire pour le transport des marchandises doit d'abord être offerte en vue de son exploitation continue. Elle peut ensuite être offerte aux gouvernements pour un prix qui n'est pas plus élevé que la valeur nette de récupération (VNR). Le gouvernement propose de retenir cette approche pour l'évaluation des corridors. Les sociétés de transport en commun, qui dans certains secteurs urbains desservent plusieurs municipalités, n'ont pas le droit de recevoir de telles offres. Dans l'intérêt de la protection des corridors qui pourraient être nécessaires au transport en commun, le gouvernement accepte la recommandation du Comité d'examen de la LTC de modifier la loi pour exiger qu'une offre de vente soit faite aux sociétés de transport en commun avant d'être faite aux administrations municipales.

Les dispositions actuelles sur l'abandon n'incluent pas, techniquement, les gares de voyageurs, les « épis » ou les « voies de service », qui sont parfois assez longs pour être utiles aux trains de banlieue. Le gouvernement propose que les compagnies ferroviaires soient obligées d'offrir ces tronçons de voie et ces gares de voyageurs aux gouvernements et aux sociétés de transport en commun avant de les abandonner.

→ **Le gouvernement propose que le processus d'abandon des voies ferrées comprenne une offre de vente aux sociétés de transport en commun avant les administrations municipales.**



→ **Le gouvernement propose que les chemins de fer soient obligés d'offrir les épis et les voies de service dans les secteurs urbains et les gares de voyageurs aux gouvernements et aux sociétés de transport en commun, pour au plus la valeur nette de récupération, avant de les abandonner.**

Détermination de la valeur nette de récupération

La Loi requiert que, lorsque aucun intérêt n'a été exprimé pour l'achat d'une ligne en vue de la continuation de l'exploitation ferroviaire, une compagnie ferroviaire doit alors offrir de transférer ses intérêts dans la ligne aux gouvernements pour au plus la valeur nette de récupération (VNR). Un gouvernement intéressé par l'achat d'une ligne doit aviser la compagnie ferroviaire par écrit qu'il accepte l'offre. Si les deux parties ne peuvent pas s'entendre sur la VNR de la ligne, l'une des deux peut faire une demande à l'Office pour la détermination de la VNR. En d'autres termes, un gouvernement est obligé d'accepter une offre d'achat et de s'y lier sans d'abord connaître le prix d'achat.

Le gouvernement propose de modifier ces dispositions pour améliorer les dispositions de notification dans l'ensemble du processus et pour permettre au gouvernement ou aux sociétés de transport en commun d'obtenir la VNR de l'Office lorsqu'il reçoit une offre d'une compagnie ferroviaire et avant qu'il se lie à une offre d'achat. La détermination de l'Office donnerait au gouvernement ou à la société de transport en commun les renseignements nécessaires pour décider si l'achat de la ligne l'intéresse.

Ces nouvelles dispositions seraient surtout utiles dans des secteurs urbains où le potentiel d'utilisation des corridors ferroviaires urbains comme solution de rechange est le meilleur.

- **Le gouvernement propose que les dispositions de transfert et d'abandon des lignes de la Loi sur les transports au Canada obligent les compagnies ferroviaires à fournir un avis aux gouvernements, aux sociétés de transport en commun et à l'Office des transports du Canada à certaines étapes du processus.**
- **Le gouvernement propose que les gouvernements et les sociétés de transport en commun puissent obtenir une détermination de valeur nette de récupération de l'Office après avoir reçu une offre d'une compagnie ferroviaire et avant de s'engager dans une offre d'achat.**

Autres questions

Lignes données à bail

Les obligations d'une compagnie ferroviaire en vertu de la Loi prennent fin lorsqu'une ligne est transférée conformément au processus d'abandon précisé dans la Loi, y compris les lignes qui sont transférées par bail. Cela signifie que les exploitants de chemins de fer d'intérêt local ou les gouvernements n'ont pas l'occasion d'acquérir

une ligne donnée à bail qui revient au chemin de fer cédant, si le chemin de fer ne reprend pas son service sur la ligne. Cela voudrait également dire que le CN et le CFPC ne sont pas tenus de déboursier 10 000 \$ le mille pour les lignes tribu-taires du transport du grain données à bail qui leur reviennent.

→ **Pour les lignes à bail qui reviennent au chemin de fer cédant et sur lesquelles le chemin de fer cédant ne reprend pas son service, le gouvernement propose de modifier la Loi afin de prévoir les éléments suivants :**

- avant que le chemin de fer cédant abandonne la ligne, il doit être annoncé que la ligne est à vendre sur une base commerciale et si une vente n'a pas lieu, le chemin de fer doit l'offrir aux gouvernements;
- si la ligne est tributaire du transport du grain, le chemin de fer cédant doit payer annuellement 10 000 \$ le mille sur trois ans aux municipalités locales.

Bruit des chemins de fer

À la fin des années 1990, l'Office s'est engagé activement dans la résolution des plaintes relatives au bruit entre les compagnies ferroviaires et les propriétaires de terrains adjacents, principalement dans des zones résidentielles urbaines. Toutefois, en décembre 2000, la Cour d'appel fédérale a jugé que l'Office n'est pas habilité à traiter de telles plaintes découlant des opérations d'un chemin de fer réglementé par le gouvernement du Canada en vertu de la Loi.

L'Association des chemins de fer du Canada et le Canadien Pacifique ont depuis établi des mécanismes volontaires avec la Fédération canadienne des municipalités afin de traiter des plaintes relatives au bruit et autres plaintes découlant de la proximité de chemins de fer en exploitation. Toutefois, le gouvernement désire s'assurer que

L'Office a le pouvoir de traiter les plaintes relatives au bruit si un accord conclu à l'amiable est impossible. L'Office est bien placé pour trouver un juste milieu entre les besoins opérationnels des compagnies ferroviaires et les résidents du voisinage qui ont comme attente légitime de ne pas subir de dérangements inutiles et évitables.

- **Le gouvernement propose de modifier *Loi sur les transports au Canada* pour exiger que les chemins de fer réduisent au maximum les effets nuisibles du bruit lors de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer, en prenant en considération les besoins opérationnels et de service des chemins de fer et les intérêts des collectivités touchées.**
- **Le gouvernement propose que l'Office se voit accorder le pouvoir en vertu de la Loi :**
 - d'élaborer des lignes directrices publiques, en consultation avec les parties concernées pour expliquer les éléments qu'il considérera lorsqu'il prendra une décision sur les plaintes relatives au bruit et afin d'élaborer des mesures de collaboration pour la résolution de telles plaintes;
 - d'obliger un plaignant à démontrer à l'Office qu'il a eu recours à toute les mesures volontaires ou en collaboration avant que l'Office étudie la plainte;
 - d'examiner les plaintes relatives au bruit et d'obliger une compagnie ferroviaire à prendre des mesures dans la construction ou l'exploitation qui sont, selon l'Office, raisonnables afin de réduire au maximum les effets nuisibles du bruit en prenant en con-

sidération les exigences des opérations et des services des chemins de fer et les intérêts des collectivités touchées.



Les transporteurs routiers – Établir un cadre nord-américain

L'industrie canadienne du camionnage œuvre dans un marché continental nord-américain et est un élément clé qui a permis à l'économie canadienne de profiter des avantages de l'ALENA. L'élimination de facteurs systémiques et institutionnels, comme des incohérences dans les normes et les règlements, est essentielle en vue de maintenir le transport continu des marchandises à travers les frontières internationales et entre les provinces et les territoires. Le Comité d'examen de la LTC et plusieurs intervenants ont incité les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux à prendre des mesures en vue d'assurer l'uniformité des règlements et le traitement uniforme du camionnage extraprovincial entre les divers secteurs de compétence pour assurer que des progrès sont réalisés vers un marché véritablement continental.

Le gouvernement est d'accord avec le Comité sur la nécessité d'un cadre cohésif pour régir les multiples composantes du secteur du camionnage, y compris un régime national pour le camionnage au sein duquel les transporteurs extraprovinciaux sont traités de façon uniforme au Canada, de manière à respecter les régimes de camionnage de nos partenaires de l'ALENA. L'ALENA renferme des mécanismes officiels en vue de résoudre les questions de compatibilité en ce qui concerne les normes sur le camionnage.

Les modifications à la *Loi sur les transports routiers* (adoptées en juin 2001) donnent au gouvernement du Canada un outil puissant en vue d'établir un régime national, à l'aide de dispositions en vue de :

- créer un régime national de rendement en matière de sécurité, fondé sur les cotes de sécurité nationales pour les transporteurs appliquées de façon uniforme, qui serait administré par les provinces;
- permettre la réglementation fédérale directe des normes de sécurité des transporteurs;
- permettre au ministre fédéral des Transports de conclure des accords officiels avec d'autres pays en vue d'harmoniser ou de reconnaître mutuellement les normes des transporteurs;
- permettre la réglementation fédérale des conditions de transport des camions.

Le Conseil des Ministres responsables des transports et de la sécurité routière est parvenu à un consensus en septembre 2002 concernant la norme nationale sur les cotes de sécurité. Les provinces et les territoires établissent, à l'heure actuelle, un régime de cotes de sécurité pour les transporteurs qui est conforme aux normes nationales afin que les modifications à la *Loi sur les transports routiers* puissent être promulguées lorsque ces régimes provinciaux et territoriaux seront en place, ce qui est prévu pour 2003.

→ **Le gouvernement continuera d'assumer son leadership afin qu'un régime national uniforme sur les cotes de sécurité soit mis en place.**

→ **Le gouvernement continuera à rechercher une compatibilité accrue dans les normes nord-américaines par le biais des mécanismes actuels de l'ALENA et des accords bilatéraux.**

Une des questions clés concernant la sécurité des transporteurs routiers demeure la limite appropriée qui doit être imposée sur les heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux. Après l'examen de la question par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, les ministres des Transports et de la Voirie fédéral, provinciaux et territoriaux se sont entendus en septembre 2002 sur les changements proposés à la norme nationale.

→ **Le gouvernement continuera à collaborer avec les gouvernements provinciaux et territoriaux en vue d'assurer qu'un régime national uniforme sur les heures de service est mis en place.**



L'industrie du transport par autocar – Établir un cadre uniforme

Dans la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, le gouvernement du Canada a délégué aux provinces et aux territoires la réglementation des entreprises extraprovinciales de transport par autocar. Il existe actuellement des incohérences entre les divers régimes provinciaux-territoriaux, dont la plus importante demeure les règles d'entrée sur le marché. Certaines provinces conservent la réglementation des routes et des services des transporteurs qui assurent des services réguliers alors que d'autres ont éliminé de tels règlements. Des différences existent également pour ce qui est de l'entrée des transporteurs qui offrent des services d'affrètement.

Le Comité d'examen de la LTC a conclu que ce régime fragmenté était une source de préoccupation et a reconnu un choix politique entre le statu quo et la loi fédérale en vue de déréglementer les transporteurs extraprovinciaux. Comme le ministre des Transports avait demandé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications d'examiner les questions relatives aux autocars, le Comité d'examen hésitait à formuler une recommandation à cet égard.

Le gouvernement est préoccupé par le cadre fragmenté du marché dans l'industrie du transport par autocar. Depuis 1994, les ministres des Transports qui se sont succédés ont préconisé la création d'un régime national de réglementation uniforme et l'élimination des contrôles de l'entrée sur le marché, des prix et du service et ont cherché un consensus avec les provinces, l'industrie et le public au sujet d'un calendrier de mise en œuvre d'un tel régime. Même si la plupart des provinces, des territoires et des intervenants conviennent que la réglementation des services d'autocar réguliers pourrait être simplifiée et que les services d'autocar affrétés pourraient être déréglementés, il n'y a pas d'entente sur l'élimination complète des contrôles économiques.

Parmi les éléments clés soulevés dans le cadre de ce débat on retrouve la disponibilité des services d'autocars réguliers aux communautés rurales et l'interfinancement possible des routes peu

achalandées par les routes où le trafic est dense d'un côté, et l'impact de la réglementation sur la prestation rentable et innovatrice de services d'autobus à toutes les régions de l'autre.

En décembre 2002, le Comité sénatorial permanent a déposé son rapport sur les questions de transport par autocar qui contient des recommandations dans plusieurs domaines. La principale recommandation préconise la libéralisation, à l'échelle nationale, des contrôles économiques d'entrée sur le marché au moyen de l'inversion du fardeau de la preuve. Présentement, dans la plupart des provinces qui maintiennent des contrôles économiques, un demandeur doit, afin d'offrir un nouveau service, prouver que le service est dans l'intérêt public. Dans le cadre d'un régime d'inversion du fardeau de la preuve, les demandes de nouveaux services seront approuvées automatiquement à moins que les opposants puissent prouver que le fait d'acquiescer à la demande ne serait pas dans l'intérêt public. Un régime d'inversion du fardeau de la preuve assouplit, mais n'élimine pas totalement, les contrôles économiques.

Afin d'atténuer les pressions sur les services ruraux à faible trafic qui seraient probablement créés par la libéralisation de l'entrée sur le marché, le Comité a recommandé aussi qu'un fonds transitoire de subvention de 30 millions \$ soit établi pour chacune des cinq premières années suivant l'adoption de l'inversion du fardeau de la preuve. Le fonds doit être utilisé pour aider à établir des services d'autobus locaux dans les secteurs ruraux où un autre niveau de gouvernement et/ou une entreprise locale désire co-investir.

Le Comité a recommandé qu'un examen de l'impact du régime d'inversion du fardeau de la preuve soit effectué après cinq ans pour déterminer si d'autres mesures réglementaires seraient appropriées.

➔ **Le ministre des Transports examine les recommandations de décembre 2002 sur les questions de transport par autocar, y compris l'accès à des services dans les secteurs ruraux et les petites**

collectivités, et il consultera ses collègues provinciaux et territoriaux ainsi que les intervenants en temps opportun.

Transport maritime international

Les efforts internationaux constituent un élément essentiel de l'établissement d'une politique de transport maritime au Canada. Les initiatives d'organismes comme l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et l'Organisation maritime internationale (OMI) ont permis au Canada de demeurer à l'avant-plan dans l'élaboration des politiques économiques en ce qui concerne l'industrie du transport maritime. Le Canada contribue activement au Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992, une organisation intergouvernementale qui verse des indemnités pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures persistents à la suite de déversements de pétroliers comme le *Prestige* qui a coulé en novembre 2002 au large des côtes de la Galicie au nord-ouest de l'Espagne. Les accidents comme celui du *Prestige* illustrent bien les nombreux intervenants dans le transport maritime international et l'importance de participer à diverses tribunes internationales sur le transport maritime pour l'élaboration de politiques qui aident à protéger l'environnement et l'économie du Canada contre de tels accidents.

Transports Canada participe aussi aux travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) qui a entrepris récemment un examen des pratiques actuelles liées au transport de marchandises par voie maritime. La disparité des lois nationales et la fragmentation des conventions internationales dans ce domaine ont occasionné d'importantes lacunes qui font obstacle à la libre circulation des marchandises et augmentent le coût des transactions.

La majorité du transport maritime international de marchandises par conteneurs relève des compagnies de navigation qui appartiennent à diverses conférences maritimes. Ces dernières sont essentiellement des associations de transporteurs

maritimes qui ont pour but ou comme effet de réglementer les prix et les conditions de transport maritime parmi les compagnies membres. Tout comme les États-Unis et d'autres pays, le Canada soustrait ces accords à l'application des dispositions législatives sur la concurrence au moyen de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*. En 1999, Transports Canada a débuté l'examen de cette loi, qui a mené à plusieurs modifications de libéralisation, qui sont entrées en vigueur en janvier 2002.

En 2001, le Comité d'examen de la LTC a accepté les arguments selon lesquels l'effet dominant des conférences est d'inhiber les gains d'efficience en matière de coûts et de monter les prix et a recommandé une mesure multilatérale en vue de retirer les exemptions. À l'heure actuelle, Transports Canada en est à l'étape préliminaire d'élaborer une stratégie afin de suivre les répercussions des modifications récentes et a pris des mesures pour évaluer, à l'échelle internationale, ce que l'on pense de la recommandation du Comité d'examen de la LTC.

➔ **Transports Canada continuera de contribuer à l'élaboration de la politique du transport maritime international en participant à des tribunes internationales.**

➔ **Transports Canada suivra les répercussions de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 2002*, et ses effets sur la concurrence.**

Études sur les avantages de l'industrie maritime

Le transport maritime fait partie intégrante du réseau de transport du Canada et est vital pour l'économie du pays. Il facilite le commerce national et international et est essentiel à la compétitivité de l'industrie canadienne. Pourtant, aucun examen n'a jamais porté sur les avantages qu'en retire le Canada.



Pour analyser l'importance et la valeur du transport maritime dans l'économie canadienne, Transports Canada s'associera aux principales associations maritimes du Canada pour examiner les avantages du transport maritime. Cet examen portera sur les services maritimes et les services connexes au Canada, y compris le transport des marchandises et des passagers, les activités de transbordement ainsi que l'entreposage et la manutention des produits. Ce sera un examen d'une grande portée qui s'intéressera à des aspects comme les répercussions du transport maritime sur l'environnement et la sécurité, et à la contribution de l'industrie maritime à la compétitivité de l'industrie canadienne.

→ **En collaboration avec l'industrie, Transports Canada participera à un examen des avantages du transport maritime et sa contribution à la compétitivité de l'industrie canadienne.**

Questions multimodales

Diverses questions relatives au marché touchant à plus d'un mode de transport doivent également être traitées. Cette partie présente les orientations stratégiques futures en ce qui concerne les fusions et les acquisitions dans le secteur des transports, les données pour prendre les décisions, le transport accessible et les langues officielles.

Fusions et acquisitions dans le secteur des transports

Dans le secteur des transports aériens et ferroviaires, un ou deux transporteurs importants dominent le marché, et de nombreux petits transporteurs servent le reste du marché. En Amérique du Nord, les fusions et les acquisitions ont été courantes dans ces secteurs pour regrouper les transporteurs les plus faibles, réduire la capacité excédentaire et améliorer l'efficacité et la rentabilité. En 2000, le Canada a adopté un processus d'examen révisé pour les transporteurs aériens. Dans d'autres modes, les fusions suivent les procédures de la *Loi sur la concurrence* seulement. L'association proposée entre Canadien National et Burlington Northern Santa Fe en 2000 a mis en évidence le manque d'une tribune publique au Canada pour étudier les propositions de transactions de transport importantes.

