



## QUESTIONS À L'ÉTUDE

Janvier 2001

Le 1<sup>er</sup> juillet 2000, le Comité d'examen a été chargé d'effectuer un « examen complet » de la *Loi sur les transports au Canada (LTC)*, à l'intérieur d'un an. Le Comité n'a jamais eu aucun doute quant à l'ampleur de la tâche. Son mandat couvre potentiellement tous les modes essentiels à l'économie nationale – air, route, rail et marine – qui transportent les personnes, marchandises ou produits dans toutes les régions, est et ouest, rurales et urbaines, nord et sud.

Afin d'atteindre ses objectifs dans le délai imparti, le Comité a entrepris plusieurs travaux simultanément :

- En sept mois, le Comité a tenu des **consultations** et des **réunions publiques** dans huit villes, de Vancouver à Halifax. Cinq autres séances auront lieu avant la fin de mars 2001, après quoi le Comité aura entendu, conformément à son objectif, les préoccupations des intervenants dans les 10 provinces et les 3 territoires.
- À la suite de la demande de **soumissions** qu'il a lancée, le Comité a reçu environ 150 mémoires officiels de groupes de l'industrie, de coopératives de producteurs, de syndicats, de compagnies de transport et de gouvernements provinciaux et municipaux. Ces documents ont été examinés attentivement et se trouvent sur le site Web de l'Examen de la LTC pour consultation (à moins que les auteurs aient précisé qu'il s'agit de matériel confidentiel).
- Le Comité a son propre **programme de recherche** et une quarantaine d'études ont été commandées à l'extérieur ou sont présentement effectuées par le personnel du Comité. Toutes les questions de transport seront ainsi couvertes et ces documents, jumelés aux renseignements obtenus au moyen des présentations et des consultations, donneront au Comité les données nécessaires pour formuler ses recommandations.

Au tout début de cet exercice, le Comité s'est vu confier une tâche spéciale plutôt urgente : examiner toutes les propositions actuelles visant à accroître la concurrence dans le secteur du transport des marchandises par chemin de fer et soumettre un rapport provisoire au plus tard le 31 décembre 2000. Le *Rapport provisoire sur l'accès concurrentiel dans le secteur ferroviaire* a été rendu public par le ministre des Transports le 10 janvier 2001. Le Comité n'a pas trouvé de façon de régler les problèmes de longue date qui s'avèrent parfois frustrants, mais il espère que le rapport clarifiera les questions fondamentales et les principaux points que les intervenants doivent aborder pour en arriver à des solutions pratiques. Le rapport final du Comité, qui portera sur tous les modes de transport relevant du mandat, contiendra également des recommandations sur l'accès concurrentiel dans le secteur ferroviaire.

Le présent document expose les grandes questions que le Comité étudie à la lumière des consultations effectuées et des mémoires soumis à ce jour, ainsi que des premières recherches. Ces questions sont regroupées sous des rubriques tirées du mandat du Comité. Elles sont accompagnées d'une brève introduction et d'un résumé des mémoires soumis.

***Il ressortira clairement du texte qui suit que le Comité a interprété son mandat de façon très large. Jusqu'à présent, la plupart des mémoires ont surtout traité de questions ferroviaires et de questions de transport du grain. Les mémoires portant sur d'autres sujets sont aussi pris en considération et font l'objet de ce document. Le Comité est toujours prêt à accepter d'autres mémoires par écrit sur les "Questions à l'étude".***

## **STRUCTURES ÉMERGENTES DE L'INDUSTRIE**

**« Étudier la mesure dans laquelle le cadre actuel est adéquat pour traiter des questions de politique gouvernementale qui peuvent surgir des nouvelles structures émergentes de l'industrie. »**

