

NOTES D'ALLOCUTION

Je suis très heureux que l'Institut agréé des Transports - Amérique du Nord m'ait fourni cette occasion de vous entretenir de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

Le 29 novembre prochain, 5 ans se seront écoulés depuis le dîner au cours duquel je me suis adressé aux membres de l'Institut. J'avais été invité à prendre la relève de l'honorable Doug Young, alors ministre des Transports, qui avait dû annuler son engagement.

À ce dîner, on m'avait demandé de parler des nouvelles orientations que le Ministre et le Ministère envisageaient pour les transports au Canada, et d'aborder plus particulièrement le projet de *Loi sur les transports au Canada*.

J'avais alors mentionné qu'en affaires, le statu quo équivaut à prendre du retard. Le Parlement et le gouvernement ont dû être préoccupés par le statu quo et de tout retard subséquent. Par conséquent, afin de garantir que le cadre législatif et réglementaire du gouvernement en matière de transport demeure actualisé, le Parlement a prévu l'article 53 de la *Loi sur les transports au Canada*.

Il s'agit de l'article qui exige que le Ministre entreprenne, un examen de la loi, quatre ans après son entrée en vigueur.

À ce moment-là, quatre ans, me paraissait bien loin dans le temps et j'étais loin de me douter qu'on me demanderait de faire partie de l'équipe chargée de cet examen.

Je commencerai d'abord par vous dire ce que je *ne peux pas faire* ce soir. Je ne peux pas vous fournir la vision de notre Comité d'examen pour une politique des transports ni vous fournir de solutions ou même d'éléments de solutions aux nombreux problèmes que bon nombre de parties intéressées ont identifiés.

Si je ne peux le faire, c'est que nous n'en sommes pas là. Nous poursuivons nos consultations et nous sommes encore en train d'absorber tout ce qui pourrait être pertinent.

Cependant, ce soir je vous parlerai de trois choses:

- du mandat du Comité d'examen;
- du programme de recherche;
- des prochaines étapes.

Au cas où vous n'auriez pas eu la chance de consulter notre site Web et que vous n'auriez pas vu l'avis de nomination que le Ministre a émis au mois de juin dernier, je vous présenterai brièvement les membres du Comité d'examen :

À mon avis, le Comité désigné par le Ministre offre un excellent équilibre régional et rassemble des individus ayant des antécédents diversifiés qui seront grandement profitables pour cet examen.

Le président, Brian Flemming, de Halifax, a été conseiller politique du très honorable Pierre Elliott Trudeau.

L'honorable Bob Rae, ancien premier ministre de l'Ontario.

M. Glen Findlay, agriculteur et ancien ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba.

M. Bill Waters, économiste et professeur réputé et directeur du "Centre for Transportation Studies" de l'Université de la Colombie-Britannique.

Pour ma part, j'ai l'honneur d'agir à titre de vice-président. Avant cette affectation, j'ai occupé le poste de vice-président de l'Office des transports du Canada.

Mandat

Comme je l'ai mentionné plus tôt, notre mandat provient de l'article 53 de la *Loi sur les transports au Canada*. Cet article prévoit que nous devons entreprendre un examen complet de l'application de la loi et de toute autre loi dont le Ministre est responsable et qui porte sur la réglementation économique d'un mode de transport ou sur toute activité de transport assujettie à la compétence législative du Parlement.

Selon le *Tableau des lois d'intérêt public et des ministres responsables* publié par le réviseur rédactionnel en chef du ministère de la Justice, le ministre des Transports est responsable de quelque 49 lois d'intérêt public du Parlement. Il est vrai que certaines de ces lois traitent d'autres questions comme la sécurité. Cependant, beaucoup traitent, en partie du moins, de la réglementation économique d'un mode de transport assujetti à la compétence législative du Parlement.

Je vous mentionne ces détails pour souligner la portée et l'étendue du mandat du Comité d'examen.

Le rôle principal du Comité d'examen consiste à évaluer si cette loi offre aux Canadiens un réseau de transport, sécuritaire, économique, efficient et adéquat.

Ceci dit, le Comité, dans l'exécution de son mandat, tient compte du fait que certains changements législatifs viennent tout juste d'être apportés et qu'il pourrait être prématuré de procéder à une évaluation.

Nous tiendrons aussi compte du fait que certaines lois comportent leur propre mécanisme d'examen, par exemple l'article 144 de la *Loi maritime du Canada* exige qu'un examen des dispositions et de l'application de cette loi soit effectué avant le 11 juin 2003.