Le Comité d'examen de la LTC a noté que la portée du processus d'examen en vertu de la *Loi sur la concurrence* est limitée à des questions sur la concurrence et ne donne aucunement l'occasion d'étudier des questions nationales vastes ou des questions d'intérêt public. En soulignant que « le processus n'est, par la force des choses, ni transparent ni public », le Comité a proposé qu'un processus d'examen se rapportant spécifiquement aux transports soit établi afin d'examiner des questions nationales ou d'intérêt public pouvant être

soulevées à la suite des propositions de fusion, principalement en raison des pressions croissantes pour l'intégration du réseau ferroviaire en Amérique du Nord.

Le gouvernement est d'accord avec cette analyse et propose d'adopter une variante de cette recommandation, voulant qu'un processus révisé pour les transporteurs aériens soit appliqué aux fusions dans tous les modes de compétence fédérale au-dessus d'un seuil précis.

- **Le gouvernement propose qu'un nouveau processus soit mis en place afin d'examiner des propositions de fusion ou d'acquisition importantes au-dessus d'un seuil précis concernant des transporteurs ou des fournisseurs de services de transport de compétence fédérale. Le nouveau processus constituerait un prolongement du processus d'examen des fusions actuel adopté en 2000 pour les transporteurs aériens.**
- **Un avis sur les transactions proposées concernant des engagements en matière de transport devant être fourni au Commissaire de la concurrence serait également donné au ministre des Transports. Le ministre serait habilité à nommer une personne pour examiner la transaction proposée lorsqu'il détermine que la proposition soulève des questions d'intérêt public suffisantes en ce qui concerne le transport national.**
- **Le ministre des Transports recevrait les recommandations du Commissaire de la concurrence, y compris les mesures proposées, avant d'effectuer une recommandation au Cabinet.**

Données pour prendre les décisions

L'élaboration d'une saine politique publique viable, la capacité du gouvernement de jouer son rôle de surveillance et l'administration des programmes gouvernementaux nécessitent tous des données fiables qui décrivent le réseau de transport et son utilisation. Le Comité d'examen de la LTC et l'observatrice indépendante de la transition vers la restructuration de l'industrie du transport aérien ont recommandé que le gouvernement améliore l'information disponible à des fins d'analyse de politique par le gouvernement, l'industrie et le public concerné. Ils ont proposé d'élargir la collecte et la diffusion de données sur les transports et d'élaborer de nouvelles procédures afin de refléter les progrès dans le secteur des transports et dans la technologie de gestion des données.

La collecte de données doit être élargie à certains égards afin de refléter l'évolution des activités et des programmes de transport. Par exemple, la commercialisation de l'ancienne infrastructure publique a rendu moins accessibles les données opérationnelles qui auparavant étaient des données internes du gouvernement et qui sont essentielles pour surveiller efficacement l'intégrité du réseau de transport. En même temps, les procédures de collecte de données doivent être rendues plus efficaces, en tirant profit des progrès en matière de technologie de traitement des données et en minimisant les fardeaux pour ceux qui fournissent ces données. Par exemple, une collaboration accrue entre les organismes fédéraux qui font la collecte des mêmes données ou de données semblables réduirait le fardeau pour l'industrie. D'un autre côté, des changements dans les procédures sont également nécessaires afin d'assurer que les données exigées sont bel et bien présentées et sont fiables, y compris des pénalités efficaces pour la non-conformité.

- **Le gouvernement propose de modifier les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* sur la collecte des données afin d'assurer la disponibilité d'informations conformes et pratiques sur les diverses composantes du réseau de transport.**

Transport accessible

La politique du gouvernement vise à faire en sorte que les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience soient éliminés des services et des installations de transport réglementés par le gouvernement du Canada. Afin d'atteindre cet objectif, les instruments et les initiatives suivants ont été mis en place :

- Des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* autorisent l'Office des transports du Canada à régler des plaintes individuelles;
- Afin de résoudre les questions systémiques, l'Office a recours aux règlements, codes de pratiques et normes concernant l'accessibilité dans le transport aérien, ferroviaire et maritime et au Comité consultatif de l'Office afin de faciliter la consultation avec les intervenants sur les besoins et les questions de transport accessible;
- Transports Canada a établi un code de pratiques et un mécanisme de résolution des différends pour le transport par autocar et appuie un programme de recherche et de développement sur le transport accessible;
- Un Comité consultatif sur le transport accessible du Ministère tient des consultations régulières avec les intervenants au sujet des besoins et des questions sur le transport accessible et élabore un plan intitulé « Orientations stratégiques » afin de guider l'établissement d'un cadre national sur le transport accessible à long terme.

➔ **Le gouvernement évaluera l'incidence des dispositions législatives actuelles et des codes de pratiques et déterminera si d'autres mesures sont nécessaires en vue d'améliorer l'accès au réseau de transport réglementé par le gouvernement fédéral.**

Le gouvernement est au courant des besoins de mobilité de la population vieillissante du Canada, qui représente 12 % de la population totale à l'heure actuelle et représentera environ 23 % en 2041. Transports Canada évaluera le plan « Orientations stratégiques » élaboré par le Comité consultatif sur



le transport accessible du Ministère et examinera les défis que doit relever la population canadienne vieillissante en matière de mobilité dans l'élaboration d'une stratégie fédérale à long terme en vue d'un réseau de transport accessible.

➔ **Le gouvernement collaborera avec les personnes ayant une déficience, les personnes âgées et l'industrie du transport afin d'élaborer une stratégie fédérale multimodale à long terme en vue d'améliorer l'accessibilité du réseau national de transport.**

Médiation

Le Comité d'examen de la LTC a appuyé l'utilisation d'un processus de rechange de résolution des différends en ce qui concerne les affaires qui relèvent de l'Office, tout en notant que cela est conforme au but de parvenir à des solutions négociées plutôt qu'à des résultats réglementaires, là où cela est possible.

La médiation peut aider les parties à résoudre leurs différends d'une façon plus simple, plus rapide, moins litigieuse et coûteuse. Elle peut aussi réduire l'écart entre les parties avant que l'Office exerce son rôle d'adjudication. De plus, après le différend, les parties d'une entente conclue par médiation sont généralement plus déterminées à la mettre en œuvre et ont une meilleure relation.

- **Le gouvernement propose de modifier la *Loi sur les transports au Canada* pour donner à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'exercer une médiation en ce qui concerne les affaires qui sont de sa compétence tout en assurant des garanties adéquates pour maintenir son rôle quasi-judiciaire.**
- **Le gouvernement continuera d'aborder le respect des dispositions de la *Loi sur les langues officielles* en exerçant la surveillance appropriée et en discutant des mesures de mise en application qui pourraient améliorer la situation.**

Dualité linguistique

En plus des informations sur la sécurité qui doivent être dispensées aux passagers dans les deux langues officielles dans les modes de transport sous juridiction fédérale, certains transporteurs de passagers et autres entités de transport sont assujettis à la *Loi sur les langues officielles*. Ainsi, Air Canada et ses filiales, de même que VIA Rail doivent offrir leurs services dans la langue préférée de leurs clients là où il y a une demande importante.

CHAPITRE 4

Infrastructure

Il est essentiel d'assurer le niveau nécessaire d'investissement dans notre réseau de transport national dans un monde globalisé et une société de plus en plus urbanisée. Le gouvernement du Canada joue un rôle important dans l'établissement de conditions appropriées pour encourager les investissements dans l'infrastructure de transport qui sert l'intérêt public national et améliore la qualité de vie dans nos communautés.

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement a modifié fondamentalement le milieu macro et micro économique des investissements dans les infrastructures de transport. La réduction du déficit et la réduction de la dette nationale, de l'inflation et des taux d'intérêt ont créé un climat propice aux investissements à long terme, y compris dans les infrastructures de transport. De plus, les changements fondamentaux apportés à plusieurs éléments du réseau de transport national, notamment la régie des ports et des aéroports relevant de la compétence du fédéral, ont fait beaucoup pour stimuler les investissements dans les installations et inciter les intervenants à participer plus directement à la prise de décisions.

Pour ce qui est de l'avenir, le gouvernement s'engage à maintenir un climat favorable aux investissements dans les infrastructures. Il terminera aussi le programme de commercialisation et de cession des ports et des aéroports là où cela est possible, peaufinera le régime de régie selon les expériences récentes et explorera de nouvelles avenues pour le développement commercial de l'infrastructure et des services de transport.

En même temps, le gouvernement reconnaît que ce ne sont pas toutes les infrastructures de transport qui ont un régime en place pour leur permettre d'être essentiellement autonomes. Le gouvernement est d'accord avec la déclaration faite par le Comité d'examen de la LTC disant que l'infrastructure de transport ne peut être limitée aux éléments capables de recouvrer intégralement leurs coûts. Le Canada fait face à d'énormes pressions de financement des infrastructures dans des zones urbaines et rurales. Le gouvernement voit qu'il est utile d'explorer, avec les provinces, les territoires et les autres parties intéressées de nouveaux mécanismes pour s'employer à réduire ces pressions au cours des prochaines années. Parallèlement, il a l'intention de continuer à jouer un rôle lorsqu'il s'agira de faire des investissements stratégiques et sélectifs, en collaboration avec ses partenaires publics et privés, à l'appui d'un réseau de transport efficient, sécuritaire et écologique.

Finalement, le gouvernement continuera de traiter de la question d'accès raisonnable au réseau de transport national pour les communautés éloignées, reconnaissant que dans plusieurs cas, la

fourniture de services et d'installations sera la responsabilité des parties autres que le gouvernement du Canada.

NOS RÉALISATIONS ET NOS ENGAGEMENTS RÉCENTS

Au cours des années 1990, nous avons assisté à des changements majeurs dans plusieurs éléments du réseau de transport national qui relevaient autrefois du gouvernement du Canada. De nouvelles entreprises commerciales furent établies pour prendre en charge l'exploitation afin de mieux contrôler les coûts, attirer les investissements et améliorer l'efficacité de l'infrastructure de transport. Des administrations aéroportuaires d'intérêt local et d'autres entités de transport exploitent maintenant 25 des 26 aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) et d'autres ententes de cession ont été conclues pour la plupart des aéroports qui étaient anciennement exploités par le gouvernement du Canada. Des administrations portuaires canadiennes exploitent 19 ports qui sont la propriété du gouvernement du Canada. NAV Canada, qui a acheté les installations de l'aviation civile du gouvernement, exploite les services de navigation aérienne et est la seule entreprise privée de navigation aérienne dans le monde.

Ces nouveaux modèles de commercialisation ont des caractéristiques communes :

- *Sans but lucratif* : Les entreprises commerciales sont des sociétés sans but lucratif, une caractéristique qui contribue à faire contre-poids au pouvoir de marché que les exploitants de ces installations pourraient autrement exercer.
- *Autonomie financière* : Elles sont autonomes en ce qui concerne l'établissement des prix, les décisions d'investissement et le financement d'investissements à partir de leurs revenus ou droits d'exploitation ou au moyen d'émissions obligataires. Cela garantit que ces éléments de l'infrastructure de transport du Canada répondent aux demandes de service des utilisateurs présents et futurs sur une base d'autonomie financière.
- *Nouvelles structures de régie* : Des représentants de la communauté et des intervenants sont choisis pour siéger aux conseils d'administration et l'obligation de rendre compte pour les décisions majeures est prescrite par l'entremise de différents instruments. Le gouvernement conserve l'autorité réglementaire de la sécurité, de la sûreté et de la protection environnementale.

Notre expérience avec certains de ces nouveaux modèles est relativement récente, mais les preuves ont amplement démontré qu'ils produisent des résultats positifs. Ils ont libéré le potentiel économique d'installations autrefois exploitées par le fédéral : plus de 5 milliards \$ ont été investis dans les projets d'immobilisations des aéroports; 16 des 19 administrations portuaires canadiennes prévoient près de 700 millions \$ en dépenses d'immobilisations au cours de la période 2002-2006; NAV Canada a investi plus de 600 millions \$ dans la nouvelle technologie et la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent a réduit ses coûts sous les niveaux prévus, ce qui lui a permis d'offrir des rabais de péage en 2001 et 2002.

Les améliorations aux services sont évidentes : la sécurité a été soutenue ou améliorée et plusieurs travaux importants visant à accroître la capacité ont été terminés ou sont en cours afin de satisfaire aux exigences futures. En même temps, les contribuables ont profité d'économies importantes puisque le secteur privé a fait les investissements d'immobilisations nécessaires.

Le gouvernement surveille de près le comportement de ces entreprises commercialisées et, en réponse aux recommandations du Vérificateur général et du Comité des comptes publics de la Chambre des communes, s'assure qu'elles continuent d'améliorer leurs procédures et leur obligation de rendre compte. La régie appropriée et efficace de l'infrastructure sera toujours un objectif premier de la politique fédérale des transports.

CHOIX D'INVESTISSEMENT DANS LE TRANSPORT

Les modèles de régie basés sur l'autonomie financière susmentionnés se sont avérés efficaces pour permettre des investissements dans plusieurs composantes du réseau national de transport. Cependant, tous les modes de transport n'ont pas atteint le même niveau de développement et plusieurs continuent de dépendre des investissements publics. De plus, les nouveaux impératifs comme les exigences de sûreté à la suite du 11 septembre 2001 ont demandé des engagements de financement importants.

Dans ses deux derniers budgets, le gouvernement a annoncé des investissements majeurs dans un

large éventail d'infrastructures stratégiques qui profiteront à toutes les régions du Canada, y compris plusieurs initiatives appuyant les objectifs stratégiques de transport national. En particulier, le budget 2000 a fourni 600 millions \$ au Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR), dont 500 millions \$ ont été alloués pour les améliorations stratégiques au réseau routier national.

Les 100 millions \$ restants du PSIR sont disponibles pour les initiatives d'intégration du réseau comme l'initiative de transport aux postes frontaliers (65 millions \$), le déploiement de systèmes de transport intelligents (30 millions \$) et les études de planification et de faisabilité (5 millions \$).

Les programmes d'infrastructure nationaux précédents ont porté fruit, mais il semble que certains projets d'infrastructure à grand déploiement à l'échelle du pays allaient au-delà de la portée et de la capacité des programmes existants. Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique de 2 milliards \$, annoncé dans le budget 2001, répond à ces besoins.

Le nouveau programme, sous la responsabilité du ministre responsable de l'Infrastructure subvient aux besoins d'investissement dans diverses catégories d'infrastructures qui sont essentielles à l'avancement des objectifs sociaux et économiques du Canada, y compris les infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que les infrastructures de transport locales.

Le budget 2001 prévoyait aussi 600 millions \$ pendant cinq ans pour un nouveau fonds sur l'infrastructure frontalière. Dans le cadre de ce programme, le gouvernement s'efforcera de créer des partenariats avec les provinces, les municipalités et le secteur privé et aidera à financer les améliorations à l'infrastructure aux postes frontaliers ou à proximité de ceux-ci. Les projets possibles liés aux frontières pourraient inclure des accès routiers nouveaux ou améliorés aux postes frontaliers, des centres de traitement pour les véhicules commerciaux afin d'accélérer le temps de dédouanement et des infrastructures accessoires comme le déploiement de systèmes de transport intelligents à l'échelle du Canada.



ENGAGEMENTS FÉDÉRAUX RÉCENTS

Le budget fédéral 2000 prévoyait :

- **2,05 milliards \$ pour le programme Infrastructures Canada qui finance des projets d'infrastructure municipaux**
- **600 millions \$ pour le Programme stratégique d'infrastructure routière**
- **25 millions \$ pour le Fonds d'habilitation municipal vert**
- **100 millions \$ pour le Fonds d'investissement municipal vert**

Le budget fédéral 2001 comprenait des affectations importantes pour les transports, y compris :

- **2,2 milliards \$ pour la sûreté du transport aérien**
- **2 milliards \$ pour le nouveau Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique**
- **600 millions \$ pour le nouveau Fonds sur l'infrastructure frontalière**
- **25 millions \$ de plus pour le Fonds d'habilitation municipal vert**
- **100 millions \$ de plus pour le Fonds d'investissement municipal vert**

NOS MESURES FUTURES

Pour ce qui est de l'avenir, le gouvernement a cerné trois secteurs sur lesquels se concentrer quant à l'infrastructure de transport du Canada :

- **Premièrement, le gouvernement terminera ses programmes de commercialisation et de cession là où cela est possible, peaufinera les modèles de régie des éléments du réseau de transport national qui ont été commercialisés et explorera de nouvelles avenues pour la commercialisation lorsque c'est possible. Le gouvernement continuera de fournir son appui pour traiter des nouvelles questions de sûreté et des événements extraordinaires.**
- **Deuxièmement, en se fondant sur l'engagement du discours du Trône de septembre 2002 selon lequel le gouvernement « [...] instaurera un programme d'infrastructures s'étendant sur une période de dix ans de façon à permettre la mise en œuvre d'initiatives stratégiques à long terme qui sont essentielles à la compétitivité et à la croissance soutenue [...] », le gouvernement continuera d'effectuer les investissements stratégiques précis en concluant des partenariats avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé, y compris des investissements dans le transport qui aideront à réduire la congestion dans nos villes et les goulots d'étranglement dans nos corridors commerciaux et aideront à atteindre nos objectifs de lutte contre le changement climatique et d'assainissement de l'air.**

- **Troisièmement, dans les secteurs de responsabilité fédérale, et en collaboration avec ses partenaires au besoin, le gouvernement continuera d'aborder la question de l'accès raisonnable au réseau de transport national pour les communautés éloignées.**



Le reste de ce chapitre décrit les mesures proposées du fédéral dans chacun de ces secteurs.