**— Mandat du Comité d'examen de la LTC**

### **Aviation intérieure : Assurer une concurrence suffisante**

L'acquisition récente des Lignes aériennes Canadien par Air Canada a suscité un bon nombre de préoccupations présentées au Comité. Des organismes des gouvernements provinciaux et municipaux s'inquiètent des réductions dans les services offerts aux petits centres et des difficultés des concurrents de moindre importance ou des nouveaux venus par rapport au transporteur dominant, particulièrement pour établir des correspondances à l'intérieur des réseaux nationaux et internationaux, avec les systèmes de réservation nécessaires et les partenariats de transporteurs. Peu de transporteurs ont formulé des recommandations directes au Comité, mais certains ont décrit les difficultés qu'ils ont eues à obtenir des créneaux d'atterrissage et des portes d'embarquement aux aéroports congestionnés, et leur crainte que le transporteur dominant exerce une influence excessive sur leur attribution. Des universitaires et certains organismes gouvernementaux (fédéraux, provinciaux et municipaux) ont proposé que les solutions passent nécessairement par une plus grande libéralisation de l'entrée dans le secteur de l'aviation intérieure, directement par les transporteurs étrangers ou par l'assouplissement des restrictions à la propriété. Les représentants de certains employés de l'industrie de l'aviation ont recommandé quant à eux de réglementer à nouveau les routes et les taux de façon à contrôler la concurrence destructive.

Le Comité examinera la structure de l'industrie nationale du transport aérien, évaluera les obstacles à l'entrée (comme l'accès aux systèmes informatisés de réservation) et le niveau de concurrence entre les transporteurs (y compris dans les marchés des vols affrétés et régionaux), et évaluera l'incidence potentielle des nouveaux venus sur le marché.

En outre, le Comité passe en revue les expériences d'autres pays en ce qui a trait à leurs propres industries du transport aérien.

Le Comité se penchera sur deux questions liées au rôle potentiel des transporteurs étrangers :

- Quelle incidence les propositions visant à accroître la concurrence entre les compagnies de transport aérien nationales en autorisant l'entrée d'étrangers – le cabotage ou l'assouplissement des restrictions aux investissements étrangers dans les transporteurs nationaux – ont-elles sur la concurrence et l'efficacité dans le secteur du transport aérien?
- Existe-t-il des propositions pratiques pour accroître la concurrence transfrontalière et toute autre concurrence internationale?

### **Chemins de fer continentaux de transport de marchandises :**

#### **La concurrence dans un contexte de fusions et d'intégration transfrontalière**

Au cours de la dernière décennie, l'industrie ferroviaire tant au Canada qu'aux États-Unis a été complètement restructurée. Par suite des récentes acquisitions aux États-Unis et de l'intégration des activités ferroviaires à l'échelle du continent, le CN et le CFCP sont devenus des entreprises « entièrement nord-américaines ». Depuis les dernières fusions, il ne reste que quatre grandes compagnies ferroviaires américaines qui fournissent la majorité des services ferroviaires de marchandises aux États-Unis.

La possibilité d'une concentration d'entreprises accrue dans le secteur ferroviaire est ressortie à la fin de 1999 lorsque le CN et Burlington Northern Santa Fe (le plus grand transporteur ferroviaire de marchandises aux États-Unis) ont annoncé leurs plans de fusion. L'annonce a amené l'organisme de réglementation des États-Unis, le Surface Transportation Board (STB), à imposer un moratoire sur cette fusion, entre autres, en attendant un examen complet des règlements régissant ces transactions. Les nouvelles règles que le STB a soumises pour examen public en octobre 2000 augmenteraient considérablement les exigences auxquelles devront se soumettre ceux qui demanderont des fusions à l'avenir pour démontrer l'intérêt public d'un projet de transaction.

Les répercussions possibles sur le Canada de ces développements dans le secteur ferroviaire nord-américain ne sont pas bien comprises. Le Comité a entendu des expéditeurs, des associations commerciales et des gouvernements locaux qui craignent qu'une concentration plus poussée, comprenant la fusion de compagnies ferroviaires canadiennes avec des compagnies ferroviaires américaines, pourrait réduire la qualité et la

fréquence du service, et même mettre en péril le service sur certaines parties importantes du réseau.

Dans la seconde moitié de son mandat, le Comité étudiera trois questions sur lesquelles il fera rapport :

- Le régime législatif et réglementaire existant suffit-il dans le contexte d'un nouveau secteur ferroviaire en évolution constante?
- Dans quelle mesure les lois et règlements du Canada devraient être harmonisés avec ceux des États-Unis?
- Comment différentes propositions d'accès concurrentiel affecteraient la structure et le rendement du marché ferroviaire?

