

Chapitre 20

Vers une vision nationale des transports

Durant ses consultations, le Comité a entendu de nombreux intervenants réclamer une vision nouvelle et dynamique des transports pour le Canada. Pour la plupart d'entre eux, cette vision suppose un leadership plus fort de la part du gouvernement fédéral aux fins d'une coordination, d'une harmonisation et d'une intégration plus poussées des divers modes de transport.

Il est certes possible d'énoncer une vision pour la politique nationale des transports, mais celle-ci ne saurait être mise en œuvre par les seules politiques fédérales. La législation et la politique fédérales ne s'appliquent qu'aux composantes du système de transport qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Une grande partie de ce système, sinon la plus grande, consiste en des routes relevant de la compétence des provinces et des municipalités. Si leurs grandes orientations et leurs lois ne s'inscrivent pas dans une vision nationale, il sera difficile d'en arriver à un système efficient et harmonisé. Il y aura lieu, à tout le moins, de s'attendre à certains conflits.

Les administrations provinciales et locales concentrent principalement leur attention, et à juste titre, sur les préoccupations immédiates de leurs résidents et de leur région. Il est néanmoins apparu évident au Comité que l'on reconnaît à l'échelle du Canada la nécessité d'une perspective et de structures institutionnelles nationales pour encourager les Canadiens à appuyer une vision plus large. Le gouvernement fédéral jouit des pouvoirs d'imposition et d'application des ressources nécessaires pour encourager la conformité à une vision nationale. Il dispose du mandat et des pouvoirs voulus pour intervenir à l'échelle internationale et exercer son leadership à l'égard des questions d'intérêt commun pour les provinces.

En avril 2001, le Ministre a annoncé une initiative devant permettre d'élaborer une nouvelle vision ou un schéma d'orientation des transports. Le présent chapitre est destiné à contribuer à ce processus en examinant la déclaration de la politique nationale des transports qui figure à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*. Il s'ouvre par une brève synthèse des nombreuses suggestions faites au Comité au sujet des vastes orientations de la politique des transports. La deuxième partie examine et commente l'article 5 de la Loi. Enfin, le Comité offre certaines suggestions quant à un énoncé de la politique nationale des transports.

Ce que le Comité a entendu

On s'accorde à reconnaître la nécessité d'un énoncé de vision au sujet de la politique nationale des transports. Les participants aux consultations du Comité avaient diverses interprétations de ce que cela veut dire, mais ils étaient presque tous en faveur de la création d'un tel énoncé¹.

Les intervenants ont mentionné au Comité que l'énoncé de la politique nationale des transports devrait reconnaître l'importance des transports en général et de l'infrastructure en particulier pour le bien-être économique. Un réseau de transport efficient et efficace est essentiel au développement économique des régions et de tout le pays. Le transport est le pivot du commerce national et international. Il est essentiel à la fabrication et au commerce des produits à base de matières premières, et il est essentiel au fonctionnement des régions urbaines, où une bonne partie de la richesse est créée dans une nouvelle économie.

Les participants à l'examen ont semblé unanimes à croire que le réseau de transport devrait être dicté par les usagers et les forces du marché et non par les directives du gouvernement. Ils ont toutefois reconnu dans l'ensemble la nécessité d'un soutien public quelconque de l'infrastructure ou de l'accessibilité pour les collectivités rurales et éloignées (ce qui n'est pas exclusivement une responsabilité fédérale).

L'opinion générale veut que la concurrence du marché à l'intérieur des modes de transport et entre ceux-ci soit le mécanisme d'organisation du transport, dans la mesure du possible. Là où la concurrence fait défaut, il faudrait qu'il y ait réglementation ou adoption de politiques favorables à la concurrence pour compenser.

De nombreux intervenants ont réclamé une augmentation des dépenses fédérales au titre de l'infrastructure des transports, afin qu'elles se comparent aux dépenses consacrées par le gouvernement des États-Unis à la réalisation de sa vision nationale des transports. Le Comité convient que l'infrastructure est essentielle à la performance économique, mais, à son avis, elle nécessite le bon investissement au bon endroit et au bon moment. Il faut investir dans l'infrastructure là où c'est le plus nécessaire et le plus utile. Le Comité considère que les réformes institutionnelles entreprises au Canada — l'importance accrue du financement par les utilisateurs et le contrôle de l'infrastructure — sont la bonne approche et il a recommandé que de nouveaux efforts soient mis en œuvre en ce sens. Les États-Unis ont beaucoup plus

d'argent à investir dans l'infrastructure. Le Canada doit investir plus judicieusement et le Comité croit qu'il est sur la bonne voie à cet égard.

