

Sommaires des principaux rapports de recherche

Kevin Antonides

Évaluation des corridors ferroviaires abandonnés

Ce rapport consiste en une évaluation foncière professionnelle de la composante biens immobiliers des couloirs ferroviaires dans le contexte des dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Le rapport donne un aperçu des principes fondamentaux d'évaluation sur lesquels reposent les méthodes suivies pour l'évaluation des couloirs et définit les méthodes d'évaluation conventionnelles acceptées. Il applique ensuite ces concepts à l'évaluation des couloirs ferroviaires en tenant compte des considérations pertinentes et se termine par des recommandations.

R.L. Banks & Associates, Inc.

La restructuration des compagnies ferroviaires nord-américaines et ses répercussions sur la politique des fusions

Ce rapport a été commandé en fonction de l'examen par le Comité de la pertinence du cadre législatif et réglementaire en vigueur pour traiter des questions de politique gouvernementale qui pouvaient surgir des nouvelles structures émergentes de l'industrie. Ce rapport analyse les dimensions, les causes et les conséquences de la restructuration des compagnies ferroviaires nord-américaines depuis 20 ans et précise les préoccupations des politiques résultant de cette expérience, en particulier celles qui se rattachent aux fusions de compagnies ferroviaires. Sa principale constatation est qu'une concentration plus poussée de l'industrie nord-américaine du transport ferroviaire ne doit être autorisée que si l'on dispose de garanties absolues comme quoi cela ne portera pas atteinte à la concurrence.

Michel Boucher

Les Fournisseurs d'infrastructures de Transport Nouvellement Commercialisés: Analyse des Principes de Gouvernance, d'imputabilité et de Performance

Ce rapport analyse la commercialisation des aéroports, des ports, du système de navigation aérienne et de la Voie maritime du Saint-Laurent par Transports Canada. Les méthodes de gouvernance sont étudiées par le biais d'une analyse formelle des relations entre le mandant et le mandataire. Dans le cas des aéroports, l'étude conclut que l'absence de contrôles a donné des pouvoirs excessifs à la direction et entraîné des coûts excessifs. La délégation du système de navigation aérienne à NAV Canada est jugée efficace, même si les contrôleurs aériens peuvent s'approprier la quasi-rente de ces immobilisations. Les dernières délégations, à des administrations portuaires indépendantes et à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, sont jugées fructueuses grâce aux contrôles imposés par le gouvernement. Le rapport examine également la performance opérationnelle et la structure de prix de ces organismes pour évaluer leur capacité de recouvrer les coûts et de financer leurs investissements. L'étude conclut que NAV Canada, les ports et la Corporation de gestion de la Voie maritime du

Saint-Laurent arrivent à subvenir à leurs besoins financiers, mais que des doutes persistent sur l'aptitude de certaines des petites administrations aéroportuaires à le faire.

Garland Chow

L'impact des affaires électroniques sur les transports au Canada

Ce rapport analyse l'importance du commerce électronique dans l'industrie des transports en suivant l'adoption et l'utilisation de la technologie du commerce électronique par les transporteurs canadiens et américains. Trois études distinctes se concentrent sur le commerce électronique dans les secteurs du camionnage, du transport maritime et du transport ferroviaire. Pour chaque mode, le rapport étudie les avantages des pratiques optimales de ce commerce et les obstacles qui empêchent son adoption. Il compare également les concurrents canadiens et américains sur le plan de leur capacité de répondre aux besoins des expéditeurs au moyen du commerce électronique. Enfin, il propose des réformes des politiques publiques qui pourraient stimuler le développement de ce commerce dans le secteur des transports canadiens.

Le Conference Board du Canada

L'efficacité du cadre législatif fourni par la *Loi sur les transports au Canada* pour le maintien des dépenses en immobilisations des sociétés ferroviaires.