### **Structure émergente de marché dans les autres modes : Élimination des obstacles pour accroître le rendement**

Dans le cadre de son examen général des structures de l'industrie des transports, le Comité accorde beaucoup d'attention aux modes de transport aérien et ferroviaire. Les questions touchant la structure de marché pourraient aussi avoir de l'importance dans d'autres modes, notamment le transport des marchandises par navire et par camion, et le transport des voyageurs par autocar, train, traversier et voiture automobile privée.

La plupart des présentations que le Comité a reçues au sujet de ces modes préconisaient une dépendance accrue sur les forces du marché pour stimuler les gains d'efficacité, ce qui laisse entendre que la déréglementation fédérale et la commercialisation sont incomplètes ou compromises par des politiques favorisant un mode, ou une partie d'un réseau, au détriment des autres. On affirme que l'inégalité du traitement fiscal entre le transport routier et le transport ferroviaire des marchandises désavantagerait le rail, les subventions aux services ferroviaires interurbains désavantageraient l'autocar, les subventions implicites aux voitures automobiles privées nuiraient au transport urbain, et les subventions à certains ports et certaines voies navigables influeraient sur l'acheminement des marchandises. Le plus souvent, on a proposé l'égalité du traitement comme solution. En outre, des universitaires ont laissé entendre qu'une commercialisation ou privatisation accrue ferait partie de la solution dans le cas des services de transport offerts par les gouvernements, y compris le transport urbain, les services ferroviaires interurbains et les services de traversier.

Le Comité examinera les questions générales qui suivent :

- Les lois, règlements et politiques en vigueur gênent-ils ou déforment-ils les forces du marché de façon dommageable?
- Existe-t-il des solutions pratiques pour ces problèmes particuliers?

### **SOUTIEN DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS**

**« Étudier 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. » - Mandat du Comité d'examen de la LTC**

Tous les modes de transport nécessitent des investissements constants - principalement dans l'infrastructure, les véhicules et les systèmes de contrôle - non seulement pour entretenir les systèmes existants, mais aussi pour répondre aux besoins futurs. On peut s'attendre à ce que la demande de transport de marchandises et de passagers continue de croître à un rythme plus rapide que celui de la croissance générale de la production nationale et de la population. Les types de services demandés changeront sans doute en fonction des modifications dans la nature et le lieu des activités et de l'introduction de nouvelles technologies permettant de nouveaux types de services de transport. Une bonne partie des investissements nécessaires viendra du secteur privé, sous forme d'achats de véhicules, d'installations terminales et de systèmes d'information par les transporteurs ou les utilisateurs privés, mais la majeure partie de l'infrastructure de transport continuera d'être fournie par le secteur public. L'industrie ferroviaire fait exception sur ce point, et fera par conséquent l'objet d'une discussion distincte.

### **Infrastructure fournie par le secteur public**

Presque toutes les routes et autoroutes urbaines et les structures de transport urbain sont fournies par les gouvernements provinciaux ou municipaux, avec des contributions mineures et aléatoires pour les autoroutes par le gouvernement fédéral. Ce dernier continue de fournir certains aéroports et ports et les services à la navigation maritime. À l'heure actuelle,

selon les récentes politiques de « commercialisation » de Transports Canada, d'autres formes d'organismes à mi-chemin entre le secteur public et le secteur privé assument, en tout ou en partie, la responsabilité de fournir les principaux aéroports, ports, services de navigation aérienne et la voie maritime du Saint-Laurent. La cession de la plupart des principaux aéroports fédéraux à des administrations aéroportuaires indépendantes, la création d'une société privée à but non-lucratif pour gérer la navigation aérienne (NAV Canada), l'établissement d'administrations portuaires canadiennes à gestion indépendante et la dévolution à la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent des responsabilités du Canada à l'égard de la voie maritime comptent parmi les changements les plus récents dans la politique des transports.