On a également fait largement appel au leadership du gouvernement fédéral pour aider à harmoniser les règlements et les politiques d'une province et d'un territoire à l'autre et avec les États-Unis, dans la mesure du possible. Les provinces jouissent de pouvoirs constitutionnels qu'elles souhaitent protéger, et il est souvent nécessaire de permettre un certain écart dans les politiques entre les régions. Néanmoins, le Comité a entendu de nombreuses voix — y compris celles des gouvernements provinciaux et territoriaux — réclamer que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership en vue de concilier les opinions et de promouvoir l'harmonisation et, partant, une plus grande efficacité dans tous les modes de transport à l'échelle du pays.

On s'entend également pour dire que les politiques gouvernementales devraient viser l'uniformité de traitement de tous les modes et que, par conséquent, les politiques en matière d'imposition, de réglementation ou d'investissement public ne devraient pas nuire à la répartition efficace du trafic et des ressources entre les modes.

Les lignes directrices qui précèdent satisfont à une autre exigence mentionnée par de nombreux participants aux travaux du Comité — soit l'importance de favoriser un système de transport continu qui facilite l'échange et l'intégration des services modaux et de toutes les composantes des chaînes d'approvisionnement modernes.

Certains participants ont également dit au Comité qu'ils étaient très préoccupés par l'impact des transports sur l'environnement et que le développement durable devrait être partie intégrante d'une vision nationale des transports.

Il y a une autre question qui n'a pas souvent été mentionnée mais qui, selon le Comité, rallie bien des suffrages, à savoir que le système de transport doit être accessible aux personnes ayant une déficience.

L'énoncé de politique actuel

Lors de leurs présentations au Comité, les intervenants ont mentionné les uns après les autres l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada* — l'énoncé de la politique nationale des transports (voir l'encadré).

Les intervenants ont demandé au Comité de recommander des modifications à la politique nationale des transports. Une étude comparative de l'énoncé de politique depuis son enchâssement dans la *Loi nationale sur les transports*

Loi sur les transports au Canada de 1996 — Politique nationale des transports

5. Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs — y compris des personnes ayant une déficience — en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, et, d'autre part, que ces objectifs sont plus susceptibles de se réaliser en situation de concurrence de tous les transporteurs, à l'intérieur des divers modes de transport ou entre eux, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale, des avantages liés à l'harmonisation de la réglementation fédérale et provinciale et du contexte juridique et constitutionnel :
- a) le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique;
 - b) la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;
 - c) la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs et entre modes de transport;
 - d) les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;
 - e) chaque transporteur ou mode de transport supporte, dans la mesure du possible, une juste part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics;
 - f) chaque transporteur ou mode de transport soit, dans la mesure du possible, indemnisé, de façon juste et raisonnable, du coût des ressources, installations et services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public;
 - g) les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas :
 - (i) un désavantage injuste pour les autres liaisons de ce genre, mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis, à l'importance du trafic, à l'ampleur des activités connexes ou à la nature du trafic ou du service en cause,
 - (ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes ayant une déficience,
 - (iii) un obstacle abusif à l'échange des marchandises à l'intérieur du Canada,
 - (iv) un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou de ses régions, ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens;
 - h) les modes de transport demeurent rentables.

Il est en outre déclaré que la présente loi vise la réalisation de ceux de ces objectifs qui portent sur les questions relevant de la compétence législative du Parlement en matière de transports.

Loi nationale sur les transports de 1967 — Politique nationale des transports

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

- a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;
- b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux derniers publics;
- c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé; et
- d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas
 - (i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type de trafic ou du service en cause, ou
 - (ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport...

de 1967 montre que sa longueur et sa complexité se sont accrues. La *Loi nationale de 1987 sur les transports* et la *Loi sur les transports au Canada* de 1996 ont ajouté de nouvelles conditions et des réserves supplémentaires aux dispositions existantes. Par conséquent, l'énoncé renferme actuellement tellement d'objectifs et énumère de si nombreuses réserves que même les parties qui défendent des positions diamétralement opposées peuvent y trouver des arguments pour étayer leurs points de vue respectifs. La version actuelle a été critiquée par ceux qui en connaissent l'historique en raison de sa complexité et de son obscurité, de ses réserves superflues et de ses contradictions apparentes. Selon une étude particulièrement poussée effectuée pour le Comité, « elle est vague et floue et manque de vision² ».