RÉGIE ET COMMERCIALISATION

Un cadre législatif pour les aéroports nationaux commercialisés

Le Comité d'examen de la LTC ainsi que l'Examen des baux des administrations aéroportuaires locales et le Vérificateur général ont recommandé diverses améliorations pour la gestion des administrations aéroportuaires. Transports Canada rédige présentement la *Loi sur les aéroports du Canada* afin d'établir le cadre économique pour le comportement des administrations aéroportuaires. Ce texte législatif protégera la flexibilité qu'ont les administrations aéroportuaires pour générer les revenus nécessaires afin d'être financièrement viables et fera ce qui suit :

- clarifier les responsabilités du gouvernement et des administrations aéroportuaires;
- renforcer la structure de régie des administrations aéroportuaires;
- établir des exigences en matière de transparence et de consultations entre les administrations aéroportuaires et les parties intéressées;
- établir des principes pour les redevances imposées par les administrations aéroportuaires, dont des dispositions spéciales sur les redevances d'améliorations aéroportuaires, ainsi qu'un processus d'appel;
- traiter des questions de concurrence, entre autres l'accès équitable des transporteurs aériens aux installations aéroportuaires et aux créneaux;
- exiger que les activités aéroportuaires du réseau national d'aéroports (RNA) soient conformes aux obligations internationales du Canada, y compris dans le secteur du commerce;
- établir des principes pour les activités non essentielles entreprises par les administrations aéroportuaires;
- mettre sur pied des mécanismes appropriés d'application.

➔ **Le gouvernement déposera un projet de loi, la *Loi sur les aéroports du Canada*, afin de clarifier les responsabilités respectives du gouvernement et des aéroports d'importance nationale et établir les exigences pour les administrations aéroportuaires au chapitre de la régie, de la responsabilisation, de la transparence dans le cadre du suivi économique.**

Examen de la politique des loyers aux aéroports

Les administrations aéroportuaires ont convenu, en échange des terres et de la cession des aéroports en service aménagés aux frais des contribuables, de

payer des loyers dans le cadre des ententes de location. Aujourd'hui, 22 administrations aéroportuaires paient un loyer au gouvernement du Canada et d'autres devraient commencer leurs paiements de loyer dans les prochaines années. Les administrations aéroportuaires, les transporteurs aériens et les autres parties intéressées ont demandé un examen de la politique des loyers du gouvernement pour le motif que les paiements de loyer compromettent la viabilité financière des administrations aéroportuaires ou qu'ils ont un impact négatif sur le transport aérien et l'industrie aérienne. Le Comité des comptes publics et le Vérificateur général ont suggéré que le gouvernement prenne des mesures supplémentaires pour s'assurer que la juste valeur marchande de ces biens est déterminée fidèlement pour le bénéfice des contribuables avant de débiter les négociations de loyer ou de renégocier les baux existants.

Le gouvernement a annoncé en juin 2001 que Transports Canada examinerait la politique des loyers actuelle pour les aéroports du RNA qui sont exploités en vertu d'un bail avec le gouvernement du Canada.

➔ **Un examen de la politique des loyers aux aéroports du RNA est en cours. Le gouvernement examinera les constatations et s'engage à équilibrer les intérêts de tous les intervenants, y compris l'industrie aérienne et les contribuables canadiens afin d'établir sa politique future sur les loyers.**

Terminer la commercialisation et la cession des aéroports

Aux termes de la politique nationale des aéroports, les aéroports du RNA doivent être commercialisés et parvenir à l'autonomie financière, alors que les aéroports qui ne font pas partie du RNA doivent être cédés à des intérêts locaux ou être fermés. Les aéroports du RNA, qui desservent la majorité du trafic aérien au Canada, ont été confiés à des administrations aéroportuaires gérées localement, à l'exception de Prince George qui doit être cédé le

31 mars 2003. La grande majorité des aéroports régionaux/locaux et de petite taille ont été cédés, mais 13 d'entre eux doivent encore être transférés. Le gouvernement a bon espoir que les négociations actuelles entraîneront le transfert des aéroports régionaux/locaux et de petite taille restants d'ici le 31 mars 2005.

→ **Transports Canada s'engage à compléter la commercialisation des aéroports du réseau national d'aéroports et à céder les aéroports régionaux/locaux et de petite taille qui doivent encore être cédés.**

Viabilité des aéroports régionaux et de petite taille

Le financement des aéroports régionaux ou de petite taille gérés localement est la responsabilité de la communauté et de l'exploitant de l'aéroport. Cependant, des fonds fédéraux ont été rendus disponibles en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (maintenant prolongé jusqu'en 2005) pour les aéroports certifiés ayant des services passagers réguliers tout au long de l'année qui n'appartiennent pas au gouvernement du Canada ou qui ne sont pas exploités par ce dernier afin de les aider avec leurs projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts d'exploitation comme les pistes et les voies de circulation. Les municipalités et les provinces ont soulevé des préoccupations au sujet de la viabilité des aéroports régionaux et de petite taille gérés localement, surtout à la lumière de la restructuration de l'industrie aérienne qui se poursuit. Le gouvernement connaît ces préoccupations et Transports Canada a convenu d'étudier la viabilité de ces aéroports. On consultera le Secrétariat rural du gouvernement du Canada et les autres intervenants intéressés.

→ **Une étude fédérale sur la viabilité des aéroports régionaux et de petite taille sera terminée en 2003.**



Cession des ports

Comme pour les aéroports, les ports nationaux ont été commercialisés et doivent parvenir à l'autonomie financière. Les ports régionaux/locaux doivent être cédés aux gouvernements provinciaux ou à des intérêts locaux, y compris les administrations municipales, les organisations communautaires ou d'autres intervenants locaux. Dans la plupart des cas, la cession est accompagnée d'une contribution financière. Ces fonds sont négociés avec les nouveaux propriétaires sur la base de l'exploitation continue du port. Selon ce modèle, suffisamment de fonds sont fournis à la date du transfert, alors il n'y a pas de programme d'aide aux immobilisations. Dans certains cas, les nouveaux propriétaires ont acheté les installations portuaires, ce qui a produit de faibles revenus pour le gouvernement du Canada.

Le Programme de cession des ports permet aux communautés de profiter des avantages de l'exploitation locale, y compris la flexibilité qu'a le port de répondre aux besoins changeants et aux nouvelles occasions d'expansion des affaires. Depuis 1996, cette initiative a fait économiser plus de 100 millions \$ aux contribuables.

Le gouvernement a prolongé le Programme de cession des ports jusqu'au 31 mars 2003 pour permettre la continuation des négociations concernant la cession des ports là où Transports Canada peut compter sur la collaboration provinciale, si nécessaire, et là où des pourparlers sérieux étaient en cours en date du 31 décembre 2001. Cibler les ports où les négociations sont déjà entreprises permettra une meilleure utilisation du financement et des ressources.

- **Le gouvernement a l'intention de terminer, d'ici le 31 mars 2003, dans la mesure du possible, la cession planifiée des ports et des lits de port conformément aux conditions de la prolongation du programme existant.**

Transports Canada conserve la responsabilité de gestion de tous les ports régionaux/locaux non cédés à la fin du programme, maintenant prévue pour le 31 mars 2003. Avant mars 2003, le gouvernement examinera les progrès réalisés et ses options à l'égard des ports non cédés.

- **Transports Canada examinera différentes options pour l'avenir des ports restants et effectuera une évaluation complète du programme de la cession des ports.**

Examen de la *Loi maritime du Canada*

La *Loi maritime du Canada* exige que le Ministre effectue un examen de ses dispositions et de son fonctionnement lors de la cinquième année suivant son entrée en vigueur en juin 1998. En réponse aux demandes des intervenants de l'industrie maritime et aux recommandations du Comité d'examen de la LTC, le gouvernement a lancé un examen de la loi en 2002. Le but visé est d'améliorer la structure de régie d'après l'expérience acquise à la suite de la mise en œuvre de la Loi. Le ministre des Transports a publié un document d'orientation en mai 2002 pour aider à l'examen et a nommé un comité pour effectuer des consultations et formuler des recommandations.

- **À la suite de la présentation des constatations du Comité d'examen de la *Loi maritime du Canada* en 2003, le gouvernement déterminera quelles nouvelles modifications à la Loi pourraient être nécessaires.**

Traversiers

Le gouvernement a mis sur pied un cadre commercial pour la prestation de services de transport maritime, en comptant davantage sur le secteur privé pour exploiter les services de traversier et pour atteindre l'efficacité grâce à de nouveaux moyens de faire des affaires. Les exploitants privés ont bien répondu à ce cadre commercial et ils examinent comment pousser plus loin le processus de commercialisation. L'efficacité des services de traversier subventionnés par le fédéral s'est améliorée grâce à une meilleure régie et responsabilisation locale de la gestion de l'exploitation. En vertu de la Politique maritime nationale, certains services de traversier de Marine Atlantique ont été transférés de la société d'État aux provinces, d'autres ont été supprimés et certains ont été commercialisés par l'entremise d'un processus d'appels d'offres, ce qui a permis des économies substantielles dans la prestation des services.

L'appui du gouvernement du Canada aux services de traversier de la région de l'Atlantique est restreint à ceux fournis par Marine Atlantique SCC et deux exploitants du secteur privé : Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier. Marine Atlantique SCC fournit des services de traversier garantis par la Constitution entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port-Aux-Basques (Terre-Neuve), ainsi qu'un service saisonnier entre Argentia (Terre-Neuve) et North Sydney. Les deux autres exploitants offrent respectivement une solution de rechange aux services constitutionnels de l'Île-du-Prince-Édouard et un service à un port éloigné des Îles-de-la-Madeleine.

Bay Ferries Ltd. exploite deux services dans la baie de Fundy à partir des installations de gare maritime du gouvernement, louées jusqu'en 2007.

BC Ferries est une société d'État provinciale ayant une flotte de 40 navires desservant 26 routes. Elle est la plus grande société de traversiers en Amérique du Nord. Le gouvernement de la Colombie-Britannique reçoit une subvention fédérale annuelle (23,5 millions \$ en 2001) au lieu d'une participation fédérale directe dans la prestation de services de traversier dans les eaux côtières.

→ **Parallèlement à l'objectif global d'améliorer les services de traversier, le gouvernement continuera de chercher à réduire les coûts et à accroître l'efficacité grâce à de nouvelles façons de faire des affaires, y compris la gestion de ses biens immobiliers.**

Évaluer la commercialisation plus poussée des services à la navigation maritime

Les services à la navigation maritime sont surtout fournis par l'entremise des services gouvernementaux directs, partagés entre différents ministères. Tout au long des consultations publiques, les représentants de l'industrie maritime intérieure ont exprimé des préoccupations à propos de la prestation de plusieurs services essentiels, comme le pilotage, la fourniture et la mise en place de bouées et de signaux, le contrôle du trafic et le déglacage, par les organisations fédérales. Le Comité d'examen de la LTC a recommandé que ces services soient fournis commercialement.

→ **Transports Canada, en collaboration avec Pêches et Océans Canada et ses partenaires de l'industrie, évaluera des solutions de rechange pour la prestation des services à la navigation maritime.**

Ponts et tunnels internationaux

Il y a 24 ponts/tunnels internationaux pour les voitures et les camions entre le Canada et les États-Unis : neuf entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, un entre le Québec et le Vermont, sept entre l'Ontario et l'État de New York, quatre entre l'Ontario et le Michigan et trois entre l'Ontario et le Minnesota. Ces franchissements permettent l'acheminement de la vaste majorité des exportations canadiennes aux États-Unis et jouent un rôle essentiel dans le réseau de transport du Canada.

Bon nombre de régimes de gestion différents sont en place : 22 sont de propriété publique (cinq sont fédéraux, seize sont provinciaux/municipaux et un est la propriété exclusive des États-Unis) et deux sont de propriété privée. Parmi les installations de propriété publique, la moitié canadienne de quatre installations est détenue ou contrôlée par une société d'État canadienne, trois sont contrôlées par une administration de pont provinciale, une par une administration américaine et le reste par les ministères des transports provinciaux. Douze, toutes en Ontario, sont des installations à péage autonomes.

Avec l'augmentation rapide du commerce et du trafic transfrontalier, le besoin accru de sûreté le long de la frontière et les nouvelles initiatives frontalières en cours au Canada et aux États-Unis, il y a plus d'intérêt qu'avant pour assurer la capacité adéquate à la frontière. Présentement, plusieurs propositions ont été mises de l'avant pour des postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, y compris la prolongation du pont Peace (Fort Erie, Ontario), le nouveau franchissement de Calais-St. Stephen (Nouveau-Brunswick), la conversion du pont ferroviaire Whirlpool (Niagara Falls, Ontario) et plusieurs propositions pour un troisième franchissement Windsor-Detroit.

Il manque au Canada un processus clairement défini pour examiner et approuver efficacement de nouveaux ponts et tunnels internationaux. Parmi les franchissements, 14 des 24 qui existent sont assujettis à des lois spéciales qui ont été conçues et adaptées pour des besoins particuliers. D'autres n'ont aucune loi qui s'applique. Les propositions pourraient nécessiter une approbation en vertu d'autres lois pour des questions précises, comme la navigation, les niveaux d'eau ou l'environnement, mais ne sont pas évaluées selon leurs avantages généraux pour le réseau de transport du Canada.

Aux États-Unis, un permis présidentiel est nécessaire comme première étape pour n'importe quel nouveau franchissement international, afin de s'assurer que la proposition atteindra les objectifs de transport et améliorera l'efficacité du réseau de transport. Le Canada n'a pas de processus

semblable servant à examiner les propositions afin de construire de nouveaux ponts et tunnels internationaux. Afin de mieux répondre aux demandes pour de nouvelles capacités frontalières :

→ **Le gouvernement clarifiera le processus pour autoriser les nouveaux ponts et tunnels internationaux. Il proposera de modifier la *Loi sur les transports au Canada* afin d'exiger l'autorisation du gouverneur en conseil (GC), sur la recommandation du Ministre des Transports, pour les nouveaux ponts ou tunnels internationaux pour le trafic des véhicules. Le promoteur devrait réunir toutes les conditions stipulées par le GC, ainsi que les exigences juridiques fédérales existantes (comme la navigation, l'environnement, les eaux limitrophes, etc.).**

Explorer la régie et la tarification de l'infrastructure des routes et du transport en commun

Des progrès importants ont été réalisés pour développer le potentiel économique des installations dans les modes aérien et maritime grâce à des modèles de gestion qui favorisent une prise de décision plus commerciale et des structures de régie mieux adaptées. Le système routier et le système de transport urbain, qui sont selon certains les pierres angulaires du transport au Canada et les moyens principaux pour relier les communautés et les activités partout au pays, n'ont pas été touchés en grande partie par ces réformes. Le Comité d'examen de la LTC a noté plusieurs défis à la prestation future d'infrastructures routières adéquates et de réseaux de transport urbain. En particulier, le Comité a identifié plusieurs facteurs qui compromettent la santé des systèmes actuels : la croissance du trafic, les coûts unitaires de transport élevés, le besoin d'une approche pratique afin d'assurer un financement continu, l'absence d'un régime de tarification efficace et les incertitudes à propos du coût total du transport routier.

Le Comité a proposé des concepts audacieux et innovateurs pour les nouveaux cadres de régie et des nouveaux principes pour guider les décisions d'investissement, de financement et d'établissement des coûts et de tarification pour les routes et le transport en commun. En même temps, le Comité a reconnu l'existence du débat concernant le rôle du gouvernement du Canada et les questions complexes en matière de compétence et de financement public.

La responsabilité du fédéral pour les routes et le transport urbain est minimale, mais le gouvernement reconnaît la contribution de ces éléments au commerce, à la compétitivité et à la mobilité pour toutes les régions. Un bon accès aux installations de compétence fédérale et l'utilisation optimale de tous les modes de transport sont aussi d'importants facteurs contribuant à l'efficacité générale du réseau de transport.

Reconnaissant le succès des modèles maintenant en place pour les modes aérien, ferroviaire et maritime, le gouvernement croit que des options innovatrices pour gérer les énormes pressions de financement associées au transport routier et au transport urbain devraient être explorées avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé. Les nouveaux modèles de régie, comme l'introduction des administrations de transport et la possibilité d'utiliser les revenus provenant des utilisateurs pour les investissements d'infrastructure, y compris les péages maintenant imposés pour certaines routes et certains ponts, donnent l'occasion de traiter d'une préoccupation de longue date des gouvernements provinciaux et territoriaux au sujet d'un régime de financement soutenu pour les infrastructures routières. Sans minimiser l'ampleur des préoccupations du public à cet égard, nous devons, compte tenu du succès obtenu dans d'autres modes de transport, examiner attentivement toutes les options possibles. Le gouvernement du Canada voudrait poursuivre l'examen de ces questions avec les provinces et les territoires.

L'intérêt du gouvernement pour examiner d'autres modèles de régie pour l'infrastructure routière et le transport urbain ne devrait pas créer d'attentes de

changements dans sa politique à l'égard de la taxe d'accise des carburants. Certains intervenants préconisent les dépenses fédérales dans les routes en se basant sur le fait que les revenus fédéraux tirés du carburant utilisé dans les transports ne sont pas retournés dans le secteur et en faisant valoir que le gouvernement américain pour sa part affecte les revenus des taxes de carburant et les droits d'utilisation aux routes, à l'infrastructure de transport et au transport urbain. Les taxes fédérales sur le carburant sont un instrument de la politique fiscale, et non de celle des transports, et elles sont une source importante de revenus généraux utilisés pour financer plusieurs priorités de dépense du fédéral, y compris les soins de santé, la sécurité sociale et la défense nationale.

→ **Reconnaissant les défis associés aux questions de compétence et de financement, Transports Canada a l'intention d'explorer, avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les conséquences des nouveaux modèles de régie et d'investissement possibles pour le transport routier et le transport urbain.**



INVESTISSEMENTS STRATÉGIQUES

Afin d'attirer le talent et les investissements, le Canada doit continuer d'améliorer son réseau de transport de calibre mondial en réduisant la congestion dans nos villes et les goulots d'étranglement dans nos corridors de commerce. Le gouvernement du Canada reconnaît que ce ne sont pas toutes les infrastructures de transport qui ont un régime en place pour leur permettre d'être autonomes financièrement. En l'absence de tels régimes, le gouvernement du Canada reconnaît qu'une aide fédérale sélective à de telles mesures peut entraîner beaucoup d'avantages.

En conséquence, en concluant des partenariats avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé, il effectuera des investissements stratégiques et sélectifs dans les infrastructures de transport pour améliorer la qualité de vie des Canadiens.