Plusieurs préoccupations ont été communiquées au Comité quant au soutien des dépenses en immobilisations dans l'infrastructure de transport fournie par le gouvernement. Nombre d'associations d'affaires ont décrit l'intensification de la concurrence internationale, principalement avec les États-Unis, et ont fait valoir que la qualité et le prix de l'infrastructure et des services de transport sont des éléments essentiels pour permettre aux expéditeurs canadiens de soutenir la concurrence. Ces associations et plusieurs organismes des gouvernements provinciaux et locaux ont souvent comparé défavorablement les installations canadiennes par rapport à celles des États-Unis, principalement les autoroutes, mais aussi les ports et les aéroports et le transport urbain. Elles donnaient à entendre que la principale différence tient dans la politique fédérale des États-Unis, tant en ce qui concerne le financement direct de l'infrastructure que le traitement fiscal des ports, aéroports et gouvernements locaux qui fournissent l'infrastructure. Elles préconisaient des mesures et des politiques semblables de la part du gouvernement fédéral du Canada, allant peut-être jusqu'à consacrer à l'infrastructure les taxes sur le carburant de transport, et jusqu'à permettre aux installations privées ou aux municipalités de lever des fonds au moyen d'obligations exemptes de taxes. D'autre part, dans le cas des aéroports en particulier, elles se sont dites inquiètes de ce que le gouvernement fédéral ait accordé trop d'autonomie et exercé trop peu de contrôle sur les investissements et les droits imposés pour les financer. On a suggéré que le Comité examine cette allégation, ainsi que l'administration et l'imputabilité de tous les fournisseurs d'infrastructure récemment commercialisés. Il a aussi été proposé, par des sources moins nombreuses mais principalement composées d'universitaires, qu'on vise une plus grande discipline dans les investissements, premièrement en appliquant des droits d'utilisation efficaces, et ensuite par des décisions d'investissement, en particulier pour les autoroutes, mais aussi pour le reste de l'infrastructure de transport.

Le Comité examinera la mesure dans laquelle la législation et la politique actuelles encouragent ou entravent les investissements dans l'infrastructure nécessaires pour maintenir l'efficacité et l'efficacéité du réseau de transport du Canada et pour mettre à profit l'innovation technologique. Les questions suivantes ont été cernées :

❖ **Fournisseurs d'infrastructure récemment commercialisés : aéroports, navigation aérienne, ports, voie maritime du Saint-Laurent**

- Ces installations récemment « commercialisées » sont-elles susceptibles d'être et de demeurer financièrement viables?
- Sont-elles susceptibles d'exercer un pouvoir de marché indu, de sorte qu'il faudrait imposer de nouveaux contrôles sur leur tarification ou leurs investissements?
- Des arrangements financiers spéciaux sont-ils nécessaires pour soutenir les petits aéroports et les petits ports?
- Faut-il renforcer les règles régissant la gestion et l'imputabilité des nouveaux organismes d'infrastructure récemment « commercialisés »?

❖ **Routes et transport urbain**

- Le gouvernement fédéral doit-il consacrer plus de fonds aux routes et au transport urbain?
- Y a-t-il lieu de consacrer les revenus des taxes aux routes ou au transport urbain?
- Les droits d'utilisation actuels pour les routes et les taxes actuelles sur le carburant influent-ils sur le choix des modes, et des améliorations pratiques sont-elles possibles?
- Y a-t-il des solutions de rechange plus efficaces à la subvention accrue du transport urbain?

**Infrastructure ferroviaire**

Contrairement à ce qui a cours dans d'autres modes de transport au Canada, les transporteurs ferroviaires créent et financent leur propre infrastructure. Les dépenses en immobilisations doivent être utilisées non seulement pour améliorer l'exploitation (achat de locomotives et de wagons, par exemple), mais aussi pour assurer et améliorer la qualité du réseau ferroviaire proprement dit, soit entretenir les lignes et les emprises ferroviaires, la signalisation et autres structures de contrôle.

Les compagnies ferroviaires exploitant des lignes principales, soit le CN et le CFCP, ont fait de nouveaux investissements considérables durant les années où leurs revenus nets augmentaient, ce qui correspond aux meilleures années du dernier cycle économique. L'industrie des chemins de fer d'intérêt local est maintenant responsable d'une bonne partie des voies ferrées et devra jouer un plus grand rôle dans les investissements futurs. Il reste encore à voir si l'investissement du secteur privé sera soutenu tout au long des cycles économiques complets.