Lorsqu'ils ont rédigé l'énoncé de politique, les législateurs semblent avoir essayé de satisfaire toutes les parties intéressées en même temps. Pourtant, une politique doit comporter des choix. Un énoncé législatif de la politique nationale des transports est trop important pour devenir simplement un moyen de reconnaître tous les intérêts différents.

Évolution de l'énoncé de politique

Comme il est indiqué au chapitre 3, la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports a fait une distinction entre la politique nationale et la politique nationale des transports. La Commission MacPherson a recommandé que :

une politique nationale du transport doit viser à assurer l'utilisation parcimonieuse des ressources économiques et humaines dans le transport des personnes et des marchandises. Cela revient à dire que, compte tenu des préférences de ceux qui désirent se déplacer ou transporter leurs biens, le transport doit s'effectuer le plus efficacement possible.

Cette recommandation a été adoptée dans la *Loi nationale sur les transports* de 1967 :

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada...

L'énoncé décrit ensuite les répercussions de cet objectif dont voici une paraphrase :

- a) tout règlement devrait être neutre et ne devrait pas influencer les choix entre les modes;
- b) les modes (et, implicitement, les différents transporteurs) supportent « ... une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics »;
- c) chaque moyen de transport (et transporteur) est indemnisé pour les services publics commandés;
- d) les prix et les services n'imposent pas « un désavantage injuste... mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis, à l'importance du trafic, à l'ampleur des activités connexes... »

Tous ces principes — quoique le texte en ait été remanié — ont été repris à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996.

La Commission MacPherson a été explicite lorsqu'elle a dit que pour être efficient, un système doit compter le plus possible sur la concurrence du marché :

Lorsqu'il s'agit d'élaborer une politique nationale en matière de transport, il importe d'encourager le jeu de la concurrence là où la structure des industries se prête à l'exercice d'une concurrence effective et diffuse et de réglementer là où la structure de l'industrie ne se prête pas à une telle concurrence.

L'importance de la concurrence du marché n'a pas été mentionnée explicitement dans la Loi de 1967, mais une phrase en ce sens a été ajoutée en 1987 et conservée en 1996 :

...la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces...

Au fil des ans, les modifications apportées à la loi en 1987 et en 1996 ont ajouté un certain nombre de considérations supplémentaires à l'énoncé de la politique nationale des transports, et plusieurs autres ont été suggérées au Comité. La *Loi nationale de 1987 sur les transports* a ajouté la sécurité aux objectifs, soit les « normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique ».

La Loi de 1987 a également introduit le principe de l'accessibilité aux personnes handicapées en disant plus précisément que les liaisons assurées doivent s'effectuer « à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas... un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées ». Elle a en outre ajouté des objectifs de développement régional à la liste des éléments essentiels à la mise en place d'un réseau de transport rentable et bien adapté.

Les observations faites au Comité incluaient d'autres suggestions qui pourraient venir s'ajouter aux principaux objectifs d'une politique nationale des transports, y compris l'équité, l'intégration intermodale, l'obligation de rendre compte de même que l'environnement et le développement durable. L'efficacité énergétique viendrait probablement s'y ajouter si un examen de la Loi avait lieu en période de pénurie d'énergie ou à un moment où les prix de l'énergie sont élevés.

Quiconque revoit la politique des transports est tenté d'inclure toutes sortes de qualités souhaitables que pourraient posséder les transports. Or, plus grand est le nombre d'adjectifs et de qualificatifs que renferme un énoncé de politique, plus vague et moins bien ciblée sera cette politique. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne peut pas et ne devrait pas y avoir autant d'intérêts et de pressions qu'il y a d'individus et de groupes d'intérêts dans la société, mais il est essentiel de ne pas perdre de vue les buts fondamentaux communs.