Lorsqu'il fera des investissements stratégiques, le gouvernement aura comme priorité absolue les projets appuyant (1) un réseau de transport intégré, (2) les corridors de commerce et de transport des passagers et (3) les besoins de transport urbain.

Les projets qui appuient ces trois priorités devront se conformer aux critères applicables des programmes actuels ou futurs, y compris le programme d'infrastructure s'étendant sur dix ans annoncé dans le discours du Trône de septembre 2002.

Progresser vers un réseau de transport mieux intégré

Le réseau de transport national est plus que la somme de ses composantes; sa force dépend aussi des synergies qui découlent des connexions et de l'intégration des modes et des efforts de collaboration de plusieurs compétences. Nous reconnaissons de plus en plus que la position compétitive du Canada et sa capacité d'agir pour attirer le talent et les investissements dépendra des améliorations continues à notre réseau de transport. De plus en plus, des chaînes logistiques intégrées ayant une portée mondiale se font concurrence. Le transport intermodal requiert que les connexions, physiques

et électroniques, entre les réseaux modaux soient complètement intégrées pour que le mode le plus efficace ou la combinaison de modes la plus efficace soit utilisée et que le temps et les coûts de logistique soient réduits. Dans ce contexte, une collaboration solide entre les compétences devient essentielle. Un réseau de transport intégré requiert aussi de la planification et des études de faisabilité pour que les besoins de transport soient dûment évalués et examinés d'un point de vue multimodal. La planification du transport requiert de longs délais d'exécution et des approches collaboratives parmi les nombreux joueurs qui participent aux programmes d'investissement dans le transport. Parmi les exemples récents, notons le projet d'étude sur les besoins d'investissement potentiels du système de la Voie maritime du Saint-Laurent/des Grands Lacs et la possibilité qu'envisage Transports Canada de promouvoir le transport maritime sur courte distance pour aider à soulager la congestion routière et faciliter le commerce, améliorer l'utilisation de la capacité des voies navigables et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

→ **Le gouvernement accordera une priorité élevée, lorsqu'il fera des investissements stratégiques, au transport intermodal, aux systèmes de transport intelligents ainsi qu'à la planification et aux études de faisabilité à l'appui de tels investissements dans le contexte d'un réseau de transport national intégré.**

Appuyer les corridors efficaces de commerce et de passagers

Le mouvement des gens et des marchandises de façon efficace, sécuritaire et écologique est vital à l'économie nationale. L'accessibilité et l'efficacité du transport et des réseaux de distribution sont des considérations majeures pour les investisseurs étrangers potentiels. Les exportations et les importations canadiennes, surtout à destination et en provenance des États-Unis, exigent un mouvement de trafic fiable et rapide aux postes frontaliers ainsi que le mouvement efficace des marchandises par

les corridors de commerce intégrés. Le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités fédérales des États-Unis, les ministères des transports provinciaux/d'État, les municipalités et les intervenants s'assurent que l'infrastructure/la capacité des transports et la technologie de pointe complètent entièrement les processus frontaliers harmonisés et simplifiés. Les Canadiens requièrent aussi un niveau élevé de mobilité et doivent avoir des options de déplacement abordables qui contribuent à l'atténuation de la congestion et atteignent les objectifs environnementaux. On reconnaît aussi de plus en plus que les services ferroviaires et maritimes de transport des voyageurs et des marchandises offrent une solution de rechange abordable aux autres modes de transport dans certains secteurs du pays tout en contribuant aux objectifs environnementaux et de sécurité.

→ **Le gouvernement accordera une priorité élevée, lorsqu'il fera des investissements stratégiques, aux corridors de commerce et de passagers comme le Réseau routier national, les routes et les ponts fédéraux, les infrastructures de transport frontalières, les infrastructures des chemins de fer d'intérêt local pour le transport des marchandises, les passages à niveau et la revitalisation des services ferroviaires voyageurs. En particulier, le gouvernement collaborera avec les provinces, les municipalités, les intervenants et les autorités américaines pour faciliter le mouvement des personnes et des marchandises de façon sécuritaire et efficace dans les corridors et aux frontières en coordonnant la planification des transports, en déployant des technologies de pointe et en améliorant l'infrastructure frontalière.**

URBANISATION : UN DÉFI POUR LES TRANSPORTS

Le recensement de 2001 a confirmé que le Canada est de plus en plus urbanisé :

- **Quatre Canadiens sur cinq vivent dans des secteurs urbains de 10 000 personnes ou plus, où la croissance démographique a été de 5,2 % dans la dernière décennie.**
- **La croissance démographique a été particulièrement forte dans les trois régions très urbanisées : le Golden Horseshoe dans le sud ontarien, Montréal et sa région avoisinante, le Lower Mainland de la Colombie-Britannique et le sud de l'île de Vancouver. Elle était aussi forte dans le corridor Calgary-Edmonton. La croissance démographique dans ces quatre régions était de 7,6 %.**

Besoins du transport urbain

La plupart des Canadiens vivent dans des centres urbains où la majorité des activités économiques du Canada sont générées. Les villes canadiennes abritent des chemins de fer, routes, ports et aéroports majeurs. Les exigences de terrains urbains, la congestion du trafic urbain et la pollution liée au transport sont certains des impacts du réseau de transport touchant la qualité de vie de nos villes.

Le discours du Trône de septembre 2002 a reconnu que l'infrastructure moderne est un élément clé pour la prospérité de nos villes et la santé de nos communautés.

Le mouvement efficient et sécuritaire des gens et des biens est crucial pour réduire les gaz à effet de serre, assurer une économie florissante et assurer le bien-être de tous les Canadiens. L'engorgement des routes est un problème important dans les grands secteurs urbains. Des efforts concertés sont nécessaires pour réduire l'engorgement des routes dans les secteurs urbains et minimiser ses impacts néfastes sur l'environnement, l'économie et la société.

Assurer un financement adéquat pour les infrastructures de transport urbain est un défi majeur pour les villes canadiennes. Les projets de transport urbain sont déjà admissibles à un financement dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, ainsi que le programme Infrastructures Canada de 2 milliards \$ annoncé en 2000.

Dans le discours du Trône, le gouvernement a annoncé qu'il mettra en place un programme sur 10 ans pour les infrastructures. Ce programme, sous la direction du Ministre responsable, contribuera à la réduction de la congestion dans nos villes.

Afin de promouvoir des réseaux de transport urbain plus durables, les planificateurs en matière de transport recommandent une combinaison d'options comme la gestion de la demande pour optimiser l'utilisation d'infrastructures de transport existantes, la promotion active de solutions de rechange à l'utilisation des véhicules privés (comme l'expansion des infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes) et des investissements stratégiques dans les infrastructures pour appuyer les réseaux de transport urbain. D'autres options d'investissements comprennent les sauts-de-mouton dans les centres urbains qui peuvent réduire les retards dus au trafic et diminuer la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre, et les voies de contournement urbaines qui peuvent aider à diminuer la congestion dans les centres urbains tout en contribuant à la compétitivité et au commerce national en permettant au trafic d'éviter les congestions. Les solutions de transport urbain doivent être appuyées localement afin d'être couronnées de succès. Souvent elles nécessitent la participation coordonnée de divers paliers de gouvernement.

➔ **Le gouvernement accordera une priorité élevée, lorsqu'il fera des investissements stratégiques, aux besoins de transport urbain comme le transport en commun, les voies de contournement urbaines majeures et les sauts-de-mouton.**

Questions rurales et accès au réseau national de transport pour les régions éloignées

Une infrastructure de transport efficace est également indispensable aux régions rurales afin qu'elles puissent être concurrentielles à l'échelle nationale et dans les marchés mondiaux et répondre à leurs besoins socioéconomiques généraux. Les communautés éloignées dépendent de liens de transport essentiels pour accéder au réseau de transport national toute l'année.

Pour satisfaire aux besoins des régions rurales et des communautés éloignées, le gouvernement du Canada a l'intention de continuer d'encourager les localités à contrôler l'infrastructure de transport et la conclusion d'arrangements innovateurs convenables (aéroports, ports, chemins de fer d'intérêt local). Cela est conforme à l'opinion selon laquelle ces biens pourront contribuer pleinement au développement économique régional s'ils sont confiés à des intérêts locaux.

→ **Le gouvernement a l'intention de maintenir sa politique qui consiste à encourager les localités à contrôler l'infrastructure de transport et à trouver des arrangements innovateurs pour appuyer le transport dans les régions rurales du Canada.**

Le gouvernement du Canada s'emploiera aussi à affecter ses ressources limitées :

- aux services essentiels, p. ex. dans les régions éloignées qui ne disposent pas d'un service de transport de rechange toute l'année;
- aux investissements stratégiques favorisant la croissance économique, ce dont bénéficie l'ensemble du Canada;
- pour encourager des partenariats avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé en vue de répondre aux besoins locaux d'infrastructure.

En ce qui concerne les régions éloignées, les engagements actuels du gouvernement sont les suivants :

- exploitation de certains aéroports éloignés désignés en vertu de la Politique nationale des aéroports (en attendant un examen de son rôle à long terme aux aéroports éloignés);
- exploitation d'installations portuaires éloignées en vertu de la Politique maritime nationale;
- aide financière aux termes du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (maintenant prolongé jusqu'en 2005) pour les aéroports admissibles qui ne sont pas la propriété du fédéral ou qui ne sont pas exploités par ce dernier, y compris dans des régions éloignées;
- s'assurer que les redevances de navigation aérienne ne sont pas plus élevées dans le Nord que dans d'autres parties du Canada, en vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*;
- l'appui des services ferroviaires voyageurs à certaines communautés éloignées au moyen de versements de subventions à VIA Rail et aux exploitants privés.

→ **Le gouvernement continuera de chercher les meilleurs moyens de fournir un accès raisonnable au réseau de transport national pour les communautés éloignées là où un tel accès n'est pas financièrement autonome mais est essentiel à leur survie.**

CHAPITRE 5

Protection de l'environnement

Comme nous l'avons reconnu dans notre vision pour les transports, en raison de l'importance vitale que revêtent ces derniers, il nous faut des politiques qui tiennent compte des objectifs d'efficience économique, de sécurité, de sûreté et de responsabilité environnementale. L'incidence environnementale associée au transport peut avoir d'importantes répercussions sur la santé publique et la qualité de vie. Le trafic dans tous les modes est une source de pollution atmosphérique, de bruit, de perturbation de la population et de destruction d'habitats à divers degrés, tandis que la combustion de combustibles fossiles cause des gaz à effet de serre contribuant au changement climatique. Les problèmes dans les zones urbaines sont naturellement plus grands et sont aussi aggravés par l'encombrement des routes.

MESURES PRISES JUSQU'À MAINTENANT PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement a pris des mesures importantes pour contrer les effets environnementaux sur son territoire. D'importantes mesures pour limiter les dommages environnementaux sont en place depuis des décennies, entre autres la réglementation des émissions et du bruit provenant des véhicules et des embarcations, les procédures d'exploitation mises en place dans les installations fédérales et les procédures de planification pour les investissements fédéraux. Les mesures récentes et actuelles de Transports Canada se trouvent

dans sa Stratégie de développement durable, adoptée en 1997 et révisée en 2000, et dans le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* du gouvernement fédéral. Les options de transport durable à l'échelle locale pourront recevoir des fonds du gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique annoncé récemment.

Les mesures fédérales ont grandement contribué à améliorer l'environnement au cours des dernières décennies. Elles ont tout particulièrement permis de réduire les polluants atmosphériques et d'autres contaminants grâce à de nouvelles technologies et des changements dans les pratiques d'exploitation appliquées dans les installations fédérales et les

transporteurs régis par le gouvernement fédéral. Par ailleurs, nous n'avons pas eu autant de succès pour réduire l'utilisation de carburant dans le secteur des transports et les émissions de gaz à effet de serre connexes ainsi que pour limiter l'encombrement des routes dans les zones urbaines. Ces deux éléments demeurent des priorités au chapitre des mesures nationales et nécessitent des mesures de taille qui vont au-delà de celles que peut déployer le gouvernement fédéral à lui seul. Une action concertée avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations régionales et municipales est essentielle en raison de leurs responsabilités variées en ce qui concerne le réseau et les outils d'intervention utilisés pour changer les choses. Les voyageurs, expéditeurs de marchandises et transporteurs commerciaux tiennent entre leurs mains d'importants éléments de solutions efficaces dans la façon dont ils choisissent de voyager, d'expédier ou de fonctionner, y compris le choix des modes, des véhicules, des destinations, du temps, de la vitesse et des stratégies de distribution. L'établissement continu de partenariats nécessaires avec les autres gouvernements, les industries et les utilisateurs demeure une priorité clé au chapitre des mesures fédérales.

TENDANCES RELATIVES À LA POLLUTION DE L'AIR ET AUX ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le secteur des transports est une source importante des émissions de contaminants régies par les règlements fédéraux. D'après les données disponibles les plus récentes, le secteur des transports est responsable de 52 % des émissions totales d'oxydes d'azote, 21 % des composés organiques volatils, 39 % du monoxyde de carbone et environ 5 % des particules qui causent le plus d'inquiétude (plus petites que 2,5 micromètres). Les normes fédérales relatives aux émissions de ces contaminants provenant des véhicules automobiles font partie des mesures environnementales fédérales les plus vastes en ce qui concerne la quantité de matériel visé. Ce sont également celles qui ont connu le plus de succès, car les émissions de ces contaminants attribuables au secteur des transports ont chuté au cours des 20 dernières années environ, malgré l'augmentation importante de la circulation. Des réductions supplémentaires sont prévues dans la prochaine décennie en raison du



respect des normes annoncées, mais les émissions augmenteront éventuellement si la technologie et les normes restent les mêmes. Par conséquent, d'autres mesures seront nécessaires pour encourager l'utilisation de véhicules et de combustible de remplacement.

Le transport – personnel et commercial – produit des quantités importantes de gaz à effet de serre (GES). En fait, le secteur des transports est le secteur qui contribue le plus aux émissions de GES du Canada. Plus de 70 % de ces émissions sont générées par le transport routier, et environ deux tiers proviennent de nos zones urbaines.

Les choix individuels que les Canadiens font à propos des véhicules qu'ils conduisent et du moment où ils les utilisent peut faire une différence importante en ce qui concerne les GES émis par le transport. Les voitures et les camions légers consomment beaucoup moins de carburant depuis 1978, car les fabricants de véhicules se sont engagés volontairement à construire des véhicules qui respectent des normes équivalentes à celles des États-Unis. La consommation totale en carburant des véhicules et des camions légers a diminué pendant 20 ans, malgré l'augmentation de la circulation. Cependant, elle est actuellement en train d'augmenter, en partie parce que les véhicules sont plus gros et que nous les conduisons plus souvent et sur de plus longues distances. Il est également important de savoir que les normes d'efficacité du carburant des États-Unis n'ont presque pas été changées depuis 1986.

Dans le secteur commercial, les choix du transport des marchandises sont faits dans un milieu d'affaires complexe qui impose différentes exigences pour la vitesse, la fiabilité et les types de services (par exemple les marchandises réfrigérées). Ces choix dépendent d'un grand éventail de facteurs, y compris la distance, les coûts porte à porte et l'accès aux infrastructures. On prévoit que l'activité de transport des marchandises augmentera de 60 % d'ici 2020, ce qui signifie qu'il faudra améliorer l'efficacité du carburant à l'intérieur des modes de transport des marchandises et mieux intégrer leurs activités pour maximiser l'efficacité du carburant et des GES du système.

En général, les émissions de GES associées au secteur des transports ont augmenté de plus de 20 % entre 1990 et 2000. Une partie de cette croissance peut être attribuée à la restructuration des scénarios de commerce et de transport survenue au cours de la dernière décennie. La demande fondamentale de services de transport demeurera liée aux tendances économiques et à la croissance de la population, et les émissions continueront d'augmenter à moins que ces liens ne soient dissociés.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES FUTURES CONCERNANT LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Pour appuyer les engagements internationaux que nous avons pris afin de réduire les gaz à effet de serre, le premier ministre a signé des documents de ratification du protocole de Kyoto. Pour atteindre nos objectifs, le gouvernement a mis de l'avant un plan, le *Plan du Canada sur les changements climatiques*, qui est le fruit de plusieurs années de consultations et de discussions avec les provinces, l'industrie et d'autres intervenants.

Ce plan contient des mesures qui commenceront à réduire la croissance des émissions de GES dans le secteur des transports entre 2000 et 2010. Pour que ces réductions puissent se concrétiser, il faudra des investissements majeurs dans l'innovation technologique et l'infrastructure, des changements dans la façon dont les marchandises sont transportées et des changements dans le comportement des Canadiens lorsqu'ils voyagent.

La réduction des émissions dans le secteur des transports représente à la fois un défi de taille et des possibilités importantes à explorer. Bon nombre des mesures pouvant être adoptées dans le secteur des transports peuvent engendrer de nombreux avantages au-delà de la réduction des GES, comme une amélioration de la qualité de l'air et de la santé, de nouveaux réseaux de transport plus efficaces, une meilleure intégration entre les modes et une réduction de l'encombrement routier.

Tous les niveaux de gouvernement doivent prendre des mesures fermes, autant en agissant seul qu'en partenariat. Le but est d'instaurer un cadre stratégique et un climat commercial qui favorisent la mise en place d'un réseau de transport plus durable. Tous les secteurs de la société canadienne, incluant le secteur des transports, seront appelés à faire leur part.

Une des clés du succès consistera à déployer des efforts là où l'impact sera le plus grand. Il est clair que les mesures devront se concentrer sur les véhicules et les carburants qui produisent moins d'émissions, l'augmentation de l'utilisation d'autres moyens de transport des voyageurs et le transport plus efficient des marchandises.

Véhicules à faible consommation

Le gouvernement continuera de collaborer avec l'industrie pour améliorer de façon importante la consommation moyenne de carburant des nouveaux véhicules et visera l'introduction de technologies de véhicules à plus faible consommation sur le marché canadien de manière à parvenir à une réduction de 25 % d'ici 2010. Le gouvernement travaillera aussi pour stimuler la demande pour des nouveaux véhicules plus efficaces. Cela comportera de nouvelles campagnes visant à améliorer la qualité de l'information offerte aux consommateurs au sujet du rendement du carburant et du fardeau que représentent les divers véhicules sur le marché sur le plan du carbone, y compris un nouveau système de classement des véhicules semblable au système Energy Star utilisé pour les appareils électroménagers. Ces efforts aideront aussi les consommateurs à améliorer leurs pratiques d'entretien et d'utilisation de leurs véhicules, ce qui réduira les émissions des véhicules qui sont maintenant sur la route.