Ce rapport fait état des paramètres qui se rattachent à l'obligation qui incombe aux compagnies ferroviaires de fournir et d'entretenir leurs propres infrastructures. Cette responsabilité, associée à la forte intensité du capital des compagnies ferroviaires, impose de gros investissements annuels et souligne le besoin d'un contexte de politiques et de réglementation propice à la production des fonds nécessaires. Le rapport souligne que depuis 40 ans, les investissements nets réels des compagnies ferroviaires dans les installations fixes et les matériels sont plus souvent négatifs que positifs; ils ont été fortement négatifs entre 1985 et 1995, partiellement à cause du fait que le régime réglementaire ne facilitait pas assez l'amélioration de la productivité et contribuait à un faible rendement du capital. En revanche, les initiatives de politiques comme la privatisation du CN et l'adoption de la *Loi sur les transports au Canada* ont contribué à un rebondissement important des immobilisations des compagnies ferroviaires après 1995. Dans l'optique d'un investisseur, les compagnies ferroviaires canadiennes ont très nettement amélioré leurs résultats financiers. Il n'en reste pas moins un arriéré de longues années de sous-investissement, beaucoup d'incertitude touchant la réglementation future et des questions sur l'aptitude des compagnies ferroviaires à maintenir des gains tout au long du cycle économique. Les compagnies ferroviaires de catégorie I qui transportent des marchandises devront investir environ 1,3 milliard \$ par an au cours des cinq prochaines années, et il sera très important de maintenir un climat propice à l'attrait de capitaux.

D.W. Flicker

Analyse Comparative de la réglementation au Canada et aux États-Unis

Ce rapport compare la réglementation économique des compagnies ferroviaires au Canada et aux États-Unis. Compte tenu de la taille et de l'importance de l'économie américaine, ainsi que des liens étroits et de plus en plus serrés entre les économies canadienne et américaine et leurs industries ferroviaires, cette étude comparée a été essentielle pour permettre au Comité d'étudier les enjeux qui se rattachent à la politique ferroviaire. La comparaison porte sur la déclaration de la politique des transports, l'organisme de réglementation, l'entrée sur le marché et la sortie du marché, le niveau de services, les dispositions relatives aux prix, les exemptions, les tarifs, les contrats confidentiels, le coût du capital et la suffisance des recettes, l'arbitrage, l'interconnexion et l'utilisation des installations terminales, les prix de ligne concurrentiels, la domination du marché et les prix maximaux. On peut constater que les lois des deux pays présentent de fortes similitudes, en ce sens qu'elles s'inscrivent sans équivoque dans la mouvance de la déréglementation des dernières décennies du XXe siècle tout en tenant compte des recours dont les expéditeurs ont besoin chaque fois que survient une question de déséquilibre des forces du marché. Elles diffèrent cependant au chapitre des instruments choisis pour régler des questions semblables, ce qui reflète les différences qui séparent l'économie politique des deux pays ainsi que le développement et l'historique de leurs industries ferroviaires.

David Gillen, Len Henriksson, Bill Morrison

Le financement, l'établissement des coûts, la tarification et le rendement des aéroports

Ce rapport prend un échantillon de coûts et de prix à 35 aéroports pour évaluer les répercussions de la Politique nationale des aéroports de 1995 sur les investissements aéroportuaires, la prestation des services, la tarification et le financement. Il analyse les coûts et les investissements, leur variation en fonction du niveau de circulation, ainsi que la « capacité fiscale » et l'« effort fiscal » des aéroports échantillonnés. Il examine également l'intégration des politiques relatives aux compagnies aériennes et aux aéroports. La principale recommandation qui en découle est que les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) soient divisés en deux groupes : celui des huit aéroports les plus importants, qui continueraient d'être loués de Transports Canada, et celui des petits aéroports du RNA, qui finiraient par être entièrement privatisés. Les loyers payés par les exploitants des aéroports les plus importants devraient être versés dans un fonds d'investissement auquel tous les aéroports auraient accès. Ce rapport formule également des recommandations sur le mode de calcul des loyers à payer, la réglementation des aéroports, le traitement des portes d'accès et des créneaux (pour faciliter l'entrée des transporteurs sur le marché) et le régime d'imposition des aéroports.