Le Comité souscrit au principal objectif qui sous-tend la politique nationale des transports depuis plus de trois décennies : le Canada doit pouvoir compter sur un réseau de transport efficient et économique. Il y a des buts secondaires que la société voudra vraisemblablement atteindre, mais ils ne devraient pas éclipser l'objectif fondamental.

Si les politiques visées vont à l'encontre de l'efficience du système et imposent des coûts aux transporteurs et aux utilisateurs, elles doivent être appliquées selon des principes de coût-efficacité, de manière, de préférence, à ne pas nuire à un choix efficient des modes de transport. Si la réalisation de certains buts non rentables entraîne des coûts substantiels, la question qui se pose consiste à savoir si ces coûts devraient être prélevés auprès des transporteurs et des usagers ou s'il conviendrait que les contribuables les assument « à titre de services publics commandés ». Il n'y a pas de réponse simple ni générale à cette question.

La section qui suit énumère les principes qui, de l'avis du Comité, devraient être intégrés à un énoncé révisé de la politique nationale des transports. Ils ne sont pas libellés dans un langage juridique qui conviendrait à une nouvelle loi; l'accent a été mis sur les concepts plutôt que sur un langage particulier.

Vers un nouvel énoncé de la politique nationale des transports

Le guide général qui suit définit les caractéristiques d'une politique nationale des transports souhaitable. Il s'agit d'un énoncé de principes généraux ou d'intentions; la politique ne pourra pas toujours être conforme à ces principes, mais ils constituent une cible en quelque sorte. L'énoncé a pour but de guider la politique « nationale » des transports, mais, en raison du chevauchement de compétences, chaque palier de gouvernement dispose d'outils d'intervention pour atteindre (ou contrecarrer) les buts de la politique nationale. Cette question n'est pas abordée dans ces lignes directrices.

1. La prospérité et la croissance économique sont tributaires d'un réseau de transport rentable et efficient qui utilise au mieux et au moindre coût total tous les modes de transport.
2. La concurrence et les forces du marché doivent guider le réseau de transport.
3. À défaut de concurrence, des règlements pourraient s'avérer nécessaires pour limiter l'exercice du pouvoir sur le marché. De tels règlements devraient être neutres, c'est-à-dire qu'ils ne devraient favoriser aucun transporteur ou mode de transport plutôt qu'un autre.
4. Les utilisateurs des transports et les fournisseurs de services de transport assument les coûts réels des ressources, installations et services qui sont mis à leur disposition aux frais de l'État et, dans la mesure du possible, les installations d'infrastructures publiques communes incluent la participation directe des utilisateurs à la prise de décisions relatives au financement et aux dépenses.

Le présent énoncé fait allusion à « une juste part », mais le principe directeur est un objectif de recouvrement intégral des coûts, lorsque c'est possible.

Les quatre premiers principes décrivent un système idéal de transport concurrentiel axé sur le marché. Or, des contraintes sociales sont imposées au système de transport. Comme le Comité l'a reconnu d'entrée de jeu, le transport ne relève pas uniquement de l'économie. Par exemple, surtout dans un vaste pays dont la population est restreinte, certains secteurs de l'économie ne seront pas en mesure de financer un système de transport purement commercial. La politique gouvernementale exigera que le réseau de transport desserve tous les Canadiens, du moins jusqu'à un certain point, même s'il n'est pas rentable.

Il est souhaitable, cependant, que de telles interventions soient le plus efficaces et le plus rentables possible. La prochaine série de principes englobe les principales contraintes de la politique gouvernementale qui devront être imposées à un réseau de transport autrement à caractère purement commercial. Il convient de signaler que les différents paliers de gouvernement pourraient imposer et mettre en œuvre des modifications à un système de transport purement commercial.

5. Le réseau de transport est conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique.

On peut s'attendre à ce qu'un système commercial soit sûr, mais, en fin de compte le niveau de sécurité optimal est une question d'intérêt public.

6. Tous les Canadiens doivent jouir d'un accès raisonnable au réseau de transport. Lorsqu'un tel accès ne peut leur être assuré sur une base commercialement viable, les gouvernements ne devraient le leur fournir que de manière à réduire au minimum l'ingérence dans le système commercial, ou les modifications qui doivent y être apportées.