Carburants à moindre intensité de GES

Lorsqu'il est mélangé à l'essence dans une proportion peu élevée (comme 10 %), l'éthanol peut réduire l'intensité de GES de l'approvisionnement en essence. La plupart des véhicules au Canada aujourd'hui peuvent fonctionner de façon sécuritaire avec de l'essence à l'éthanol (E10).

Le gouvernement propose de travailler avec les provinces et les territoires pour accroître l'objectif initial établi dans le Plan d'action 2000 pour que 35 % de l'approvisionnement en essence du pays contienne 10 % d'éthanol. Il pourrait aussi y avoir une norme pour qu'un certain pourcentage du carburant ne produise pas de gaz à effet de serre, ce qui encouragerait le développement de l'éthanol cellulosique. L'éthanol à base de grains jouera un rôle important à court terme, mais on reconnaît que l'éthanol provenant de la cellulose est une technologie canadienne émergente qui promet beaucoup à long terme.

Le Canada est aussi un chef de file mondial dans les nouvelles technologies pour la production de biodiesel, qui est fabriqué à partir de déchets à faible coût et offre une bonne possibilité pour les avantages de l'assainissement de l'air et de l'élimination des GES. Le Plan propose que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux collaborent en vue de faire passer la production de biodiesel à 500 millions de litres d'ici 2010 à l'aide de mesures incitatives, de normes et d'activités de recherche et développement.

Transport des passagers

Conformément à son engagement pris dans le discours du Trône de 2002 concernant l'infrastructure moderne et la nouvelle stratégie pour un réseau de transport sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement, le gouvernement proposera que les investissements stratégiques se concentrent davantage sur les projets d'infrastructure de transport en commun avec les provinces et les territoires. Il étudiera aussi quels seraient les efforts communs à faire afin d'établir des cadres à l'appui de la gestion des transports et de la planification de l'utilisation des terres.

Le *Plan du Canada sur les changements climatiques* propose un objectif personnel pour chaque Canadien qui correspond à une réduction d'une tonne et reconnaît que certains peuvent réduire davantage leurs émissions et d'autres moins. Environ 50 % des émissions de GES personnelles au Canada sont attribuables au transport terrestre des voyageurs. Des initiatives d'éducation et de

sensibilisation renseigneront davantage les Canadiens sur la façon qu'ils peuvent apporter leur contribution.

Transport efficient des marchandises

Le gouvernement intensifiera ses efforts auprès des associations de transport des marchandises et de l'industrie afin d'obtenir des améliorations permanentes de l'efficacité des carburants du réseau de transport des marchandises. Cela touchera tous les modes de transport des marchandises, ainsi que d'autres participants à la chaîne d'approvisionnement. Des ententes volontaires seront négociées avec l'industrie et de nouveaux outils d'éducation et de sensibilisation seront élaborés pour promouvoir et encourager l'adoption de nouvelles technologies et de meilleures pratiques. Les gouvernements pourraient collaborer avec l'industrie et les fournisseurs de services pour encourager l'achat et l'installation d'équipement qui pourrait réduire les émissions économiquement.

Transports Canada approfondira aussi la collaboration entre le secteur public et le secteur privé afin de promouvoir l'utilisation d'occasions intermodales de transport des marchandises et d'augmenter l'utilisation de véhicules et de modes à faible consommation. Cela pourrait être effectué grâce à de l'appui aux améliorations des infrastructures et des niveaux de services, à une meilleure utilisation des systèmes de transport intelligents, à l'identification et au retrait des barrières du transport intermodal des marchandises, à l'harmonisation des normes nationales et internationales et à la présentation des meilleures pratiques et des nouvelles technologies.

Responsabilité des utilisateurs concernant les coûts totaux de transport

La tarification pourrait jouer un rôle beaucoup plus grand pour s'attaquer aux coûts sociaux et environnementaux des transports. Les gouvernements ont une responsabilité collective pour veiller à ce que les coûts de l'infrastructure des transports ne soient pas excessifs, y compris toutes les ressources requises pour fournir l'infrastructure

ainsi que les coûts sociaux et environnementaux qui découlent de son utilisation. Les coûts seront probablement excessifs s'ils ne sont pas pleinement pris en compte dans la planification du réseau, les décisions d'investissement et les choix de transport des utilisateurs. La manière la plus directe de s'assurer que les coûts sont pris en compte consiste à exiger que les utilisateurs paient directement au moyen d'une tarification des transports pour tous les coûts qu'ils imposent, comprenant les coûts d'infrastructure, les coûts sociaux et environnementaux.

La première question est de savoir si les coûts financiers d'infrastructure sont adéquatement recouverts des utilisateurs, notamment les coûts d'infrastructure routière. Le débat se poursuit parmi les participants de l'industrie et les universitaires concernant la structure de frais équitables selon les types d'utilisateurs, les types d'installations et les périodes du jour.

L'autre question, probablement plus importante, vise les coûts ou les effets nocifs du transport que les utilisateurs imposent à la société en général. Ces effets comprennent l'encombrement des routes, les accidents, les polluants, le bruit, la perturbation et ainsi de suite. Dans le jargon, on nomme ces effets des « coûts externes » ou « externalités ». Il est difficile d'évaluer la valeur en dollars de certains d'entre eux, mais plusieurs personnes affirment que les utilisateurs les « internaliseraient » ou en tiendraient compte dans leurs décisions si des frais directs étaient adoptés. Depuis des décennies, on considère de manière théorique d'exiger des frais pour ces coûts sociaux, ce à quoi les intervenants environnementaux (et de la sécurité) souscrivent pleinement. La question est devenue moins théorique, car la recherche nous a fourni des estimations de coûts pour ces effets au moyen des conclusions tirées d'après le montant que les gens semblent disposés à payer pour éviter ces derniers. Dans certains pays, des politiques officielles visant à exiger des frais directs pour les coûts sociaux sont adoptées, car les problèmes d'encombrement routier et les dommages environnementaux connexes ont été jugés suffisamment urgents et la recherche sur les

coûts suffisamment convaincante. Une résolution de la Conférence européenne des ministres des Transports accepte le principe que les utilisateurs devraient payer pour les coûts sociaux et convient également de sa mise en œuvre au moyen de règlements ou d'une tarification. Dans la résolution, cette mesure est considérée comme un objectif à long terme. Toutefois, certains pays européens exigent déjà des frais supplémentaires précis relatifs aux coûts environnementaux et quelques pays à l'échelle internationale ont adopté des frais relatifs à l'encombrement routier.

Transports Canada a suivi les discussions théoriques et politiques sur l'internalisation des coûts sociaux et a conclu que l'établissement d'une valeur financière pour les coûts sociaux au Canada demeure incertain. Il n'existe pas encore de moyens efficaces et pratiques pour exiger des frais pour les coûts sociaux, ni de façon de tenir compte des différences entre les modes, le type de véhicule, la période du jour et les endroits pour établir de tels frais. La question de savoir si des frais directs doivent être adoptés, en plus des pratiques de planification et de réglementation courantes du gouvernement, doit faire l'objet de discussions publiques. Les diverses responsabilités des différents niveaux de gouvernement viennent compliquer la question. Les plus grandes préoccupations concernant les coûts sociaux sont liées aux routes dans les zones urbaines, pour lesquelles les provinces, les régions ou les municipalités se partagent la responsabilité première.

Des mesures conjointes seraient nécessaires afin de trouver des solutions nationales uniformes et intégrées pour la tarification de l'infrastructure dans tous les modes. Le Comité d'examen de la LTC a proposé de réexaminer les mécanismes pour exiger des frais pour les coûts *financiers* en ce qui concerne la fourniture de l'infrastructure routière comme une première étape raisonnable, et l'examen des coûts *sociaux* comme objectif à plus long terme. Le gouvernement fédéral est intéressé à collaborer avec l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les administrations municipales et le milieu universitaire dans la recherche d'un consensus général sur les coûts totaux des transports et les solutions pratiques.

NOS PROCHAINES MESURES

Comprendre les coûts totaux des transports

Dans le cadre de sa *Stratégie de développement durable 2001-2003*, Transports Canada s'est engagé à évaluer les conséquences de l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux des décisions de transport. Le Ministère continuera de travailler sur la question et est intéressé à collaborer avec l'industrie et les autres gouvernements pour élaborer des mécanismes appropriés pour exiger des frais pour les routes qui incorporeront dans un premier temps les coûts d'infrastructure réels et qui pourraient éventuellement inclure par la suite des coûts environnementaux et sociaux pour tous les modes.

→ **Transports Canada s'emploiera à mieux comprendre les conséquences en matière de coûts totaux et ce qui constitue de meilleurs signaux en matière de prix en ce qui concerne l'utilisation de différents modes de transport.**

Intégrer l'environnement dans la prise de décision

La vision présentée au chapitre 2 propose un engagement à l'égard de la responsabilité environnementale qui sera inclus, selon la recommandation du Comité d'examen de la LTC, dans la déclaration de la Politique nationale des transports qui se trouve dans la *Loi sur les transports au Canada*. Cet engagement sera mis en œuvre grâce à une plus grande intégration des objectifs environnementaux dans la politique et les programmes en matière de transport du gouvernement fédéral.

→ **Transports Canada intégrera plus systématiquement les considérations environnementales dans le processus de prise de décision concernant les transports et il incorporera la responsabilité**

environnementale comme un principe fondamental dans la Politique nationale des transports établie dans la Loi sur les transports au Canada.

Respecter les engagements actuels

Dans sa *Stratégie de développement durable 2001-2003*, Transports Canada s'est engagé à favoriser le transport durable dans le sens large du mot, c'est-à-dire sur le plan économique, environnemental et social. Sept défis prioritaires sont identifiés dans la stratégie, à savoir : améliorer l'éducation et la sensibilisation en matière de transport durable; élaborer des outils pour une meilleure prise de décision; promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable; améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terrains de Transports Canada; réduire les émissions atmosphériques; réduire la pollution de l'eau et promouvoir un réseau de transport efficient. Ces priorités tiennent compte de notre vision qui consiste à respecter l'environnement et à équilibrer nos politiques de transport dans le but d'intégrer les objectifs environnementaux.

→ **Transports Canada appliquera intégralement sa Stratégie de développement durable 2001-2003 et s'appuiera sur sa réussite pour élaborer des stratégies à l'avenir.**

Air pur

Pour améliorer la qualité de l'air au Canada, le gouvernement a affecté 120 millions \$ en 2001 pour appuyer la Stratégie de l'air pur et a annoncé son plan, *De l'air pur pour les Canadiens*. Environnement Canada mettra en œuvre au cours des 10 prochaines années la Stratégie de l'air pur dans le cadre de laquelle les émissions de gaz d'échappement des véhicules automobiles seront réglementées en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. Transports Canada maintiendra ses programmes législatifs liés aux émissions dans les secteurs aérien, maritime et

ferroviaire. Ses mesures dans le *Plan du Canada sur les changements climatiques* concernant la consommation de carburant dans les zones urbaines et le transport des marchandises et les émissions de GES contribueront également à la réduction des émissions de contaminants.

→ **Transports Canada continuera de travailler en partenariat pour améliorer les normes et réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports.**

Mesures relatives au changement climatique

En octobre 2000, le gouvernement a annoncé son *Plan d'action 2000 sur le changement climatique*, dans lequel il a pris des mesures importantes en vue d'atteindre les objectifs du Canada dans le cadre du protocole de Kyoto. Le volet transport du plan pourrait réduire les émissions de GES (équivalent CO₂) de 9 mégatonnes en 2010. Ce plan d'action constitue une bonne base pour procéder aux réductions définies pour le secteur des transports dans le *Plan du Canada sur les changements climatiques*.

Le Plan d'action 2000 comprend cinq projets importants dans le secteur des transports :

- Grâce au Programme de démonstration de transport urbain (40 millions \$), Transports Canada, en partenariat avec d'autres niveaux de gouvernement, évaluera et fera la démonstration de stratégies et de pratiques de transport durable intégrées et novatrices dans nos villes.
- Transports Canada travaille en partenariat avec Ressources naturelles Canada et l'industrie pour négocier une importante amélioration volontaire en ce qui concerne la consommation de carburant d'ici 2010. Cette mesure reconnaît les développements dans l'industrie et dans la politique du gouvernement des États-Unis. Le projet est appuyé par une campagne de sensibilisation du public qui fera la promotion des choix écologiques. Transports Canada évalue et fait la démonstration de véhicules à la fine

pointe de la technologie pour éliminer les obstacles qui se posent à leur utilisation par les consommateurs.

- Le gouvernement ouvre la voie pour l'utilisation de véhicules à pile à combustible avec l'aide de l'Alliance canadienne pour la pile à combustible dans les transports qui élaborera le cadre d'appui nécessaire pour l'infrastructure de ravitaillement.
- L'éthanol est un combustible de remplacement prometteur. Le Plan d'Action 2000 a introduit des incitatifs pour augmenter l'approvisionnement et l'utilisation de l'éthanol produit à partir de la biomasse afin que 25 % de l'essence puisse contenir 10 % d'éthanol.
- Grâce à l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises de 14 millions \$, Transports Canada travaille en collaboration avec Ressources naturelles Canada pour promouvoir des gains d'efficacité dans le transport des marchandises. Ce programme vise à améliorer l'efficacité opérationnelle et la sensibilisation environnementale des transporteurs de marchandises et soutient des projets de démonstration des outils, des technologies et des meilleures pratiques innovatrices.

Des orientations stratégiques futures sur le changement climatique ont été décrites au début de ce chapitre. Le gouvernement s'est fermement engagé à prendre des mesures supplémentaires pour réduire les émissions de GES attribuables au transport, en collaboration avec les autres gouvernements et l'industrie des transports.

→ **Transports Canada continuera d'exécuter le volet transport du Plan d'action 2000 sur le changement climatique et collaborera avec d'autres partenaires du gouvernement et l'industrie pour mettre en œuvre les nouvelles mesures que contient le Plan du Canada sur les changements climatiques.**

→ **Transports Canada continuera de faire figure de chef de file dans l'élaboration de mesures supplémentaires dans le secteur des transports qui sont conformes aux stratégies nationales du Canada sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

Des mesures responsables doivent également être prises pour éviter toute perturbation possible dans le réseau de transport suite à un changement climatique.

→ **Transports Canada s'emploiera à comprendre les vulnérabilités du réseau de transport face aux conséquences du changement climatique et à élaborer des stratégies efficaces afin de faire face aux effets néfastes.**

Eau pure

Les activités de transport contribuent à la pollution de l'eau en raison des déversements et des fuites d'hydrocarbures, d'huiles et de sous-produits solides et dangereux dans les rivières, les lacs, les océans, les ports, les plages et les eaux souterraines. Par exemple, des concentrations élevées de chlorure liées à l'utilisation de sels de voirie sur les routes ou aux émanations des sites de stockage du sel ou des décharges à neige ont été observées dans les eaux souterraines et les eaux de surface. Aussi, les navires qui introduisent des espèces aquatiques non indigènes en déversant des eaux de lest dans les eaux canadiennes sont une autre préoccupation environnementale.

Les règlements fédéraux existants et les pratiques d'exploitation actuelles préviennent ou contrôlent le rejet d'effluents ou de déchets et prévoient des mesures d'intervention en cas de déversements accidentels. Le Canada s'est engagé à mettre un terme à l'exploitation de navires inférieurs aux normes et est en faveur de mesures de contrôle rigoureuses dans les ports. Transports Canada travaillera en collaboration avec Pêches et Océans Canada et Environnement Canada pour améliorer

l'efficacité des programmes de surveillance et d'inspection et établir de meilleures normes de rendement.

→ **Transports Canada continuera de travailler avec des partenaires et des intervenants pour élaborer des normes canadiennes, surveiller le respect des normes, influencer sur les normes mondiales en matière de transport maritime et finalement réduire et prévenir la pollution de l'eau.**

Solutions technologiques pour le transport durable

Transports Canada s'est engagé à trouver et à appliquer des solutions innovatrices aux défis que doit affronter le secteur des transports du Canada. Les cinq grands éléments du *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* appuient la démonstration de technologies et de meilleures pratiques pour aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les modes de transport, en partenariat avec les industries du transport et les utilisateurs.

→ **Transports Canada fera la promotion d'innovations dans le secteur des transports en appuyant l'élaboration et la mise en œuvre de technologies perfectionnées pour soutenir la durabilité environnementale.**

Choix de transport plus respectueux de l'environnement

Toutes les administrations doivent contribuer à un équilibre adéquat dans l'utilisation des modes de transport en tenant bien compte des répercussions sur l'environnement. Des mesures concrètes sont nécessaires pour encourager l'efficacité modale et la disponibilité et l'utilisation de services intermodaux. Le gouvernement fédéral contribuera aux solutions intermodales en soutenant les liaisons modales et le transport en commun au moyen des dépenses accrues d'infrastructure annoncées dans

le budget 2001 et le programme d'infrastructure de 10 ans annoncé dans le discours du Trône de septembre 2002. De plus, la Stratégie de développement durable de Transports Canada et le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* prévoient l'élaboration d'outils de gestion et des démonstrations de mesures efficaces pour faire les bons choix modaux.

→ **Transports Canada travaillera avec les autres administrations pour accroître l'accessibilité de formes de transport plus respectueuses de l'environnement.**

Transports Canada a également l'intention de tirer parti des possibilités de voyager « plus intelligemment » en encourageant la gestion des demandes de transport, ce qui comprend le transport en commun prioritaire, la gestion des routes et des stationnements et la planification intégrée des transports. Ces mesures s'appuieront sur les leçons tirées du Programme de démonstration de transport urbain.