John Gratwick

L'évolution de la Politique canadienne des transports

Ce rapport décrit l'évolution de la déclaration de la politique nationale des transports qui est illustrée dans les lois sur les transports de 1967 et de 1987 et la Loi sur les transports au Canada de 1996. Le rapport donne un bref historique de la politique des transports et

de la politique gouvernementale depuis le début du XIXe siècle, propose une interprétation des motifs de la première déclaration de politique nationale des transports dans la loi de 1967 et analyse l'évolution des politiques qui a débouché sur la modification de cette loi en 1987 et en 1996, en procédant notamment à une évaluation des diverses dispositions qui révèle l'évolution de la déclaration. Il donne des conseils sur la façon de concevoir une nouvelle déclaration.

Peter P.C. Haanappel

Le cadre de l'aviation internationale et conséquences possibles sur la politique canadienne

La première partie de ce rapport porte sur les tendances actuelles du transport aérien international, y compris les vols internationaux à destination et en provenance du Canada. Elles comprennent les accords sur l'ouverture des espaces aériens et leurs dispositions concernant les alliances de compagnies aériennes, les efforts de libéralisation du transport aérien déployés par des organisations internationales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation mondiale du commerce, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et l'Organisation de coopération et de développement économiques, la création d'espaces aériens régionaux communs, dont l'Union européenne, l'Espace économique européen et le projet d'espace aérien transatlantique commun. La seconde partie du rapport traite des répercussions que le fait de permettre par principe aux compagnies aériennes et aux investisseurs étrangers de participer au transport aérien intérieur au Canada aurait sur la législation et la réglementation canadiennes. Elles se divisent en deux : les répercussions de l'octroi de droits de cabotage aux compagnies aériennes non canadiennes et celles de l'octroi du droit de s'établir au Canada comme transporteurs canadiens aux compagnies aériennes ou aux investisseurs étrangers, y compris son incidence sur les clauses des accords bilatéraux de transport aérien relatives à la propriété et au contrôle des compagnies aériennes.

George Hariton et Peter Milne

Accès ouvert dans les industries de réseau

Ce rapport analyse les politiques adoptées pour accroître la concurrence dans les secteurs canadiens des télécommunications interurbaines et locales et du gaz naturel et se penche sur l'intérêt de ces mesures pour l'industrie du transport ferroviaire. Dans le secteur des télécommunications, l'accès revêt deux formes : 1) l'interconnexion et 2) la revente des installations et des fonctionnalités. Les notions analogues dans le transport ferroviaire sont l'interconnexion et les prix de ligne concurrentiels (interconnexion du secteur des télécommunications), de même que les droits de circulation (analogues à la revente). Sur le marché des télécommunications interurbaines, où la liberté d'accès existe depuis un certain temps, la concurrence est florissante et la rivalité des prix intense. Malgré cela, les conséquences de l'accès sous l'angle du rendement économique global demeurent une question controversée. Sur le marché local, la concurrence n'en est encore qu'à ses premiers balbutiements et l'effet de la liberté d'accès est plus difficile à évaluer. La

liberté d'accès assurée dans le contexte du gaz naturel ne s'applique pas aussi directement à l'industrie du transport ferroviaire. On a surtout attaché de l'importance jusqu'ici à la dissociation de la propriété du gaz et de son transport. En revanche, les compagnies ferroviaires ont toujours assuré exclusivement le transport, dissocié de la propriété des produits transportés. Alors que les gazoducs sont reliés l'un à l'autre, le transport du gaz n'est devenu concurrentiel que récemment, depuis la construction d'un autre réseau de gazoducs. On n'a pas non plus songé à autoriser les concurrents à utiliser directement la capacité l'un de l'autre ou à exploiter un aspect quelconque du gazoduc d'une autre compagnie.

Trevor Heaver

La Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes : Examen et suggestions de positions appropriées à l'intention du Comité

L'auteur examine l'esprit de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes lorsqu'elle a été adoptée pour la première fois en 1970, avant de décrire l'évolution de l'industrie du transport maritime de ligne. Il soutient que les conférences revêtent aujourd'hui une importance nettement moindre. Il souligne l'opposition récente d'expéditeurs à la Loi et évalue les arguments d'auteurs de propositions selon lesquels les ports canadiens perdraient du trafic et des services en cas d'abolition de la Loi, ce qu'il juge fort peu probable. Enfin, il propose des recommandations de libéralisation.

