

Mémoire soumis par la division Transport en commun, Amérique du Nord de Bombardier Transport, au Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*

(la "Loi")

1. Introduction: contexte dans lequel nos propositions sont formulées

Le rapport du Comité permanent des transports de la Chambre des communes du Canada (le « Comité permanent des transports »)¹ soumis en juin 1998 (le « Rapport ») révélait, que dans le domaine ferroviaire, aucun pays ne ressemble au Canada. Si au Japon, 95 pour cent des recettes totales de l'industrie ferroviaire proviennent des services voyageurs comparativement à 80 pour cent en Grande-Bretagne et 67 pour cent en Allemagne, au Canada, ce sont plutôt les recettes du transport de marchandises qui prédominent. En effet, les recettes provenant de l'exploitation de services de transport de voyageurs ne représentent que trois pour cent des recettes totales en regard du transport par rail. Bien sûr, il existe des raisons liées au contexte géographique et au développement économique particuliers de l'Amérique du Nord, mais cela n'expliquerait pas tout.

Compte tenu de cette situation de fait, Bombardier croit que le transport de passagers par rail n'a pas atteint son plein potentiel. Il existe plusieurs raisons à ceci, tel la faiblesse des investissements dans la construction et le réaménagement d'infrastructures ferroviaires de même que dans l'achat de matériel roulant, la qualité des services offerts aux voyageurs, l'accès aux infrastructures ferroviaires existantes de même que le manque d'outils législatifs qui favoriseraient ce mode de transport. La *Loi sur les transports au Canada*, adoptée en 1996, a partiellement remédié à cette dernière carence en donnant au Gouverneur en conseil un pouvoir de coercition en matière d'usage conjoint de lignes de chemin de fer. Il s'agit à notre avis d'un pas dans la bonne direction.

Le transport de passagers par rail au Canada en est actuellement à une phase cruciale de son histoire. Même si certains aimeraient que les libres forces du marché soient les seuls maîtres de son développement, il n'en demeure pas moins que pour éviter l'extinction de ce mode de transport, il faut lui donner des outils efficaces afin de pouvoir concurrencer les autres modes de transport de passagers. Aucun mode de transport n'est soumis complètement aux forces du marché au Canada. Il s'agit d'ailleurs d'une des conclusions du Comité permanent des transports, qui énonce dans son Rapport que le problème de capacité posé par les trains voyageurs qui empruntent l'infrastructure des trains de marchandises est le seul qui n'ait pas été posé depuis dix ans alors que tous les autres problèmes cités (la nécessité de desservir des régions éloignées, le train à grande vitesse dans le corridor Québec-Toronto, l'avenir de VIA Rail Canada Inc.) ont été relevés et

¹ Rapport du Comité permanent des transports de la Chambre des Communes: «La renaissance des services ferroviaires voyageurs au Canada» (Raymond Bonin, Président), juin 1998, 61 p.; voir p. 5 du Rapport.

examinés et on fait l'objet, pour y remédier, de recommandations². À ce sujet, le Comité des transports conclut:

«Selon nous, la situation ne peut plus durer. Il faut donner à VIA Rail en particulier, et aux services voyageurs en général, les outils nécessaires pour assurer un service efficace, fiable et rentable aux voyageurs. Sinon, nous nous retrouverons encore devant la même situation. Dans ses recommandations, le Comité présente au Gouvernement une variété d'options visant à remédier aux problèmes actuels des services ferroviaires de voyageurs.»³

Suite à cette conclusion, le Comité permanent des transports présente deux recommandations⁴: une à l'effet que le Gouvernement encourage les transporteurs ferroviaires de fret et de voyageurs à conclure dans les 18 mois du Rapport des ententes assurant un accès adéquat aux infrastructures ferroviaires de manière à ce que les services voyageurs puissent prendre de l'expansion et être rentables et efficaces, et l'autre à l'effet que le Gouvernement fasse clairement comprendre qu'en l'absence de négociations menées de bonne foi, que les dispositions de la Loi relatives aux droits de circulation soient invoquées pour assurer l'accès équitable et raisonnable des services ferroviaires voyageurs aux infrastructures ferroviaires essentielles.