→ **Transports Canada continuera de travailler avec les provinces, les municipalités et les intervenants pour minimiser l'encombrement des routes et la pollution des véhicules automobiles dans les zones urbaines.**

Sensibilisation des Canadiens

Grâce à sa Stratégie de développement durable, Transports Canada s'est engagé dans de nombreux projets, entre autres le programme Sur la route du transport durable (SRTD), le programme d'éconavette, le Programme de démonstration de transport urbain, qui sensibilisent les Canadiens aux répercussions environnementales qu'entraîne leur comportement en matière de transport. Le Ministère cherchera des partenaires pour élaborer une campagne d'information à long terme et à plusieurs étapes pour accroître la sensibilisation du public, particulièrement en ce qui concerne les conséquences des choix de transport et les solutions disponibles.

→ **Transports Canada déploiera plus d'efforts pour mieux informer les Canadiens sur les choix de transport durable respectueux de l'environnement en lançant une campagne de sensibilisation nationale.**

Collaboration avec des partenaires internationaux

De plus en plus, les défis environnementaux traversent les frontières. Les solutions aux préoccupations clés que sont le changement climatique, la pollution de l'air, l'appauvrissement de la couche d'ozone et la pollution de l'eau nécessitent que le Canada travaille en étroite collaboration avec ses principaux partenaires commerciaux,

principalement avec les États-Unis. Pour faire progresser les réseaux de transport durable, Transports Canada représente le gouvernement dans un certain nombre d'organismes internationaux comprenant les Nations Unies, l'Organisation de coopération et de développement économique, l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Commission nord-américaine de coopération environnementale, et différents organismes de recherche en matière de transport.

→ **Transports Canada déploiera plus d'efforts pour collaborer avec les États-Unis et la communauté internationale afin de s'attaquer aux préoccupations environnementales en matière de transport.**



CHAPITRE 6

Sécurité et sûreté

Depuis longtemps, la mise en œuvre d'un réseau de transport sûr et sécuritaire est un des objectifs centraux de la politique nationale des transports. Cependant, la sécurité et la sûreté doivent être intégrées aux objectifs environnementaux et d'efficience afin d'appuyer notre vision d'un réseau de transport viable au Canada. Le défi est de trouver le bon équilibre et un moyen d'y parvenir est entre autres l'élaboration d'une réglementation intelligente.

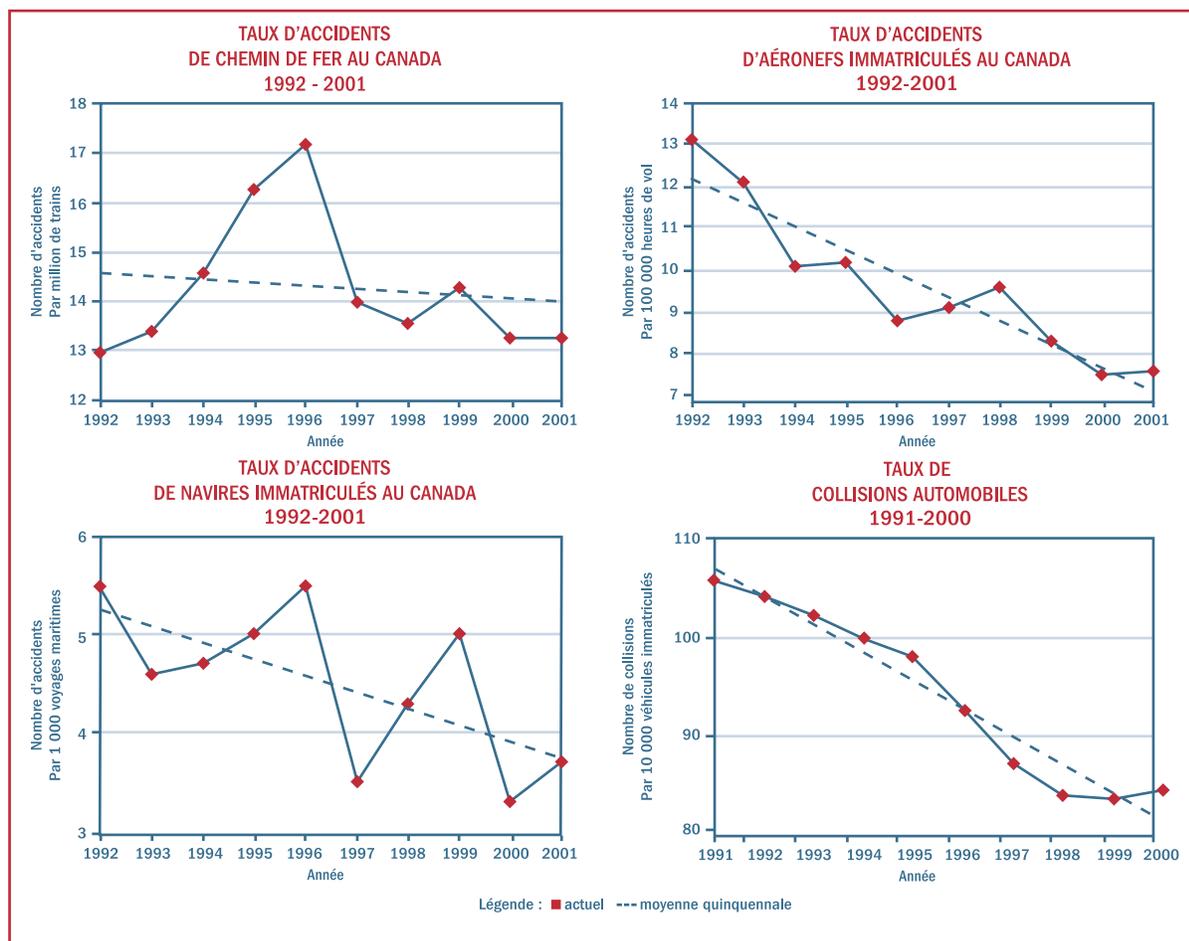
NOS RÉALISATIONS

Le réseau de transport du Canada est un des plus sécuritaires et des plus sûrs au monde. L'attention portée depuis longtemps à la sécurité par tous les participants de l'industrie a permis de diminuer le nombre d'accidents et de décès, malgré une augmentation du trafic. Les tableaux suivants démontrent la tendance à la baisse des taux d'accidents pour tous les modes de transport depuis les 10 dernières années.

Le Canada est un des chefs de file mondiaux en matière de gestion de la sécurité. Il est de règle depuis longtemps de mener des recherches pour déterminer les problèmes liés à la sécurité et d'élaborer des solutions. Les gouvernements ont pris des mesures efficaces afin de promouvoir et de mettre en œuvre ces solutions à l'aide de lois, de règlements, de programmes et d'éducation. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont coopéré intensivement à ces efforts, particulièrement dans les secteurs où la compétence est partagée, comme celui de la sécurité routière.

La participation des intervenants du secteur des transports, notamment des transporteurs et des fabricants, a aussi été essentielle aux progrès réalisés jusqu'à maintenant.

La gestion systématique de la sécurité comprend l'élaboration d'objectifs explicites en matière de sécurité pour chacun des principaux modes de transport, en plus de stratégies pour les atteindre. Ces stratégies reflètent les changements causés par la commercialisation et la cession, y compris le rôle de surveillance et la responsabilité de Transports Canada en tant qu'organisme de réglementation de la sécurité pour les nouvelles entités d'exploitation. Tous ces efforts sont maintenus et forment la base du plan d'action fédéral en matière de sécurité et de sûreté du transport. De plus, suite aux événements du 11 septembre 2001, des mesures ont immédiatement été prises pour accroître la sûreté des transports et des postes frontaliers à l'aide de programmes visant à accroître la vigilance et à augmenter le nombre d'inspections dans tous les modes. On a aussi présenté plusieurs projets de



lois, notamment le projet de *Loi de 2002 sur la sécurité publique*, qui vise l'accroissement de la sécurité des Canadiens, la prévention des attentats terroristes et l'intervention rapide en cas de nouvelle menace. De plus, on a apporté des modifications à la *Loi sur l'aéronautique* afin de permettre aux transporteurs aériens de fournir aux autorités étrangères de l'information préalable limitée sur les passagers à des fins de sûreté. De tels renseignements sont déjà fournis aux États-Unis, comme l'exige la loi américaine.

Le plan d'action ci-dessous poursuit les efforts déployés par le gouvernement fédéral afin d'appliquer des principes rigoureux en matière de gestion du risque à la sécurité et la sûreté dans tous les modes, basés sur des recherches éclairées, des comparaisons analytiques du risque et l'évaluation d'interventions possibles afin de déterminer les priorités. Il poursuit aussi la transition d'une réglementation normative à une approche et

un engagement globaux afin d'assurer la sécurité, et tente d'établir une uniformité intergouvernementale en fait de sécurité et de sûreté, aussi bien sur le plan national qu'international.

MESURES PRISES ET ENVISAGÉES

En 1999, Transports Canada a publié le *Plan stratégique de sécurité et sûreté*, basé sur de vastes consultations auprès des intervenants. Le plan porte principalement sur les pratiques sécuritaires, la réduction du risque, la sensibilisation des intervenants, l'intervention efficace ainsi que la mesure périodique du rendement. Il sert aussi de cadre selon lequel les plans et programmes stratégiques propres à chaque mode évoluent. Comme il en sera bientôt à sa quatrième année de mise en œuvre, le plan a besoin d'être révisé et mis à jour à cause des événements et des pressions internes et externes.

→ **Transports Canada poursuivra la mise en œuvre des stratégies du *Plan stratégique de sécurité et sûreté* actuel. On effectuera une évaluation officielle du rendement du plan avant de procéder à sa mise à jour.**

NOUVELLE APPROCHE EN FAIT DE SÉCURITÉ – UNE RÉGLEMENTATION INTELLIGENTE

Pour aborder la question de la sécurité, Transports Canada a délaissé dans plusieurs secteurs son approche normative, c'est-à-dire son approche de « commandement et contrôle », pour reconnaître qu'il incombe principalement aux fournisseurs de services de transport de mettre en œuvre quotidiennement les mesures de sécurité ainsi que de démontrer qu'ils respectent le niveau de sécurité exigé. Notre but est de mieux utiliser la gamme d'outils d'observation et d'application de la loi disponibles afin de promouvoir des pratiques sécuritaires et de réduire les risques. Cela ne signifie pas que nous serons moins déterminés à intervenir lorsque nécessaire. Nous avons plutôt l'intention d'envisager l'utilisation de nouveaux outils au lieu de nous en remettre à l'approche normative traditionnelle en matière de règlement, d'observation et d'application de la loi. De plus, grâce aux activités de recherche et de développement liées à la sécurité, nous prévoyons que cette approche favorisera l'innovation et l'utilisation de nouvelles technologies en matière de sécurité dans les anciens et nouveaux secteurs de l'industrie des transports.

→ **Transports Canada continuera les réformes visant l'établissement d'une approche axée sur le rendement en matière de sécurité et de sûreté.**

Réforme législative et réglementaire

Pour être couronnées de succès, nos activités de surveillance de la sécurité dépendent de lois et règlements efficaces qui fournissent une orientation,

des pouvoirs et de la souplesse au rôle du Ministère. Plusieurs lois traitant de la sécurité des transports ont été récemment élaborées ou remaniées ou encore sont en train d'être modernisées afin de refléter ce besoin. Parmi ces lois, on compte notamment la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada*, la *Loi sur les transports routiers* et la *Loi sur la sécurité automobile*.

Plusieurs de ces lois permettent au Ministère d'établir des règlements concernant les systèmes de gestion de la sécurité qui obligent l'industrie à élaborer des stratégies pour gérer la sécurité de ses opérations et d'en faire rapport au Ministère. Cela fera en sorte que du temps de gestion et des ressources seront affectés à la sécurité et qu'on veillera à la mesure du rendement et à la surveillance en matière de sécurité. Les exigences concernant les systèmes de gestion de la sécurité permettront à l'industrie de prouver concrètement et visiblement son engagement en ce qui concerne la sécurité des employés, des clients et du public.

→ **Transports Canada continuera son travail de révision des lois et règlements traitant de la sécurité des transports, au besoin, afin d'accroître la sécurité et la sûreté du réseau.**

Consultation

Pour que notre approche stratégique de sécurité et de sûreté soit efficace, nous avons besoin de la collaboration et de l'adhésion de tous les intervenants. Transports Canada a établi des mécanismes de consultation qui font partie intégrante de l'élaboration de ses lois, règlements et politiques en matière de sécurité, et continuera plus que jamais à les soutenir. Nous continuerons à collaborer étroitement, entre autres, avec le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, le Conseil consultatif maritime canadien, le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et le Conseil consultatif sur le transport des marchandises dangereuses du Ministère, ainsi

qu'avec les associations nationales et internationales de l'industrie et d'autres intervenants dans notre quête du réseau de transport le plus sécuritaire possible.

→ **Des efforts concertés continueront d'être déployés pour assurer un processus législatif et réglementaire transparent qui permet à nos partenaires et intervenants de prendre part à notre quête du réseau de transport le plus sécuritaire au monde.**

Culture de sécurité

Afin de créer un réseau de transport sûr et sécuritaire, on doit établir une culture de sécurité. Les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité ainsi que les autres stratégies énumérées plus haut reflètent la démarche axée sur des partenariats qui s'avère essentielle pour la sécurité soutenue du réseau de transport canadien. Ces stratégies, de pair avec les activités de sensibilisation du public et de l'industrie dans tous les modes de transport, ont pour but d'encourager une plus grande participation et une plus grande responsabilisation de la part de l'industrie en vue de favoriser le développement d'une culture de sécurité à tous les niveaux du secteur des transports.

→ **Transports Canada et ses partenaires continueront à favoriser une forte culture de sécurité à l'appui du réseau de transport le plus sûr au monde.**

Harmonisation

L'harmonisation des normes de sécurité ne fait pas que respecter les exigences en matière d'efficacité d'une économie mondialisée, elle augmente aussi notre capacité à accroître la sécurité et la sûreté. En collaborant efficacement avec la communauté internationale et en jouant un rôle actif en ce qui a trait à l'élaboration de règlements internationaux, le gouvernement du Canada a contribué à améliorer les normes de sécurité et de sûreté du transport à l'échelle mondiale. Par exemple, la communauté

internationale de la sécurité maritime s'emploie à éliminer totalement les activités maritimes qui ne répondent pas aux normes. Les navires étrangers qui entrent dans les eaux d'un État souverain sont arraisonnés et inspectés afin de vérifier qu'ils sont conformes aux exigences de diverses conventions maritimes internationales importantes.

Le Canada participe aussi à plusieurs autres activités d'harmonisation à tous les niveaux, notamment l'élaboration d'une réglementation internationale sur la sécurité des véhicules automobiles par l'entremise des Nations-Unies, l'élaboration d'une réglementation internationale sur l'aviation civile par le biais de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'adoption d'approches uniformes parmi les partenaires de l'ALENA en matière de sécurité ferroviaire, et l'application nationale d'un régime uniforme de sécurité routière par toutes les autorités du Canada.

→ **Transports Canada continuera à promouvoir une approche coopérative dans l'harmonisation nationale et internationale des normes de sécurité et de sûreté des transports.**

INITIATIVES STRATÉGIQUES PROPRES À CHAQUE MODE

Les approches et initiatives présentées plus haut servent de base à plusieurs initiatives stratégiques propres à chaque mode de transport, y compris toutes celles qui ont des objectifs de sécurité très précis. La mise en œuvre de ces initiatives permettra de relever les principaux défis en matière de sécurité et de sûreté et améliorera le rendement du réseau de transport. Voici quelques-unes de ces initiatives.

Vision sécurité routière 2010

L'objectif de *Vision sécurité routière 2010* est d'accroître la sécurité des routes en réduisant de 30 % le nombre de décès et de blessures graves sur les routes canadiennes d'ici 2010. Une telle réduction s'avérerait un apport important à la sécurité, puisque 90 % des pertes de vie liés aux transports sont causés par des collisions routières.

→ **Transports Canada collaborera avec tous ses partenaires de *Vision sécurité routière 2010* et fera preuve de leadership national afin d'atteindre l'objectif du programme.**

Aviation civile, *Vol 2005*

Vol 2005 a pour but de traiter des principaux défis auxquels fait face la sécurité de l'aviation au Canada, en particulier l'augmentation du trafic, les préoccupations environnementales ainsi que les nouvelles technologies. Dans le cadre de ce programme, des plans d'activités, comportant des dates d'achèvement pour différentes initiatives, ont été élaborés et publiés. Deux des grandes initiatives sont : (1) l'adoption du concept de système de gestion de la sécurité, qui oblige les organismes aéronautiques à élaborer des stratégies visant la gestion de la sécurité de leurs opérations, puis d'en faire rapport, et (2) l'évaluation détaillée des facteurs comportementaux et organisationnels qui contribuent aux erreurs humaines commises dans l'industrie de l'aviation, ainsi que l'élaboration de mesures appropriées d'atténuation.

→ **Transports Canada poursuivra sa collaboration avec l'industrie de l'aviation pour accroître davantage la sécurité aérienne au Canada, en vue d'atteindre les objectifs de *Vol 2005*.**

Sécurité ferroviaire, *Direction 2006* et au delà

Le principal but de *Direction 2006* est de sensibiliser davantage le public et l'industrie aux questions de sécurité entourant les emprises ferroviaires et les passages à niveau, et de réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveaux et d'incidents liés aux intrusions d'ici 2006. Il s'agit d'un partenariat entre les intervenants des secteurs public et privé, qui comprend Transports Canada, les gouvernements provinciaux et municipaux, les organismes d'application de la loi, les organismes de sécurité ainsi que les compagnies ferroviaires

et leurs syndicats. *Direction 2006* est un exemple des réalisations qui peuvent être accomplies afin d'accroître la sécurité ferroviaire au Canada grâce à l'élaboration et la mise en place de programmes intégrés qui contribuent à réduire le nombre d'accidents et d'incidents impliquant les chemins de fer.