Trevor Heaver

L'énoncé de la Politique nationale des transports : évaluation et suggestions de changement

L'auteur analyse l'élaboration de la déclaration de la politique nationale des transports qui figure dans la Loi sur les transports au Canada. Il décrit l'origine et l'esprit de la première déclaration qui figurait dans la loi de 1967, puis les débats et les motifs de politiques publiques qui ont incité à reformuler cette déclaration dans les lois de 1987 et de 1996. Le principal argument de ce rapport est que la déclaration a perdu de son intérêt et qu'elle doit faire l'objet d'un réexamen radical.

HLB Decision Economics Inc.

Interaction du commerce électronique, de la logistique de pointe des transports et de la productivité industrielle de l'économie canadienne

Cette étude examine les effets directs et indirects des investissements dans les infrastructures de transport et le commerce électronique sur la productivité. Un cadre original a été conçu pour mesurer les avantages indirects des investissements qui n'ont été saisis dans l'analyse coûts-avantages classique. D'après de récentes études empiriques, on estime qu'une baisse de 10 % des coûts de transport donne lieu à une réduction de 14,5 % des coûts logistiques généraux. Ce projet comportait un sondage limité auprès d'entreprises canadiennes pour corroborer les effets possibles de l'amélioration du rendement du réseau de transport du point de vue de leur logistique et leur productivité.

Le rapport en déduit que, si l'on ne tient pas compte de la totalité des avantages de la chaîne d'approvisionnement dans les décisions stratégiques, cela risque de se traduire par des investissements insuffisants dans les transports.

HLB Decision Economics Inc.

Proposition sur la valeur de l'investissement, des subventions et de la participation fédérale dans les transports publics

Ce rapport propose une méthode d'estimation de la valeur que les transports publics acquièrent en évitant les coûts sociaux d'une aggravation des embouteillages causés par le véhicule de tourisme, en offrant une « mobilité à prix abordable » et en relevant les « valeurs d'agrément » urbaines. Basée sur des valeurs plausibles (extraites d'études antérieures) des coûts sociaux marginaux des embouteillages, des risques environnementaux et des risques de sécurité liés à l'utilisation du véhicule de tourisme, cette méthode est appliquée à l'utilisation des transports publics au Canada dans leur ensemble et à des études de cas des régions de Toronto et de Montréal. Les résultats portent à croire qu'il serait justifié de presque tripler le montant total des subventions nationales, compte tenu des avantages qui pourraient en découler. Le rapport s'emploie par ailleurs à justifier l'élargissement du rôle du gouvernement fédéral dans le financement des transports publics.

Bangqiao Jiang

Revue des études sur la relation entre les investissements dans l'infrastructure des transports et la croissance économique

L'auteur examine des études publiées sur le rapport, au niveau macroéconomique, entre les investissements publics dans les infrastructures et la croissance de l'économie. Une documentation volumineuse existe en Amérique du Nord, depuis que l'ouvrage controversé d'Aschauer a laissé entendre en 1989 que les dépenses d'immobilisations publiques pâtissaient d'une carence accrue. L'auteur décrit la conception de méthodologies et d'estimations empiriques aux États-Unis et au Canada et expose certaines répercussions sur les politiques de ses constatations.

Kieran MAS (Michael Kieran)

Méthodes et pratiques d'établissement des prix accès aux lignes ferroviaires

Le but de cette étude est de proposer des principes et des méthodes d'établissement des prix pour permettre l'accès des infrastructures ferroviaires à des exploitants invités. L'auteur s'est lancé dans trois grandes tâches : 1) expliquer les aspects opérationnels, économiques et commerciaux que revêtent la propriété et l'exploitation de voies de chemin de fer; 2) examiner les méthodes d'établissement des coûts et de tarification qu'utilisent aujourd'hui des parties autonomes dans diverses situations où les infrastructures sont partagées, avec ou sans le privilège d'offrir des services de transport; 3) montrer l'application de certains concepts par des exemples pro forma illustrant les

dispositions que les propriétaires et les exploitants invités pourraient prendre dans des situations hypothétiques, encore que représentatives.