Nous appuyons ces recommandations et croyons que le processus d'examen de la Loi constitue l'occasion pour les mettre en œuvre. C'est d'ailleurs ce que le Gouvernement se proposait de faire, tel qu'il appert de sa réponse au Rapport⁵.

Dans l'évaluation de ce que constitue la libre concurrence du transport de passagers par rail vis-à-vis les autres modes de transport, il faut tenir compte de l'ensemble des coûts reliés aux différents modes de transport et non seulement les coûts directs comme la construction d'infrastructures et l'achat d'équipement. Le transport de passagers par rail constitue une solution aux problèmes d'encombrement des voies routières et une alternative viable en matière de protection de l'environnement, particulièrement à l'égard de la diminution de l'émission des gaz à effet de serre.

² Voir p. 18 du Rapport.

³ Ibid.

⁴ Idem, pp. 20-21 (Voir les Recommandations 7 et 8).

⁵ «Réponse du Gouvernement au quatrième rapport du Comité permanent des transports de la Chambre des Communes: La renaissance des services ferroviaires voyageurs au Canada», octobre 1998, pp. 4-5; voir la réponse aux recommandations 7 et 8 du Comité.

Des investissements sont à prévoir dans les prochaines années dans ce secteur mais il est probable que ceux-ci ne seront pas suffisants pour pallier à tous les besoins des voyageurs. Comme les besoins criants pour l'achat de matériel roulant neuf devront être satisfaits, il faudra trouver une façon de faire plus avec peu de moyens dans les autres domaines où les besoins se font aussi sentir, particulièrement en matière d'infrastructures ferroviaires. La solution la plus évidente consiste bien sûr en un meilleur partage des lignes de chemins de fer utilisées par les compagnies de transport de marchandise afin d'optimiser l'infrastructure existante, souvent sous-utilisée. À notre avis, la Loi doit non seulement favoriser un tel partage, mais également prévoir des mécanismes pour que les joueurs de l'industrie puissent s'entendre et, en l'absence d'un accord négocié, la Loi doit pouvoir forcer une telle entente.

Ainsi, quelles que soient les conclusions auxquelles en viendra le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada (le « Comité »), Bombardier souhaite que toute réforme ou modification de celle-ci vise les objectifs énumérés ci-dessous, et c'est dans ce sens que nous formulons les recommandations figurant dans le présent document:

2. Objectifs de la réforme

- Clarifier la finalité de la Loi sur le transport au Canada afin que soit clairement établi son objectif d'assurer le développement du transport de passagers par rail au Canada;
- Que cette finalité soit reflétée dans l'esprit de la Loi autant que par les mécanismes qui y sont prévus;
- Que soit précisé l'objectif de la Loi de procurer à tous les Canadiennes et Canadiens des moyens de transport efficaces, fiables, bien adaptés et à un coût abordable;
- Qu'il soit précisé que la rentabilité d'un mode de transport soit évalué dans un contexte global, tenant compte non seulement des coûts directs engendrés par les dits modes de transport, mais également des coûts sociétaux indirects et des économies associées à la protection de l'environnement, à la possibilité d'éviter la construction d'infrastructures routières supplémentaires, etc.;
- Que les opérateurs de services de transport de passagers par rail se voient donner les outils nécessaires pour que cette industrie puisse croître;
- Voir à ce que les opérateurs de services de transport de passagers par rail se voient accorder un accès aux lignes de chemin de fers existantes moyennant une compensation équitable et vérifiable pour les compagnies de chemin de fer et les opérateurs de services de passagers;
- Créer un cadre législatif permettant la négociation d'ententes de partage des infrastructures ferroviaires entre les compagnies de transport de marchandise et de passagers;