Il s'agit là d'une exigence particulièrement difficile. L'énoncé de politique et les initiatives d'orientation montrent que les Canadiens désirent un réseau de transport qui soit accessible à la vaste majorité de la population. Il serait impraticable d'avoir des services de transport par jet, voire même des routes pavées, dans chaque collectivité. Mais, dans la mesure où c'est faisable, les Canadiens s'attendent à ce qu'une infrastructure et des services de transport minimums soient accessibles à presque tout le monde. Bon nombre des liens individuels des réseaux d'infrastructure ne pourraient pas être financés uniquement à l'aide des frais d'utilisation. La tendance vers une plus grande dépendance à l'égard de la prestation commerciale de l'infrastructure — une orientation à laquelle le Comité souscrit — révèle des subventions et un interfinancement auparavant cachés pour la prestation d'une infrastructure et de services là où ils ne sont pas commercialement viables. Les Canadiens s'attendent à ce que ces installations et ces services continuent d'exister. Cependant, la fourniture d'une infrastructure commerciale, dans la mesure du possible, obligera les gouvernements à s'interroger sur le niveau approprié des services et sur la façon de les fournir de la manière la plus efficiente et la plus juste possible. Il s'agira là d'une question de politique importante tant à l'échelle fédérale que provinciale/territoriale.

7. Les interventions du gouvernement pour fournir des services non commerciaux se font de la manière la plus rentable et, dans la mesure du possible, ne favorisent pas un mode de transport au détriment d'un autre.
8. Les fournisseurs de services et d'infrastructure de transport sont indemnisés pour tout service public commandé qui les oblige à assumer des frais supplémentaires.

9. Les prix et les modalités ne constituent pas des obstacles abusifs à la circulation des personnes ayant une déficience.
10. Dans la mesure du possible, les coûts réels des incidences environnementales sont incorporés aux taxes et aux frais d'utilisation ou pris en compte par les règlements lorsque cela est plus efficient et plus efficace que l'imposition de frais directs.

L'ajout de ce principe montre qu'il ne suffit pas de parler de préoccupations environnementales; il importe de tenir constamment compte de ces préoccupations pour guider et faciliter les compromis entre les préoccupations environnementales et autres.

11. Le réseau de transport et la politique gouvernementale devraient aider les entreprises canadiennes à soutenir la concurrence sur la scène internationale.

Étant donné l'importance du commerce international et la nécessité pour les entreprises de transport et les industries canadiennes de soutenir la concurrence à l'échelle internationale, une considération de premier plan dans la mise en œuvre des politiques de transport — y compris l'imposition et les droits d'utilisation — est la nécessité de veiller à ce qu'elles ne désavantagent pas les intérêts canadiens sur le plan de la concurrence par rapport à des politiques étrangères qui peuvent déformer des marchés du transport autrement efficients.

Le Comité a élaboré ces lignes directrices pour donner une nouvelle orientation à la discussion de la politique canadienne des transports. Le Comité présente ces principes pour qu'ils servent de fondement à la rédaction d'un énoncé de politique nationale des transports qui remplacera l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*. Le Comité reconnaît que c'est au ministre des Transports et, en fin de compte, au Parlement que la rédaction incombera. Le Comité convient qu'il est important d'avoir un énoncé des principes directeurs pour une politique nationale des transports. Ses suggestions pourront servir de fondement à un énoncé qui pourra être peaufiné dans le cadre de nouvelles consultations et d'un processus législatif au cours des mois à venir. Le Comité espère qu'en optant pour des principes directeurs, il pourra y avoir un consensus général sur ce qui est important. Une telle entente sera la meilleure base possible sur laquelle édifier un système de transport qui répond aux besoins et aux attentes des Canadiens.

Notes

- ¹ Le résumé et les mémoires originaux des participants, disponibles sur le CD-ROM — y compris les gouvernements provinciaux/territoriaux et les administrations municipales de même que les associations de l'industrie — seront utiles pour le schéma d'orientation du Ministre.
- ² Trevor Heaver, « The Statement of National Transportation Policy: Assessment and Suggestions for Change », document préparé pour le Comité d'examen de la LTC, mars 2001. Le Comité a aussi profité des conseils de John Gratwick, « The Evolution of Canadian Transportation Policy », document préparé pour le Comité d'examen de la LTC, mars 2001.