Fred Lazar

Conséquences possibles des options de libéralisation sur l'industrie canadienne du transport aérien commercial

Ce rapport a pour objet d'évaluer les effets d'une plus grande libéralisation de l'industrie du transport aérien intérieur par une augmentation de la limite des intérêts étrangers, par l'octroi de droits modifiés de sixième liberté, de droits de cabotage consécutif ou de droits de cabotage particulier à des compagnies aériennes étrangères, ou par l'autorisation donnée aux étrangers d'être propriétaires d'un transporteur desservant uniquement le marché canadien. L'auteur analyse l'entrée sur le marché depuis la déréglementation, notamment les nouveaux faits survenus sur le marché du fret aérien. Il étudie l'expérience des États-Unis et de l'Australie, ce qui lui permet de prédire les réponses probables aux diverses options de libéralisation. L'auteur en déduit que l'entrée de concurrents étrangers serait limitée, mais que même cela affaiblirait les résultats financiers des petits transporteurs canadiens. L'auteur s'oppose à une libéralisation unilatérale canadienne et suggère que l'assouplissement de la limitation des intérêts étrangers pourrait contribuer plus que tout autre changement à garantir la survie de la concurrence sur les marchés intérieurs.

Metropolitan Knowledge International (Bob Lehman)

Utilisation éventuelle de corridors ferroviaires abandonnés pour le transport ferroviaires régional

L'étude examine l'importance qu'il y a à conserver les corridors ferroviaires existants pour qu'ils servent éventuellement aux services ferroviaires de banlieue. L'aggravation des embouteillages routiers deviendra une préoccupation majeure au cours des 20 prochaines années. Le rapport explique de quelle façon la valeur des corridors ferroviaires existants augmentera en raison de la croissance future des centres urbains et du manque de capacité de transport qui en résultera. Il en coûterait environ 3,6 milliards \$ pour acheter des terres analogues aux corridors existants dans les six principales villes canadiennes étudiées. L'étude conclut que les embouteillages urbains sont un problème d'ampleur nationale qui nécessite l'intervention du gouvernement fédéral. La principale recommandation est de conserver les corridors urbains grâce à un programme analogue au Rail Banking Program des États-Unis.

Patrick Monahan

Incidences constitutionnelles d'un accès ferroviaire accru

Ce rapport se penche sur les implications constitutionnelles de l'octroi de droits de circulation sur des lignes de chemin de fer sous réglementation fédérale à des compagnies ferroviaires compétence provinciale. Sa conclusion est que le Parlement peut octroyer ces droits et obliger l'exploitant de compétence provinciale à satisfaire aux

exigences des lois fédérales. L'étude conclut par ailleurs que le simple lien physique résultant des droits de circulation ne modifierait en rien le statut constitutionnel d'une compagnie ferroviaire de compétence provinciale si l'exploitation de ce dernier demeurerait une activité distincte de l'exploitation d'une compagnie ferroviaire de compétence fédérale.

Fred Nix

Mécanismes de financement de rechange pour les routes

Le rapport décrit le mode de financement des routes au Canada, y compris la forte dépendance à l'égard des fonds fiscaux consolidés des provinces et territoires, des impôts fonciers des administrations locales et des divers transferts que les paliers supérieurs de gouvernement font à cette fin. Des solutions de rechange y sont envisagées, notamment les installations à péage (routes et ponts) et des accords novateurs de financement des transports urbains, notamment à Montréal et à Vancouver, qui impliquent une tarification plus directe de l'utilisation des routes. L'auteur recommande l'approche prônée par la Banque mondiale et largement appliquée en Nouvelle-Zélande, le modèle de gestion à même un « fonds routier ».