Le Comité examinera les questions de politique suivantes:

- La LTC ou les politiques fédérales en matière de transport ont-elles un effet de distorsion sur les dépenses en immobilisations des compagnies ferroviaires ou les entravent-elles; y a-t-il lieu d'examiner de nouvelles mesures?
- Quel serait l'effet des propositions d'amélioration de l'accès concurrentiel sur le soutien des dépenses en immobilisations dans les chemins de fer?

## **DÉVELOPPEMENT DURABLE ET ENVIRONNEMENT**

**« Étudier la mesure dans laquelle le cadre actuel donne au gouvernement les pouvoirs nécessaires pour soutenir les objectifs de développement durable. » - Mandat du Comité d'examen de la LTC**

Il ressort des présentations que le Comité a reçues jusqu'à présent que le transport durable, notamment en ce qui a trait à l'utilisation des ressources et aux dommages environnementaux, est une préoccupation de plus en plus répandue. Les représentants des gouvernements provinciaux et municipaux, des transporteurs et des utilisateurs font souvent état de la nécessité de tenir compte des répercussions environnementales et de la consommation d'énergie dans la politique des transports, étant donné les engagements du Canada dans le cadre du Protocole de Kyoto sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Selon plusieurs, la politique actuelle ne mesure pas bien les répercussions, car si c'était le cas, plus de personnes emprunteraient le transport urbain, les autocars ou le train, et plus de marchandises seraient transportées par train ou par bateau. Les représentants des transporteurs des différents modes ont décrit les succès obtenus dans

la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, et ont proposé des mesures qui permettront d'aller plus loin.

Le développement durable est présent dans l'ensemble de la politique fédérale : il fait l'objet de programmes dans les ministères fédéraux de l'Environnement et des Ressources naturelles, et Transports Canada a même adopté une Stratégie de développement durable. Le gouvernement fédéral est responsable de l'exploitation des installations fédérales et (en vertu des pouvoirs constitutionnels en matière d'échanges et de commerce) des normes de rendement des nouveaux véhicules ou des nouvelles embarcations, mais il ne s'occupe pas des activités des transporteurs routiers ni des utilisateurs privés, lesquelles relèvent des provinces ou des municipalités.

Le Comité examinera d'abord les questions suivantes :

- Comment les gouvernements au Canada peuvent-ils tous favoriser le développement des systèmes de transport durable?
- La capacité du gouvernement fédéral à promouvoir le développement durable dans les transports est-elle limitée par les pouvoirs législatifs ou un manque de données?

## **PRÉSERVATION DES CORRIDORS FERROVIAIRES URBAINS**

**« Étudier l'à-propos de mesures particulières destinées à préserver les corridors ferroviaires urbains pour de futurs transports en commun dans le processus d'abandon de lignes de chemin de fer. » - Mandat du Comité d'examen de la LTC**

Comme il est difficile d'établir de nouveaux corridors urbains, l'importance des emprises existantes pour de futurs transports en commun pourrait justifier de les préserver si les compagnies ferroviaires les abandonnaient. Les dispositions actuelles de la LTC, qui décrivent les étapes que les compagnies ferroviaires doivent suivre avant d'interrompre le service sur une ligne, ne fournissent peut-être pas un mécanisme approprié pour évaluer les solutions de rechange.

Le Comité a entendu des organismes municipaux et les compagnies de transport en commun affirmer que le gouvernement fédéral devrait intervenir pour assurer la préservation des corridors importants, sans indiquer toutefois comment reconnaître ces corridors et la compensation à verser.

Le Comité examinera les questions suivantes :

- Faut-il établir un nouveau mécanisme pour garantir que les municipalités et les gouvernements provinciaux auront l'occasion de préserver les corridors urbains importants?
- Si de nouveaux arrangements sont établis, quels principes devraient régir la compensation versée aux compagnies ferroviaires?