En plus des dispositions de l'article 53 de la LTC, le Ministre a inclus dans le mandat du Comité des questions précises à étudier. Il nous a demandé d'examiner des façons d'accroître la concurrence dans le secteur ferroviaire, y compris des *droits de circulation améliorés* et des *chemins de fer régionaux* et de produire un rapport provisoire sur les questions d'accès, d'ici la fin de décembre cette année.

Outre les questions d'accès concurrentiel aux services ferroviaires, le Ministre a demandé que la pertinence du cadre législatif actuel soit examinée par rapport à un éventail de questions, soit:

- les dépenses en immobilisations requises pour accroître la productivité
- le commerce électronique et à la logistique globale
- les nouvelles structures émergentes de l'industrie
- les objectifs de développement durable
- la préservation des corridors ferroviaires urbains pour les besoins futurs du transport en commun

Enfin, nous devons examiner toutes ces questions et présenter notre rapport final d'ici le 1^{er} juillet 2001. Il nous reste donc moins de huit mois pour terminer l'Examen.

Consultations

Nous avons entrepris un vaste programme de consultations dans le cadre duquel nous nous rendrons dans chaque province et territoire avant la fin de l'Examen. Au cours de ces consultations, nous aurons la chance de rencontrer les responsables gouvernementaux et les parties intéressées.

À ce jour, nous nous sommes rendus dans six provinces et nous avons rencontré plusieurs parties, à savoir des expéditeurs et des associations d'expéditeurs, des compagnies de chemins de fer, et des compagnies de transport aérien et des associations de transporteurs de tous les modes, différents utilisateurs de services de transport et d'autres parties intéressées.

Demande de présentations

Le Comité a initié un appel de présentations dans le cadre duquel nous avons invité les parties intéressées à nous faire part de leurs opinions et commentaires sur des questions concernant le mandat du Comité.

Par souci de transparence, mais aussi dans le but d'inclure les parties intéressées tout au long de l'Examen, des copies des présentations reçues sont affichées sur notre site Web.

Vision

Avant de passer au prochain point, je crois qu'il est important de souligner que même si une partie de notre mandat consiste à étudier la pertinence de la législation des transports, nous n'avons aucunement l'intention de nous en tenir simplement aux résultats des quatre dernières années.

Nous examinons les besoins futurs en matière de transport et nous souhaitons que les présentations des parties intéressées comportent des opinions sur des changements et des améliorations axés sur l'avenir.

Recherche

Le Comité a instauré un programme de recherche sur les questions découlant de son mandat ou ayant été identifiées comme étant pertinentes à la suite des consultations entreprises.

Ce programme portera sur des questions identifiées comme étant communes à tous les modes de transport ou à certains d'entre eux. Comme je l'ai déjà mentionné, nous abordons d'abord notre mandat de façon globale et nous nous proposons d'examiner toutes les questions afférentes.

Un nombre d'études spécifiques ont été ciblées. Bien que tous les points auxquels je vais faire référence dans un instant seront examinés, ils ne feront sans doute pas tous l'objet d'étude en profondeur. À la suite d'un examen préliminaire, certains pourraient être ajoutés et d'autres retranchés.

Accès concurrentiel aux réseaux ferroviaires

Dans l'évaluation de l'accès concurrentiel aux réseaux ferroviaires, la recherche portera essentiellement sur :

- les tendances récentes et historiques dans le rendement opérationnel et financier des chemins de fer nord-américains;
- la nature de la concurrence au Canada (y compris une enquête auprès des expéditeurs);
- l'efficacité des dispositions actuelles sur l'accès concurrentiel; et
- les propositions pour accroître la concurrence dans le secteur ferroviaire, y compris une interconnexion élargie, des droits de circulation améliorés, des chemins de fer régionaux et autres concepts d'accès.

Il sera aussi important d'examiner l'expérience de l'accès concurrentiel aux réseaux ferroviaires dans d'autres pays ainsi que l'expérience de l'accès concurrentiel dans d'autres industries comportant un réseau [par exemple les télécommunications, l'électricité et le gaz].

Il faudrait peut-être également s'arrêter sur certains aspects juridiques, comme les répercussions constitutionnelles de l'accès pour les chemins de fer provinciaux et les répercussions possibles de la tarification de l'accès sur le commerce.