Tae Hoon Oum

Les alliances stratégiques mondiales, leur principales caractéristiques et leurs incidences sur l'avenir d'Air Canada et des autres transporteurs aériens canadiens

Ce rapport porte sur les principaux aspects des alliances stratégiques mondiales conclues par les compagnies aériennes et sur les récents changements intervenus à cet égard, et traite des rôles possibles d'Air Canada et des autres transporteurs aériens canadiens dans les réseaux d'alliances mondiales. Fondée sur une analyse économétrique des données portant sur 22 compagnies aériennes internationales durant les années 1986-1995, l'étude analyse les effets des alliances sur la productivité, les prix et la rentabilité des transporteurs partenaires, ainsi que les effets des alliances stratégiques sur la productivité des partenaires, la fréquence des services, les effets du marché et le bien-être des consommateurs. À l'aide d'études de cas, l'auteur examine les effets des réseaux d'alliances mondiales sur les modèles d'acheminement du trafic à l'échelle intercontinentale et nord-américaine. Il décrit les rôles prévus d'Air Canada et d'autres transporteurs canadiens dans les réseaux d'alliances mondiales et en Amérique du Nord. Il analyse les questions de réglementation que posent ces alliances et fait plusieurs recommandations pour favoriser la concurrence.

Tae Hoon Oum et Chunyan Yu

L'évaluation des résultats récents des transporteurs aériens canadien

Ce rapport présente les résultats d'analyses économétriques qui comparent le rendement d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien à celui de huit grands transporteurs américains durant les années 1990. Le rendement est évalué sous l'angle du prix des intrants et de la répartition des coûts, de la productivité partielle des facteurs, de la

productivité globale des facteurs (PGF), de la PGF résiduelle, des coûts unitaires et de la compétitivité des coûts, du rendement, de la rentabilité et d'autres indicateurs de rendement. L'étude révèle par exemple qu'Air Canada a bénéficié de prix d'intrants moins élevés que les compagnies aériennes américaines, mais qu'il a affiché la productivité la plus faible parmi toutes les compagnies aériennes étudiées. Les Lignes aériennes Canadien ont enregistré d'importants gains de productivité et affiché des résultats supérieurs à la moyenne par rapport aux transporteurs échantillonnés durant la dernière partie de cette période, avant de connaître un net repli en 1999. La gestion supérieure du rendement d'Air Canada lui a permis d'améliorer ses résultats financiers de manière considérable et d'occuper un rang qui se situe dans la moyenne des transporteurs échantillonnés, pendant que baissait le rendement financier des Lignes aériennes Canadien.

Regulatory Consulting Group Inc. (Margot Priest)

Rapport sur la gestion et la responsabilisation: Les nouveaux organismes de transport

Ce rapport propose une analyse formelle des rapports entre mandants et mandataires afin d'évaluer la gestion et l'imputabilité des fournisseurs d'infrastructures récemment commercialisées (aéroports, ports, services de navigation aérienne et Voie maritime du Saint-Laurent). Les résultats incitent à croire qu'on a attaché plus d'importance à l'imputabilité et à la transparence à mesure que l'utilisation des nouvelles entités a évolué et qu'on a acquis de l'expérience et réagi aux critiques des dispositions antérieures. Des mécanismes plus nombreux et variés ont été intégrés dans les rapports de gestion suivants, notamment en ce qui concerne les ports, par opposition aux premiers arrangements pris pour les aéroports. D'autres améliorations de la gestion sont possibles, surtout en ce qui concerne les administrations aéroportuaires locales.

Research and Traffic Group

Satisfaction des besoins en capital de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local

Le mandat du Comité consiste à évaluer l'efficacité globale du cadre législatif et réglementaire actuel pour soutenir les niveaux élevés de dépenses en immobilisations nécessaires pour accroître la productivité et encourager l'innovation. Ce rapport analyse le segment des compagnies de chemin de fer d'intérêt local du secteur du transport des marchandises et les obstacles qui entravent sa capacité d'engager des immobilisations suffisantes. Il décrit l'expansion récente et la structure de l'industrie des compagnies de chemin de fer d'intérêt local, analyse les immobilisations qu'elle doit engager et ses sources de financement, ainsi qu'évalue la durabilité des immobilisations à long terme de ce segment en fonction des investissements qu'elle doit faire, des volumes de trafic et de la rentabilité. De plus, il analyse les questions de réglementation qui ont une incidence sur les dépenses en immobilisations de ces compagnies, notamment l'accès à de multiples exploitants de transports à grande distance, l'amélioration des droits de circulation, l'interconnexion et l'arbitrage. L'une des principales conclusions est que