→ **Transports Canada continuera de travailler avec ses partenaires en vue d'atteindre les objectifs de *Direction 2006* ainsi que d'élaborer et de mettre en œuvre des programmes intégrés et efficaces de sécurité ferroviaire.**

Sécurité maritime, *Cap sur l'avenir* et *La prochaine vague*

Le plan stratégique actuel de la sécurité maritime, *Cap sur l'avenir*, 1997-2002, a atteint sa pleine maturité à la fin de l'année dernière. Bien que la plupart des éléments de la vision présentée soient encore valides, on planifie actuellement la suite de ces priorités stratégiques, *La prochaine vague* 2003-2010 de la sécurité maritime. Le point tournant du plan actuel, l'adoption de la *Loi de 2001*

sur la marine marchande du Canada, a eu lieu en novembre 2001. Le plan révisé se basera sur la vision qui réclame un meilleur cadre de réglementation afin d'appuyer une culture axée sur la sécurité et qui met l'accent sur l'élaboration d'exigences axées sur le rendement, sur l'innovation, notamment l'utilisation de nouvelles technologies, ainsi que sur la mise sur pied de programmes d'assurance de la qualité. Les systèmes d'information seront revus afin d'assurer que les systèmes de collecte de données fournissent la meilleure information possible en matière de planification de sécurité et de prise de décisions.

→ **Transports Canada travaillera en partenariat avec l'industrie maritime vers l'avenir de la sécurité maritime présenté par *Cap sur l'avenir et La prochaine vague.***

Transport des marchandises dangereuses, Vision 2010

Le Ministère élabore actuellement un document nommé « *Transport des marchandises dangereuses : vision 2010* ». Tout en intégrant les concepts de base du *Plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté*, ce document mettra les conditions en place pour améliorer un système déjà sécuritaire, celui du transport des marchandises dangereuses. Il visera l'accroissement du niveau de respect par l'industrie des lois et des règlements concernant le transport des marchandises dangereuses d'ici 2010, à l'appui de l'objectif ultime qui est d'éliminer les décès, les blessures graves ou les dommages importants causés à la propriété ou à l'environnement suite à un déversement accidentel de marchandises dangereuses.

→ **Transports Canada élaborera et mettra en œuvre *Transport des marchandises dangereuses : Vision 2010.***

SÛRETÉ DU TRANSPORT

Suite aux événements du 11 septembre 2001, le gouvernement a pris des mesures sur différents fronts afin d'accroître la sûreté du transport.

Les initiatives visant l'accroissement de la sûreté de l'aviation comprennent :

- des améliorations au contrôle préembarquement, y compris l'achat et le déploiement de nouveaux systèmes de détection des explosifs;
- un programme national visant à assurer la présence d'agents de la GRC sur les vols désignés;
- l'obligation de verrouiller les portes du poste de pilotage à bord des aéronefs pour la durée du vol;
- l'obligation de renforcer les portes des postes de pilotage ainsi que de l'aide financière pour accroître la sécurité des aéronefs actuels.

Le gouvernement a aussi créé une nouvelle société d'État, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, de qui relève la prestation de plusieurs services principaux liés à la sûreté de l'aviation :

- le contrôle de préembarquement des passagers, le contrôle des personnes autres que les passagers qui ont accès aux zones réglementées et tous les équipements de contrôle des aéroports, notamment les systèmes de détection des explosifs;
- les ententes avec la GRC pour assurer la présence d'agents à bord des vols intérieurs, transfrontaliers ou internationaux désignés;
- les coûts liés à la police des aéroports;
- la gestion des laissez-passer pour les zones réglementées d'aéroports en collaboration avec les administrations aéroportuaires.

La collaboration avec d'autres ministères et organismes ainsi qu'avec les intervenants a permis d'accroître la sûreté des installations portuaires et du secteur du transport maritime. Parmi les initiatives prises, on compte notamment les suivantes :



- l'obligation des navires d'aviser les organismes canadiens 96 heures avant d'entrer en eaux canadiennes (au lieu de 24 heures);
- la collaboration avec les autorités américaines afin d'accroître la sûreté du système de la Voie maritime et des Grands Lacs en effectuant un précontrôle des navires avant qu'ils entrent dans le système, en menant des inspections à bord avant que les navires entrent dans le port, et en partageant des renseignements sur les navires entrant dans le système de la Voie maritime et des Grands Lacs;
- l'augmentation du nombre de patrouilles de sûreté et une meilleure surveillance par les administrations portuaires;
- l'augmentation de la surveillance côtière.

Le gouvernement a aussi collaboré avec d'autres autorités et avec les intervenants de l'industrie pour accroître la sûreté du trafic routier et ferroviaire.

Il continue à collaborer avec les intervenants afin de mettre en œuvre les exigences et pratiques en matière de sûreté selon les besoins de chaque mode de transport. On analyse actuellement l'amélioration technologique des procédures de sûreté – comme des systèmes de détection des explosifs, des systèmes intelligents de laissez-passer incorporant des données biométriques, les systèmes de transport intelligents et la modification de la conception des aéronefs – dans le but d'appliquer les meilleures technologies à tous les modes de transport.

Le gouvernement collabore aussi avec les États-Unis, d'autres pays et organismes, dont l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale, afin de mettre en place un régime international plus sécuritaire qui permet une sûreté accrue tout en assurant l'efficacité dans le transport aérien, maritime et routier des biens et des personnes. Il collabore

également avec les provinces, le secteur privé et les autorités américaines pour promouvoir les processus de contrôle des travailleurs des transports et les titres de compétences à cet égard de manière à assurer la sûreté et l'efficacité de la circulation transfrontalière, permettre l'accès au marché et compléter les processus d'inspection harmonisés à la frontière.

→ **Le gouvernement s'emploiera à prévenir, minimiser et intervenir efficacement en cas de menace à la sûreté du réseau national de transport tout en assurant une frontière efficiente.**

Intégration des plans propres aux modes

Ces dernières années, le Groupe sécurité et sûreté du Ministère se concentre sur des questions de

sécurité intermodale et sur le partage des meilleures pratiques pour appuyer une approche intégrée de sécurité et de sûreté. Les initiatives décrites plus haut s'avèrent fructueuses pour guider Transports Canada dans la bonne direction. Nous pouvons améliorer davantage nos perspectives stratégiques globales en alignant les stratégies propres aux modes sur un même horizon de planification. Cela fournira un échéancier permettant la réévaluation et la modification de nos stratégies, au besoin.

→ **Transports Canada collaborera en temps voulu avec les intervenants afin d'aligner sur l'année 2010 son horizon de planification des initiatives stratégiques en matière de sécurité et de sûreté pour tous les modes de transport.**

CHAPITRE 7

Innovation et compétences

Les chapitres précédents exposent une vision pour le transport durable et proposent des directives pour mettre en œuvre cette vision dans les domaines clés que sont les cadres de marché, l'infrastructure, l'environnement ainsi que la sécurité et la sûreté. La réussite dans ces domaines variera selon la capacité du secteur à innover et les compétences de ses travailleurs.

NOUVEAUX DÉFIS À RELEVER

Traditionnellement, le transport est connu comme un secteur qui emploie beaucoup de main-d'œuvre et de capitaux. Toutefois, il devient de plus en plus un secteur axé sur le savoir. Dans une économie axée sur le savoir, l'innovation est essentielle pour maintenir un secteur des transports sécuritaire, sûr, productif et concurrentiel. Par la recherche, le développement et l'application de technologies contribuant aux systèmes de transport intelligents ainsi que l'adoption de nouvelles pratiques de gestion, le réseau de transport du Canada connaîtra une meilleure efficacité, un meilleur rendement environnemental, une sécurité et une sûreté accrues grâce à l'innovation.

Les innovations dans le secteur des transports exigeront de la part des employés du secteur des qualités supplémentaires et de multiples compétences. La vive concurrence qu'on se livrera pour embaucher des travailleurs qualifiés incitera le secteur à trouver des façons originales et créatives d'attirer, de perfectionner et de conserver sa main-d'œuvre, pour laquelle un apprentissage continu sera un élément essentiel. La pénurie de main-d'œuvre s'aggravera, car presque tous les secteurs

de l'industrie des transports font actuellement face à des taux de retraite de plus en plus élevés. Dans certains secteurs, plus de la moitié des travailleurs actuels pourront prendre leur retraite d'ici cinq à dix ans. Les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne, les camionneurs, les ingénieurs, les scientifiques, les mécaniciens et les officiers de navire font partie des professions et des métiers liés au transport qui risquent d'être touchés. Par ailleurs, le nombre de jeunes travailleurs diminue et la concurrence pour engager de jeunes travailleurs qualifiés proviendra de partout à travers le monde.

Le secteur des transports et ses partenaires ont besoin d'approches innovatrices pour exploiter les possibilités et régler les problèmes. Ils doivent également avoir une bonne capacité de recherche et de développement et être en mesure d'acquérir de nouvelles connaissances et de mettre au point des technologies rapidement et de les déployer là où les besoins se font sentir. Le gouvernement doit quant à lui favoriser un climat propice à l'innovation et tout le secteur doit travailler en collaboration pour veiller à ce que la main-d'œuvre soit hautement qualifiée et capable de s'adapter.

PROMOTION D'UN SECTEUR DES TRANSPORTS INNOVATEUR

À l'aide de son Centre de développement des transports (CDT), Transports Canada participe activement à la recherche et au développement sur les transports. Le CDT gère le programme multimodal de R et D qui est axé sur l'amélioration de la sécurité, de la sûreté, de l'efficacité énergétique et de l'accessibilité. Cette activité appuie la priorité du gouvernement qui consiste à augmenter la capacité de recherche pour répondre aux nouvelles politiques stratégiques publiques et accroître la commercialisation du savoir.

Les programmes du CDT englobent les différentes étapes du cycle d'innovation, à partir de la définition du concept jusqu'à la démonstration et au déploiement. Les projets sont confiés à différents organismes à travers le Canada, comme des fabricants, des exploitants, des groupes de recherche, des universités et des experts-conseils. Une quantité de projets de recherche sont également financés conjointement par les partenaires de recherche du CDT qui se trouvent dans d'autres ministères fédéraux, d'autres gouvernements au Canada et à l'étranger, et dans le secteur privé.



SOUTIEN FÉDÉRAL POUR LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES ET LA R ET D

Le gouvernement du Canada a établi des mécanismes pour mettre au point et commercialiser des technologies innovatrices. Même s'ils ne visent pas exclusivement le secteur des transports, ce dernier en profite souvent d'une manière directe.

Les programmes suivants sont de bons exemples :

- **La *Fondation canadienne pour l'innovation* a financé la recherche sur les systèmes de transport intelligents, les routes et le revêtement, la sécurité routière et les piles à combustible.**
- **Le *Partenariat technologique Canada* a financé la recherche sur les technologies de véhicules propres, l'entretien aérospace et des avions, les sacs gonflables, la navigation maritime, la pollution aux aéroports et la pollution par les eaux usées des navires militaires.**
- **Le *Programme d'aide à la recherche industrielle* aide les petites et moyennes entreprises à relever les défis relatifs à la technologie.**
- **Le *Fonds d'appui technologique au développement durable* encourage la mise au point et la démonstration de nouvelles technologies, plus particulièrement celles visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de l'air.**

- **Le *Programme de recherche et de développement énergétiques* finance notamment le programme « Des moyens de transport plus propres pour l'avenir ».**
- **Le *Fonds d'action pour le changement climatique* soutient les premières mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.**
- **L'*Alliance canadienne sur les piles à combustible* dans les transports se concentre sur l'élaboration d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène pour les véhicules à pile à combustible.**
- **Le *Fonds d'investissement municipal vert* peut être utilisé notamment pour financer la conversion des véhicules de transport en commun au profit de carburants plus durables.**

Le gouvernement fait également la promotion de R et D dans les universités à l'aide de programmes tels que les *Réseaux de centres d'excellence*, le *Programme des chaires de recherche du Canada* et le *Programme des chaires de recherche industrielles*. Tous profiteront possiblement à la recherche liée au transport. AUTO 21 est un bon exemple, car il s'agit d'un projet de recherche national soutenu par les Réseaux de centres d'excellence.

Voici des exemples de recherches actuelles qui appuient les priorités de Transports Canada :

- **sécurité** – un émetteur de localisation d'urgence économique de la nouvelle génération pour les aéronefs, la recherche sur l'intrusion et les passages à niveau, des projets sur la fatigue des conducteurs commerciaux;
- **formation et perfectionnement des compétences** – un simulateur pour la navigation dans les glaces visant à faciliter la formation et réduire les exigences d'expérience à bord des navires;
- **sûreté** – un système de contrôle des conteneurs dans les ports canadiens pour évaluer son aptitude à identifier les déplacements des conteneurs;
- **environnement** – établir des critères de sécurité et de rendement pour des carburants de remplacement;
- **accessibilité** – recueillir des données pour faire des recherches sur les installations dans le but d'aider les voyageurs ayant une déficience à monter à bord des petits aéronefs;
- **normes** pour les applications des systèmes de transport intelligents.

À l'échelle fédérale, le Canada compte un grand nombre d'activités de recherche, de programmes et de partenariats sur lesquels nous pouvons prendre appui. En février 2002, le gouvernement a lancé sa Stratégie d'innovation du Canada qui est expliquée dans deux documents complémentaires : *Atteindre l'excellence : investir dans les gens, le savoir et les possibilités* et *Le savoir, clé de notre avenir : le perfectionnement des compétences au Canada*. Transports Canada s'est engagé à travailler en collaboration avec les secteurs public et privé et les universités pour s'assurer que le secteur des transports demeure dynamique et créatif. La recherche et le développement joueront un rôle important, mais il en va de même des efforts déployés pour veiller à ce que le secteur ait une main-d'œuvre qualifiée et les conditions propices à l'innovation pour qu'il puisse continuer de contribuer de façon importante à la richesse et au bien-être du Canada.

La Stratégie d'innovation du Canada souligne l'importance des filières innovatrices. Ces dernières sont des centres de croissance concurrentiels à l'échelle internationale qui regroupent des établissements se consacrant à la R et D et un ensemble d'entreprises dynamiques. Des filières stimulantes sont un élément important de la Stratégie d'innovation. Les filières représentent une activité économique concentrée qui existe grâce à des services de transport efficaces. Transports Canada et ses partenaires du secteur devront être très sensibles aux besoins de transport des nouvelles filières innovatrices et de celles qui sont déjà bien établies pour qu'elles puissent prospérer.

La capacité de recherche du gouvernement fédéral n'est qu'un des moyens pour faire la promotion des nouvelles idées de transport. D'autres éléments tout aussi importants qui font progresser les programmes innovateurs dans le secteur comprennent l'environnement de R et D en général, la recherche universitaire, les systèmes de transport intelligents (STI) et les pratiques commerciales innovatrices.

Accroissement de la recherche et du développement

Le secteur des transports doit s'engager plus fermement dans des projets de R et D comportant des partenariats. Transports Canada doit jouer un rôle plus important en tant que catalyseur et agent de liaison pour établir des liens entre le secteur des transports et des collaborateurs possibles de l'extérieur de l'industrie des transports. Notamment, dans les secteurs de la technologie de l'information et de l'environnement, la collaboration pourrait profiter au secteur des transports.

Sous réserve des fonds disponibles, le Ministère concentrera la R et D dans cinq domaines où les avantages sur le plan de l'intérêt public sont liées aux priorités fédérales établies :

- **Intégration intermodale** : facilite le transport continu des voyageurs, y compris les personnes ayant une déficience, en améliorant les correspondances intervilles et de banlieue; faciliter le transfert des marchandises entre les modes en mettant l'accent sur l'amélioration des

infrastructures aux points de correspondance intermodaux; accroître l'efficacité aux principaux points d'entrée commerciaux, notamment dans les ports et aux postes frontaliers et faciliter l'adoption du cybercommerce.

- **Encombrement routier** : réduire l'encombrement des routes dans les zones urbaines et dans les corridors importants de transport en mettant l'accent sur les STI; la planification et l'ingénierie liées au transport urbain; l'infrastructure du transport en commun; la technologie dans le secteur du transport ferroviaire urbain et la gestion des demandes de transport.
- **Pressions environnementales** : atténuer les répercussions sur la santé et l'environnement en mettant l'accent sur le transport urbain et l'intégration du réseau; les technologies de pointe concernant les véhicules et le rendement du combustible; les piles à combustible, les systèmes de propulsion hybride et la surveillance des écosystèmes.
- **Sécurité et sûreté** : comprendre le facteur humain dans les accidents; diminuer les attentes et les coûts liés aux mesures de sûreté accrues en perfectionnant de nouvelles technologies dans des domaines tels que l'automatisation et le contrôle des voyageurs; les technologies d'enseignement; les commandes de véhicules de haute technologie; les systèmes de détection des explosifs; la modification d'aéronefs et le contrôle des conteneurs.
- **Accessibilité** : réduire les obstacles à la mobilité des personnes ayant une déficience en tenant compte des différents besoins de ces personnes, des obstacles physiques et opérationnels, des différentes étapes d'où peuvent provenir ces obstacles (planification, développement, conception, exploitation) et des nombreux intervenants du secteur en cause (p. ex. fabricants d'équipement, transporteurs, fournisseurs d'infrastructures, services accessoires).

Le Ministère continuera d'identifier et de tirer parti des possibilités qui font avancer les objectifs clés de transport. Parmi les exemples de soutien, on retrouve le Programme de recherche et de

développement énergétique du gouvernement fédéral qui finance l'établissement d'un réseau de transport plus respectueux de l'environnement; les investissements du Ministère prévus dans son Plan de déploiement et d'intégration des STI et le Programme de démonstration de transport durable des marchandises récemment annoncé (financé par le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique*). Ce plan d'action financera les démonstrations et les évaluations de meilleures pratiques, de technologies et d'outils innovateurs visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport des marchandises dans tous les modes de transport.

→ **Transports Canada travaillera avec les intervenants du secteur des transports et les autres pour améliorer les activités de recherche et de développement liées au transport.**

Soutenir la recherche universitaire

Les universités jouent un rôle important, en soutenant la capacité du Canada à innover. Elles contribuent à former une main-d'œuvre hautement qualifiée, effectuent des recherches pour promouvoir la concurrence et collaborent avec le secteur privé et le gouvernement pour mettre au point de nouvelles technologies et établir des compagnies dérivées. Même si la Stratégie d'innovation du Canada reconnaît qu'il y a encore fort à faire pour soutenir notre infrastructure de recherche, d'importants investissements ont été faits au cours des dernières années. Si les chercheurs s'intéressent et s'engagent suffisamment, les mécanismes fédéraux tels que les Réseaux de centres d'excellence, la Fondation canadienne pour l'innovation et le Programme des chaires de recherche du Canada pourraient offrir des occasions de financer la recherche qui contribuera à un réseau de transport plus innovateur et durable.