Pour ce qui est des structures émergentes de l'industrie, la recherche visera la restructuration des transporteurs et de leurs marchés découlant des modifications réglementaires, des progrès technologiques et des tendances mondiales. La recherche englobera aussi des leçons tirées de l'expérience des autres pays et des comparaisons entre les modes.

Le Ministre a également demandé au Comité d'examiner l'efficacité globale du cadre législatif et réglementaire actuel pour soutenir les niveaux élevés de **dépenses en immobilisations**. Pour ce volet, l'accent sera mis sur la suffisance de l'infrastructure actuelle, le rendement financier et les incitatifs pour investir dans l'infrastructure. Le Comité se penchera aussi sur les impacts sur les objectifs de transport et l'activité économique. *[Le Comité examinera chaque type d'infrastructure et les comparaisons entre les types; l'examen portera notamment sur les chemins de fer, les aéroports, le système de navigation aérienne, les ports, la voie maritime du Saint-Laurent, les routes et le transport en commun].*

Pour aborder la **gestion et la responsabilité** des fournisseurs d'infrastructure de transport nouvellement commercialisés, la recherche sera concentrée sur les principes de gestion et de responsabilité, mais comprendra aussi un examen de la relation de la gestion avec le rendement économique des entités nouvellement commercialisées [p. ex. aéroports, ports, voie maritime du Saint-Laurent, NavCanada].

*En ce qui concerne les **questions relatives au transport durable**, la recherche portera sur les modèles de rechange applicables aux mesures du gouvernement pour mettre en œuvre les objectifs et les politiques de transport durable, de même que sur les responsabilités relatives de chaque palier de gouvernement, notamment par rapport aux conditions urbaines.*

*La recherche entourant la **préservation des corridors ferroviaires urbains pour les besoins futurs du transport en commun**, pourrait traiter de l'efficacité possible de mesures pour alléger la congestion urbaine et les impacts connexes.*

*Les **répercussions du commerce électronique sur les transports** commencent à susciter de vives discussions dans plusieurs forums. La recherche examinera donc les effets de l'échange électronique de renseignements, p. ex. sur la demande de transport, la logistique, les choix de mode, l'utilisation efficiente de l'équipement, les coûts et les effets environnementaux.*

*Enfin pour l'**accessibilité des transports pour les personnes ayant une déficience**, la recherche évaluera les occasions d'accroître l'accessibilité dans tous les modes de transport de passagers, les instruments de politique possibles et leurs coûts.*

Prochaines étapes

Rapport provisoire

Comme je l'ai déjà indiqué, il faudra soumettre un rapport provisoire sur la question de l'accès concurrentiel aux réseaux ferroviaires d'ici la fin de l'année. J'aimerais souligner qu'il s'agit d'un rapport provisoire qui ne contiendra pas de conclusions et de recommandations finales sur la question. Ce rapport fera le point sur nos progrès, sur les propos des parties intéressées et sur les questions qui devront être abordées, selon nous, avant de formuler des recommandations sur les droits de circulation et d'autres concepts d'accès.

Cependant, le Comité a également l'intention de maintenir un dialogue permanent tout au long de la période d'examen. Nous avons établi un cadre d'examen qui favorise le dialogue à l'aide des mesures suivantes : un site Web, un vaste programme de consultation avec les provinces et les parties intéressées, une demande de présentations, l'affichage des présentations sur le site Web et un programme de recherche complet.

Dans la nouvelle année, nous continuerons nos consultations; nous nous rendrons dans les Maritimes, à Terre-Neuve et dans les Territoires où, faute de temps, nous n'avons pu aller avant la fin de l'an 2000.

En janvier, nous publierons un document des enjeux mettant en valeur certaines questions que nous avons cernées au sujet de divers éléments de notre mandat. Nous prévoyons aussi organiser des forums sur certaines questions clés. Nous aimerions faire participer les différentes parties à des discussions importantes sur des questions précises et avoir un échange de points de vue.

Je ne me fais aucune illusion quant à la possibilité d'en arriver à une entente ou un consensus en ce qui a trait aux questions complexes ou controversées, mais j'espère que nous pourrons au moins faire quelques progrès sur certains éléments de solutions aux questions.

Je vous remercie de votre attention. J'invite ceux parmi vous qui sont intéressés à suivre les progrès du Comité ainsi que le processus des consultations à consulter notre site Web.