l'aptitude de ces compagnies à engager des investissements ne dépend pas essentiellement des dispositions réglementaires, même si les décisions de réglementation, prises séparément, peuvent revêtir une importance cruciale pour une compagnie de chemin de fer d'intérêt local. La question la plus importante consiste à déterminer le volume de trafic que les compagnies d'intérêt local peuvent attirer et conserver, compte tenu de la conjoncture économique générale, des événements qui touchent les principaux expéditeurs et de la concurrence du transport routier.

Thomas W. Ross et W.T. Stanbury

Propositions de politiques visant l'accroissement de la concurrence sur les marchés canadiens de transport aérien

Ce rapport traite d'une variété d'orientations proposées au gouvernement pour améliorer le rendement et surtout la compétitivité de l'industrie du transport aérien. Il commence par décrire la situation actuelle de la concurrence sur les marchés canadiens du transport aérien et par analyser le cadre actuel des politiques gouvernementales. Il analyse un vaste éventail d'options stratégiques qui portent surtout sur des mécanismes destinés à maintenir ou à renforcer la concurrence et qui comprennent : 1) des politiques de nature comportementale, comme le rétablissement de la réglementation et des règles à l'égard des pratiques de prix déloyales, dans le but d'exercer un contrôle sur le comportement des transporteurs aériens; 2) des politiques structurales dont l'objet est de réduire le pouvoir du transporteur, soit directement (en le morcelant), soit indirectement (en facilitant la pénétration du marché par d'autres transporteurs intérieurs en réduisant les obstacles à cet égard); 3) des politiques destinées à favoriser la pénétration des marchés canadiens du transport aérien par des transporteurs étrangers. Le rapport dresse la liste des options privilégiées : 1) considérer les moyens de stimuler la pénétration du marché intérieur en facilitant l'accès aux capitaux étrangers (par l'assouplissement des dispositions réglementaires relatives aux intérêts étrangers) et l'accès aux installations aéroportuaires importantes (créneaux, portes, comptoirs); 2) modifier le régime applicable à l'établissement de prix abusifs de façon à fournir plus de clarté aux entreprises de grosse taille; 3) adopter unilatéralement un certain nombre de politiques dans le but de réduire les obstacles à la pénétration des marchés canadiens par des transporteurs étrangers. Ces politiques englobent l'octroi de droits d'établissement, celui de droits dits modifiés de sixième liberté (ou de cabotage indirect) et l'assouplissement des dispositions réglementaires régissant les intérêts étrangers de façon à favoriser les accords de franchise avec des transporteurs étrangers au Canada. Enfin, les auteurs incitent le gouvernement à amorcer des pourparlers avec l'Europe, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Mexique sur la création d'un espace aérien commun. Enfin, la liste des politiques qui n'ont pas l'aval des auteurs comprend les propositions de morcellement d'Air Canada, de rétablissement de la réglementation de l'industrie du transport aérien et d'octroi unilatéral de droits généraux de cabotage.

Andrew Shea

Évaluation des politiques d'accès concurrentiel dans d'autres industries et pays : une analyse documentaire

Cette étude du Conference Board du Canada passe en revue la documentation récente pour évaluer a) l'expérience des politiques de réglementation de la liberté d'accès dans les secteurs industriels canadiens qui ont mis en œuvre de telles politiques et b) l'expérience d'autres pays des politiques de réglementation de la liberté d'accès dans l'industrie ferroviaire. Dans chaque cas, l'étude examine les caractéristiques essentielles des politiques concernant l'accès, les raisons de leur mise en œuvre, la mesure dans laquelle elles atteignent les objectifs visés et la pertinence de l'expérience pour l'industrie ferroviaire canadienne.