→ **Transports Canada examinera avec ses partenaires les mécanismes pour intensifier la recherche sur le transport et les questions liées au transport dans le secteur privé et dans les universités. Il**

examinera la gamme de programmes fédéraux actuels pour effectuer d'autres activités de R et D dans le secteur des transports.

→ **Transports Canada examinera avec les universités l'intérêt d'inviter des chercheurs à Transports Canada dans le but d'effectuer des recherches sur des priorités du gouvernement.**

Systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents intègrent des ordinateurs, des techniques avancées de communications, de contrôle et de détection et des stratégies de gestion pour améliorer le fonctionnement de tous les modes du réseau de transport. Utilisés de manière efficace, les STI offrent de nouvelles façons de comprendre, de faire fonctionner, d'agrandir, de raffiner, de reconfigurer et d'utiliser le réseau de transport. Au cours des dernières années, les secteurs public et privé ont investi des millions de dollars dans la recherche et le développement de STI et dans le déploiement initial des produits et services qui en découlent.

Le Plan des STI, lancé en novembre 1999, a pour but d'accroître la sécurité, l'efficacité et la sûreté d'un réseau de transport multimodal, d'accroître l'accès aux services de transport et de réduire la consommation de carburant et les répercussions sur l'environnement. Pour aider à atteindre ces objectifs, le Plan recommande une série de politiques, de déploiements et d'activités de recherche et développement.

Transports Canada dirige un projet en partenariat avec les secteurs privé et public pour élaborer un plan de R et D d'une durée de cinq ans afin de favoriser l'innovation et d'aider l'industrie de STI, et le secteur des transports en général, à relever les défis de l'avenir. Les objectifs du plan de R et D reflètent les priorités du Ministère en matière d'efficacité, de sécurité, de sûreté, de durabilité environnementale, de mobilité et d'accessibilité. Les domaines suivants de R et D sont des priorités pour les STI :

- élaboration de normes nationales,
- systèmes de gestion du trafic, notamment la détection d'incidents et l'intervention lors d'incidents et les stratégies de détournement de la circulation,
- exploitation des véhicules commerciaux,
- systèmes de transport en commun de haute technologie : systèmes de perception, gestion de la flotte et systèmes d'information pour les voyageurs,
- système d'information sur l'état des routes selon les conditions météorologiques,
- sûreté liée au transport des marchandises et des personnes, comprenant la sûreté aux frontières et la sûreté des conteneurs,
- accessibilité.

→ **Transports Canada continuera de travailler avec ses partenaires pour élaborer un plan de R et D pour les STI dans le but d'accélérer la commercialisation du savoir et l'adoption de la technologie dans le secteur des STI.**

- **Transports Canada continuera de faire la promotion et de soutenir l'adoption de technologies de STI pour accroître la sécurité, l'efficacité et la sûreté du réseau de transport multimodal, accroître l'accès aux services de transport et réduire la consommation de carburant et les dommages environnementaux.**

Transformation des affaires et gouvernement en direct

Avec la technologie sans fil et les connexions Internet, la technologie de l'information ne consiste plus simplement à automatiser les processus actuels et augmenter la productivité. Elle a le pouvoir de transformer le milieu des affaires en profondeur en réinventant la relation avec les consommateurs et les clients. La technologie de l'information crée également des possibilités considérables pour les secteurs privé et public.

Pour être concurrentielles et avoir du succès à long terme, les entreprises du secteur privé doivent mettre l'accent sur leurs futurs marchés et appliquer une stratégie de logistique bien documentée. Le transport est un élément clé pour de telles stratégies. Une seule transaction commerciale peut maintenant faire participer plus de 20 partenaires, notamment plusieurs entreprises de transport, dans ce qu'on appelle une « chaîne de valeur ». De nos jours, les chaînes de valeur intégrées, et non pas une seule entreprise, respectent les promesses qu'elles ont faites aux consommateurs. La synchronisation de tous les membres d'une chaîne de valeur est devenue un important élément innovateur pour les partenaires de la chaîne de valeur intégrée et les entreprises de transport. Transports Canada, en collaboration avec les autres gouvernements et ses partenaires de l'industrie, appuie Industrie Canada dans l'élaboration d'un plan de technologie pour la logistique. Ce plan est un outil pour tracer les orientations du marché, prévoir les progrès technologiques et fournir aux entreprises de l'information pour faire des choix

stratégiques éclairés. Cet outil aidera les entreprises canadiennes à combler l'écart là où elle traîne derrière des compétiteurs des autres pays.

Pour sa part, le gouvernement fédéral examine, à l'aide du projet Gouvernement en direct, la transformation des affaires qui a été rendue possible grâce à l'utilisation de technologie de pointe. Les fonctions de réglementation pour effectuer des inspections, délivrer des permis, traiter les paiements de licence et assurer la sécurité et la sûreté des Canadiens peuvent maintenant être traitées de manière plus efficace grâce à l'utilisation judicieuse de nouvelles technologies.

Le travail de Transports Canada devient de plus en plus complexe en raison de l'évolution de la démographie, des besoins de transmission du savoir, des attentes en ce qui concerne l'accès immédiat à l'information, du changement de rôles des secteurs public et privé et des exigences de sûreté accrues. La technologie sans fil et les activités de transformation des affaires peuvent améliorer la prestation des services et permettre au personnel de Transports Canada de relever des défis et de réagir aux pressions dans l'industrie du transport.

- **Transports Canada continuera son travail avec les autres gouvernements et l'industrie pour élaborer sur le plan de technologie pour la logistique mené par Industrie Canada.**
- **Transports Canada examinera les moyens de stimuler le secteur des transports à adopter la technologie du cybercommerce conformément au programme Un Canada branché.**
- **Transports Canada augmentera la prestation de ses services dans le secteur grâce au projet Gouvernement en direct.**

RELEVER LE DÉFI DES COMPÉTENCES

Le transport est de plus en plus un secteur axé sur le savoir. À mesure que les consommateurs et les compétiteurs internationaux se modernisent, le secteur des transports doit s'adapter. Des demandes diverses et complexes de compétences qui dépassent celles qui sont habituellement associées au transport sont alors créées.

Comme d'autres secteurs de l'économie, le secteur des transports doit faire face à un changement structurel dans le marché du travail. La population vieillit et la main-d'œuvre devient de plus en plus mobile, alors les autres secteurs, et les autres pays, devront se faire concurrence pour attirer un bassin de travailleurs de moins en moins grand. Le secteur des transports devra donc recruter, conserver et recycler une main-d'œuvre motivée et capable de s'adapter et cette dernière aura la possibilité d'apprendre continuellement.

Tout indique que nous manquons de certaines compétences traditionnelles et que d'autres sont menacées par les départs imminents à la retraite. La croissance de l'industrie signifie que même si nous réussissons à conserver les travailleurs actuels, ce qui est déjà un défi, nous ne serons pas en mesure de répondre à la demande. Les pilotes, les camionneurs, les officiers de navire, les technologues en aéronef et le personnel technique dans les ports et les aéroports font partie des professions où nous manquons de personnel. En plus de devoir acquérir de nouvelles compétences pour s'ajuster aux nouvelles technologies, les personnes qui exercent ces emplois traditionnels doivent également être en mesure de s'adapter tout au long de leur carrière à un milieu de travail dont la complexité ne cesse de croître.

Nous manquons également de compétences non traditionnelles dans le secteur. Des domaines nouveaux tels que la conception de STI, la logistique et la sûreté nécessitent un nombre important de travailleurs qualifiés. Entre temps, les compétences en demande dans les autres secteurs ne seront peut-être pas disponibles pour les entreprises de transport. À titre d'exemple, le secteur fait face à une pénurie nationale de compétences

MÉCANISMES FÉDÉRAUX QUI FAVORISENT LE PERFECTIONNEMENT DES COMPÉTENCES

Un éventail de projets favorisent le perfectionnement des compétences et la Stratégie d'innovation du Canada explique comment le gouvernement du Canada travaille avec ses partenaires pour accroître son soutien dans ce secteur. Les mécanismes actuels comprennent :

- **Subventions canadiennes pour études**
- **Programme des langues officielles dans l'enseignement**
- **Fondation canadienne des bourses d'études du millénaire**
- **Subvention canadienne pour l'épargne-études**
- **Promotion des métiers et des carrières techniques à l'aide de Compétences Canada et du Forum canadien sur l'apprentissage et du soutien dans le cadre du régime d'assurance-emploi**
- **Ententes sur le développement du marché du travail**
- **Stratégie de développement des ressources humaines autochtones**
- **Aide à l'employabilité des personnes ayant une déficience**
- **Secrétariat national à l'alphabétisation**
- **Appui aux conseils sectoriels**
- **Réseaux d'apprentissage communautaires**
- **Programmes pour aider l'établissement et l'intégration des immigrants**

dans le domaine de l'informatique, de compétences techniques et d'ingénierie, de constructeurs d'outils et de matrices et de techniciens de commande numérique par ordinateur. Nous constatons également une pénurie de candidats en gestion détenant des compétences nécessaires

pour être de bons décideurs dans une industrie complexe et concurrentielle.

L'enseignement supérieur est à la base de ces compétences. Le secteur devra travailler en collaboration avec les universités et les collèges pour s'assurer que les programmes liés au transport sont offerts, qu'ils sont à jour et attirants pour les candidats qualifiés. L'accès à un apprentissage continu sera un élément essentiel de l'environnement innovateur du Canada.

Pour attirer des candidats, l'industrie des transports devra aller au-delà des stéréotypes et se vendre, plus particulièrement auprès des jeunes Canadiens qui entrent dans le marché du travail, en tant qu'industrie axée sur le savoir. Elle devra également être innovatrice lorsqu'elle prévoit les conditions de travail afin de minimiser les effets néfastes des emplois qui exigent de travailler à l'extérieur, dans des régions éloignées ou pendant de longues heures.

Ces défis sont importants, mais ils ne sont pas insurmontables. Transports Canada s'est engagé à travailler avec le secteur des transports, les universités et les collèges, les autres gouvernements et les autres ministères pour veiller à la disponibilité continue d'une main-d'œuvre de calibre mondial pour le secteur des transports.

Soutien et création de conseils sectoriels pour le transport

Sous la direction de Développement des ressources humaines Canada, le gouvernement soutient des conseils sectoriels dirigés par l'industrie qui élaborent des stratégies particulières à un secteur pour satisfaire à leurs besoins en ressources humaines. Ces conseils sont essentiels pour comprendre les besoins de la main-d'œuvre du secteur et y répondre. Les conseils contribuent à un grand nombre de projets, comprenant :

- la production d'information sur le marché comme des études sur les professions;
- l'élaboration de normes de compétences professionnelles à l'échelle nationale pour les secteurs dans le but de fournir un point de départ essentiel pour les enseignants et les

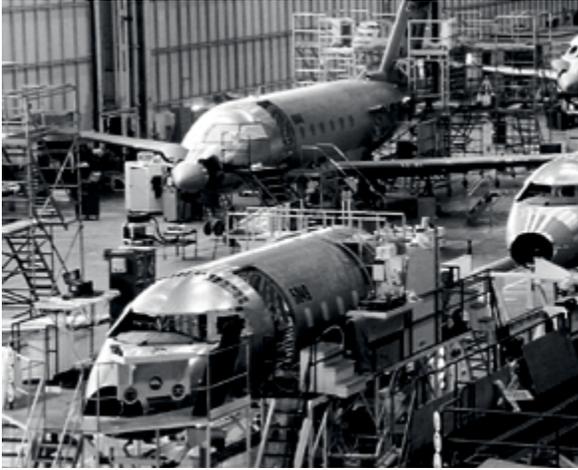
formateurs et d'aider les travailleurs et les employés à déterminer leurs besoins de formation;

- la prestation de conseils essentiels sur les programmes pour les établissements d'enseignement qui peuvent être appliqués à l'éducation, à la formation ou à la certification de travailleurs qualifiés, selon les normes établies dans l'industrie.

Le Budget 2001 a attribué 24 millions \$ au cours des deux prochaines années pour accroître le soutien à l'égard des conseils exemplaires et étendre le réseau des conseils à d'autres secteurs stratégiques de l'économie. Une fois entièrement mis en œuvre, le soutien du gouvernement à l'égard des conseils sectoriels doublera à 60 millions \$ par année. Cela représente une occasion pour le secteur des transports. Même si Transports Canada cherchera à faciliter la création de nouveaux conseils sectoriels, le leadership doit provenir des partenaires qui sont actifs dans le secteur, selon un besoin clairement démontré. Pour satisfaire à ses futurs besoins en compétences, le secteur des transports doit profiter pleinement du financement en s'assurant que les conseils actuels sont exemplaires dans leur fonctionnement, pour conserver leur financement, et en facilitant la création de nouveaux conseils afin de satisfaire aux besoins du secteur.

Les conseils sectoriels actuels liés au transport comprennent : le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage; le Conseil canadien de l'entretien des aéronefs; le Conseil canadien des ressources humaines de l'industrie du transport routier et le Service d'entretien et de réparation automobiles du Canada. Des études sont maintenant en cours pour évaluer la possibilité de créer de nouveaux conseils dans les secteurs ferroviaire et maritime.

➔ **Transports Canada continuera de travailler en étroite collaboration avec les conseils sectoriels liés au transport et il aidera les partenaires sectoriels qui examinent la possibilité de créer de nouveaux conseils.**



Créer des partenariats pour le perfectionnement des compétences

Même si la formation et l'éducation sont tout d'abord une responsabilité provinciale, le gouvernement fédéral a joué un rôle important pour satisfaire aux exigences en matière d'apprentissage continu. D'autres analyses et partenariats avec l'industrie, les établissements d'enseignement et le gouvernement seront nécessaires pour identifier des secteurs de pénurie de compétences possibles et des moyens pour atténuer les disparités entre les programmes de formation et d'enseignement et les besoins de l'industrie.

L'apprentissage, les stages et les autres programmes de placement seront également essentiels pour former des travailleurs du savoir et pour mettre à niveau les compétences de la main-d'œuvre actuelle du secteur des transports. Par exemple, la création de chaires liées au transport dans des universités canadiennes ou l'examen d'autres Réseaux de centres d'excellence attireront les étudiants vers l'étude des questions liées au transport et amélioreront l'enseignement qui leur est offert.

- **Transports Canada travaillera avec des partenaires sectoriels pour identifier des secteurs de pénuries de compétences possibles dans le secteur des transports et les moyens pour combler ces pénuries.**
- **Transports Canada examinera des partenariats pour faire la promotion et le soutien de programmes menant au perfectionnement de compétences et de connaissances liées au transport dans les universités et les collèges canadiens.**

CONCLUSION

Le transport joue un rôle clé à l'appui de l'activité économique du Canada et dans la vie quotidienne des Canadiens. Tout au long du début de l'histoire du Canada, le gouvernement a utilisé des instruments réglementaires pour s'assurer que le transport était un déclencheur direct de divers objectifs sociaux et économiques. Des mesures ont été adoptées pour améliorer sa sécurité et sa sûreté, son accessibilité ainsi que son efficacité économique et aussi pour minimiser son impact sur l'environnement physique.

Les changements dans la société canadienne ont graduellement modifié la perspective de la politique publique en ce qui concerne le réseau de transport. La réduction de la réglementation économique a évolué au cours de la période entre 1960 et 1990 et a été suivie dans les années 1990 par des changements majeurs dans la gestion des portions publiques du réseau.

Ce qui n'a pas changé est l'importance prépondérante du transport pour la richesse et le bien-être du Canada. Les grands centres de population, comme les communautés plus petites et plus éloignées, ont besoin des liens physiques offerts par le réseau de transport. Même si les niveaux de services et les choix modaux varient nécessairement dans l'ensemble du réseau, le transport est toujours un aspect essentiel dans la vie quotidienne de tout le monde, en assurant un accès aux nécessités afin de maintenir la santé et la qualité de vie, permettant l'exercice des activités économiques, fournissant un accès à l'éducation et à la récréation et en gardant le contact avec la famille et les amis.

Grâce à notre économie axée sur le commerce, le Canada a toujours su que son réseau de transport doit prendre en compte et s'adapter à des facteurs à l'extérieur de ses limites ainsi qu'aux ambitions des Canadiens dans leur vie quotidienne. La mondialisation et l'augmentation de l'intégration nord-américaine ont augmenté les pressions concurrentielles sur les entreprises et la main d'œuvre canadienne. Le réseau de transport est un utilisateur majeur de carburant ce qui constitue un défi important lorsque le Canada définit ses contributions aux réponses mondiales concernant le réchauffement planétaire et le changement climatique. Les initiatives de sûreté ont acquis un rôle de premier plan et requièrent des changements et de nouveaux investissements par tous les modes de transport pour calmer les préoccupations publiques à propos de l'augmentation des risques.

Le document *Droit devant* est le point culminant d'une longue période de consultation des intervenants, y compris la *Table des transports sur le changement climatique 1998-1999*, la *Conférence du millénaire sur les transports de 2000*, et le rapport du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada en 2001*, après un dialogue de plusieurs années avec les Canadiens. En juin 2001, le ministre des Transports a publié *Création d'un schéma d'orientation des transports pour la prochaine décennie et au-delà : Définition des défis* pour débiter une discussion avec les intervenants sur les défis clés de la politique auxquels font face les transports.

Le réseau de transport du Canada, en général, réalise toujours les objectifs : il fonctionne bien pour la plupart des utilisateurs la majorité du temps. *Droit devant* représente l'intention du gouvernement de continuer et de se baser sur les nombreux succès déjà évidents de notre réseau de transport et embrasse les objectifs qui démontrent la voie à suivre pour l'avenir.

Fournissant une vision pour la prochaine décennie et au-delà, *Droit devant* cherche un meilleur rapprochement des décisions d'investissement

dans les infrastructures aux besoins des utilisateurs et offre un cadre pour guider l'élaboration future de politiques et d'initiatives de transport.

Finalement, le progrès continu pour la réalisation d'orientations stratégiques présentées dans *Droit devant* dépend de la volonté et de la collaboration de toutes les parties, les gouvernements et le secteur privé, pour progresser dans une direction commune et faire des choix coopératifs et innovateurs dans cette direction lorsque les occasions se présentent.