#### **LE TRANSPORT À L'ÈRE DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE ET LA LOGISTIQUE SUR LE PLAN MONDIAL**

**« Étudier la mesure dans laquelle le cadre actuel appuie les efforts que déploient les intervenants canadiens du secteur des transports pour s'adapter au nouvel environnement de commerce électronique et satisfaire aux exigences logistiques sur le plan mondial. » - Mandat du Comité d'examen de la LTC**

Les faibles coûts et les progrès constants de la technologie numérique et des communications changent la façon dont les entreprises livrent leurs activités et interagissent avec leurs clients et leurs fournisseurs. On prévoit que près de 30 pour cent des transactions entre les entreprises seront effectuées par commerce électronique d'ici 2004. Les nouvelles formes d'intégration de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur manufacturier et les nouveaux arrangements commerciaux entraînent une demande de nouveaux services et de nouvelles capacités de transport. Parallèlement, le commerce électronique fournit à tous les secteurs de l'industrie des transports des occasions pour accroître leur efficacité et leur impose des exigences en ce sens.

Dans les présentations décrivant l'état et les progrès des transports, le Comité a beaucoup appris sur l'avènement du transfert électronique des données et

ses répercussions sur les industries de transport, les utilisateurs et les fournisseurs. Aucune présentation n'a toutefois traité essentiellement des questions de commerce électronique, de préoccupations précises concernant les manquements des systèmes ou de politiques gouvernementales entravant le commerce électronique. Par contre, les préoccupations quant à la disponibilité de capital pour l'infrastructure et les services de transport formulées au Comité à maintes reprises seraient toutes liées à l'adoption des nouvelles technologies et pratiques qui constituent le commerce électronique. Les intérêts commerciaux ainsi que les gouvernements provinciaux et municipaux en faveur d'un accroissement des dépenses fédérales ou d'un traitement fiscal spécial pour l'infrastructure de transport font souvent valoir que les technologies de commerce électronique devraient étre incluses.

Les recherches du Comité tenteront d'évaluer comment les entreprises de transport du Canada s'adaptent au nouveau contexte commercial, à l'échelle nationale et mondiale. Dans son rapport final, le Comité devra, entre autres, aborder les questions suivantes :

- Comment le commerce électronique affectera-t-il la demande de services de transport, la productivité des transporteurs et, à son tour, la productivité des utilisateurs de services de transport?
- Quels seront les effets du commerce électronique sur les besoins futurs d'infrastructure de transport et le fardeau probable sur les ressources financières de l'état?
- Y a-t-il des politiques gouvernementales qui empêchent le secteur des transports d'adopter le commerce électronique et existe-t-il des correctifs pratiques?

#### **ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS POUR LES PERSONNES AYANT UNE DÉFICIENCE**

Aux termes d'une pratique de longue date maintenant consacrée par la loi, les gouvernements font des efforts particuliers pour répondre aux besoins de transport des personnes ayant une déficience. Dans les mémoires qu'ils ont soumis au Comité, les représentants des voyageurs ayant une déficience font état des nouvelles pratiques opérationnelles et des nouvelles technologies permettant d'accroître l'accessibilité des terminaux et des services. Ils recommandent que la réglementation et les politiques actuelles soient adoptées plus uniformément et que les possibilités soient constamment évaluées.

Dans son rapport final, le Comité tentera de répondre à la question clé qui suit :

- Faut-il introduire de nouvelles mesures ou de nouveaux mécanismes pour répondre aux besoins de transport des personnes ayant une déficience?

### **RAPPORT PROVISOIRE**

**« Étudier les propositions destinées à accroître la concurrence dans le secteur ferroviaire, notamment des droits améliorés de circuler, des chemins de fer régionaux et d'autres concepts d'accès. Ces concepts doivent être évalués dans le contexte plus large d'une intégration nord-américaine accrue et de la prestation d'un service rentable pour les expéditeurs à long terme. »**  
**Mandat du Comité d'examen de la LTC**

Le *Rapport provisoire sur l'accès concurrentiel dans le secteur ferroviaire* (rendu public le 10 janvier 2001) traite de l'accès concurrentiel dans le secteur ferroviaire dans le contexte canadien et nord-américain. On y examine le cadre économique et réglementaire de l'industrie ferroviaire du Canada, l'importance de la concurrence, le rôle du marché et la réglementation en vigueur.