Richard Soberman

Les transports en commun dans les municipalités canadiennes : incidences sur la *Loi sur les transports au Canada* et sur le rôle fédéral dans les transports en commun

De plus en plus, les municipalités canadiennes essaient de réduire leur dépendance à l'égard de l'automobile et d'accroître la compétitivité des transports en commun comme moyen d'en arriver à un développement plus durable grâce aux améliorations apportées à ces derniers et aux services ferroviaires de banlieue. Compte tenu des engagements pris par le Canada au chapitre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le gouvernement fédéral cherche résolument lui aussi à atteindre ces objectifs. Les exploitants canadiens de transports en commun sont relativement efficaces puisque, grâce aux tarifs, ils recouvrent en moyenne environ 62 % de leurs frais d'exploitation, soit un montant beaucoup plus élevé que leurs homologues des États-Unis. Mais ils sont loin de pouvoir investir suffisamment pour remplacer leurs véhicules de transports en commun, remettre en état les infrastructures et étendre leurs services en fonction de la croissance de la population. Les administrations municipales demandent donc que le gouvernement fédéral vienne en aide financièrement aux transports en commun urbains, principalement en leur versant une partie des taxes fédérales sur les carburants générées dans les zones urbaines. Certaines considèrent la rationalisation et l'abandon des réseaux ferroviaires comme des occasions d'implanter de nouveaux corridors de transports en commun, ce qu'elles ne pourront sans doute pas faire si le gouvernement fédéral ne leur accorde pas un financement spécial pour acquérir les emprises nécessaires. Le rapport propose un certain nombre de changements à apporter à la *Loi sur les transports au Canada*, dont le plus important consisterait à faciliter l'acquisition de corridors ferroviaires abandonnés pour que ceux-ci servent aux transports en commun urbains, et à établir un mécanisme pour l'examen périodique des contrats d'exploitation relatifs aux trains de banlieue. Tout argent frais consacré aux transports en commun devrait se limiter aux projets d'immobilisations, comme l'acquisition de corridors ferroviaires; et le partage des frais relatifs à l'aide financière accordée aux exploitants de transports en commun, être fondé sur le rendement.

Trans-Group

Sécurité ferroviaire et accès concurrentiel avec droits de circulation communs

Ce rapport analyse les questions de sécurité qui se rattachent aux droits de circulation en précisant les risques supplémentaires que peuvent faire courir deux compagnies ferroviaires qui exploitent des trains sur la même voie. Il propose que les participants prennent des mesures appropriées pour atténuer ces risques.

InterVISTAS Consulting Inc. (Michael Trethaway) Propriété, gestion et réglementation des prix des aéroports

Ce rapport analyse d'autres modèles de régie et de réglementation des aéroports dans le monde entier. Le transport aérien est un secteur en plein essor qui nécessite des investissements constants. Le rapport analyse la tendance marquée à la privatisation des aéroports, qui vise à alléger le fardeau des pouvoirs publics en matière d'investissements. L'auteur analyse les modèles de privatisation et de gestion internationaux en se concentrant sur la version à but non lucratif propre au Canada. Il voit dans les frais d'améliorations aéroportuaires mises en place pour générer les capitaux nécessaires à l'agrandissement des aéroports l'une des conséquences de cette approche. Il étudie également d'autres formes de réglementation des prix des aéroports et préconise la plus grande prudence dans l'adoption d'une réglementation des prix.

WESTAC

Pour comprendre l'accès concurrentiel dans le secteur ferroviaire

Dans le cadre des consultations, le Comité a invité le Western Transportation Advisory Council (WESTAC) à préparer un rapport soulignant : 1) les positions des parties intéressées énoncées dans leurs mémoires publics sur la question de l'accès concurrentiel dans le secteur ferroviaire; 2) les propositions de réforme des dispositions sur l'accès concurrentiel et la protection des expéditeurs que contient la Loi sur les transports au Canada. En plus de comparer les propositions aux dispositions en vigueur de la Loi, le rapport propose une liste de questions critiques concernant les règles de l'accès concurrentiel et les prix d'accès, établit le profil des positions sur le soutien des dépenses en immobilisations et les structures émergentes du marché, ainsi que dresse le profil des positions des expéditeurs, des compagnies ferroviaires, des gouvernements, des syndicats et d'autres parties.