Le rapport passe en revue les différentes propositions d'accès concurrentiel qui sont ressorties des consultations du Comité et établit des **critères** d'évaluation pour ces dernières. Enfin, le rapport énumère un certain nombre de **questions clés** qui doivent être réglées avant que le Comité puisse formuler ses recommandations finales.

### **Critères clés d'évaluation :**

- Concurrence et efficacité
- Compensation
- Fardeau de la réglementation et frais connexes

### **Questions clés à régler :**

- Réciprocité de l'accès
- Critère de l'intérêt public
- Pertinence de l'adéquation des revenus dans les régimes d'accès
- Effet cumulatif des mesures actuelles de protection des expéditeurs
- Répercussions sur les mesures actuelles de protection des expéditeurs
- Sécurité et la responsabilité
- Répercussions constitutionnelles
- Subventions et le régime commercial international

### **POLITIQUE DES TRANSPORTS - UNE VISION NATIONALE DES TRANSPORTS POUR LE CANADA?**

**« Établir si la législation offre aux Canadiens un réseau de transport efficient, efficace, souple et abordable et recommander des modifications à la politique nationale et à la législation là où c'est nécessaire ou souhaitable. »** - Mandat du Comité d'examen de la LTC

Dans le cadre de son mandat, le Comité doit examiner la politique nationale des transports établie à l'article 5 de la Loi. Un des grands thèmes qui s'est dégagé des mémoires soumis au Comité est que le manque de coordination entre les ministères fédéraux, la division ambiguë des responsabilités entre les secteurs de compétence et le manque de collaboration entre les trois paliers de gouvernement nuisent à la politique des transports. De nombreux mémoires recommandaient au Comité de réviser radicalement l'énoncé de politique de l'article 5 de la Loi pour le rendre plus pertinent, et d'inclure une vision détaillée pour la politique fédérale des transports. Des intérêts commerciaux ainsi que des gouvernements provinciaux et municipaux ont proposé que cela englobe la reconnaissance de l'importance de l'infrastructure de transport pour faciliter les activités économiques et sociales, préconisant implicitement que le fédéral contribue davantage aux investissements d'infrastructure. D'autres intérêts commerciaux ont recommandé un engagement renouvelé à l'égard de la concurrence, afin de décourager les dépenses ou les politiques qui favorisent certains modes ou certaines installations. En outre, nombreux sont ceux qui ont proposé

d'accroître la protection environnementale en prenant un engagement clair à l'égard du transport durable et en reconnaissant les coûts des dommages environnementaux dans les décisions entre les modes.

Les membres du Comité reconnaissent la nécessité de mettre au point une vision moderne pour le réseau de transport et de définir les principes pouvant aider à réaliser cette vision.

Les principes directeurs doivent nécessairement refléter les objectifs de la société en matière de transport, mais ils doivent aussi tenir compte de

l'expérience antérieure ainsi que des pouvoirs et des limites de la politique gouvernementale. Les articles généraux de la Loi doivent clarifier le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et comporter des principes cohérents et uniformes qui peuvent servir de lignes de conduite fiables pour les décideurs fédéraux. Les membres du Comité comprennent les préoccupations et déploient beaucoup d'efforts pour préparer un ensemble de principes appropriés pour la politique fédérale des transports.

---

Le Comité d'examen, créé selon l'article 53 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), a été désigné par le ministre des Transports pour faire un examen de l'application de la LTC et des autres lois connexes qui portent sur la réglementation économique des modes de transport. Les membres du Comité sont :

Brian Flemming, président  
Jean Patenaude, vice-président  
Glen M. Findlay  
L'hon. Bob Rae, C.P.  
W.G. Waters II

---

Pour de plus amples renseignements, veuillez visiter notre site Web à [www.reviewcta-examenltc.gc.ca](http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca) ou nous contacter par un des moyens suivants :

Adresse postale : C.P. 1118, Succursale B, Ottawa (Ontario) K1P 5R2  
Téléphone : (613) 993-4743  
Télécopieur : (613) 993-7837  
Courriel : [info@reviewcta-examenltc.gc.ca](mailto:info@reviewcta-examenltc.gc.ca)