- Donner à l'administration publique et/ou au Gouvernement du Canada le pouvoir de favoriser la négociation de telles ententes;
- Donner à l'administration publique et/ou au Gouvernement du Canada le pouvoir de fixer l'accès aux infrastructures ferroviaires aux opérateurs de service de transport de passagers de même que la compensation y afférente, que ce soit par une intervention directe ou par pouvoir délégué, le tout en respectant les principes du droit administratif canadien;
- Conserver la vocation des emprises ferroviaires pouvant servir d'infrastructure pour les services de transport de passagers par rail en favorisant le transfert des droits portant sur des lignes de chemin de fer à des personnes intéressées à opérer un système de transport de passagers sur ces lignes.

Bien que la Loi sur les transports au Canada fasse déjà la promotion de certains de ces objectifs, nous croyons que ceux-ci, en plus d'être confirmés, devraient être renforcés suite au présent examen. C'est dans ce cadre que nous proposons les ajustements suivants à la Loi.

3. Examen des dispositions de la Loi et suggestions de modifications

A) La Politique nationale des transports (article 5)

L'article 5, bien que déclaratoire, revêt une importance capitale en ce qu'il énonce les principes qui sous-tendent la Loi et la finalité que celle-ci recherche. Cette disposition renferme ni plus ni moins l'ensemble des objectifs qui doivent guider (1) le législatif dans l'exercice de son pouvoir de créer des règlements ou d'autres lois connexes à la Loi, (2) l'exécutif dans l'exercice de son pouvoir d'émettre des décrets, (3) l'administration dans l'exercice du pouvoir qui lui est délégué par la présente Loi et (4) le pouvoir administratif, c'est-à-dire l'Office des transports. Ainsi donc, plus que des vœux pieux, ce sont des véritables principes interprétatifs qui doivent servir la mise en œuvre d'une volonté politique (elle même le reflet du désir des justiciables) de mise sur pied d'une stratégie cohérente et globale en matière de transport au Canada.

Par exemple, l'article 48 donne à l'exécutif (au Ministre) le pouvoir de conclure des accords de mise en œuvre de la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 ou des accords sur les questions de transport que le Ministre estime indiqués. Ceci démontre l'importance de cette disposition.

Nous croyons qu'une plus grande importance doit être donnée au transport de passagers par rail dans cette disposition interprétative afin de donner une base aux différents titulaires des pouvoirs d'intervention mentionnés dans le paragraphe précédent.

Dans cette optique, nous formulons les recommandations suivantes:

Que le paragraphe b) de l'article 5 soit modifié afin qu'il soit bien établi que la concurrence et les forces du marché doivent être évalués dans un contexte global, en tenant compte des coûts directs et indirects reliés aux différents modes de transport. À titre d'exemple, les coûts de construction d'infrastructures routières pour répondre à la demande des transporteurs par route de même que les coûts reliés à l'augmentation de polluants dans l'atmosphère sont des coûts dont il doit être tenu compte lorsqu'on évalue l'aspect anti-concurrentiel d'une subvention à un transporteur par rail. À ce sujet, ce paragraphe pourrait se lire ainsi:

« 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, **étant entendu que la concurrence et les forces du marché sont évaluées dans un contexte global tenant compte de l'ensemble des coûts et investissements, directs ou indirects, associés à la prestation de tels services.** » (le texte en caractère gras constitue la modification proposée)

Pour la même raison, nous suggérons la modification du paragraphe e) de l'article 5:

« e) chaque transporteur ou mode de transport supporte, dans la mesure du possible, une juste part de coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics, **ceci dans un contexte global tenant compte de l'ensemble des coûts sociétaux supportés par les Canadiennes et Canadiens.** »

La modification la plus importante en regard de cet article 5 devrait selon nous se retrouver en son paragraphe h), qui devrait être modifié afin d'intégrer l'élément de globalité des coûts de même que la notion de développement durable. Ainsi nous suggérons que ce paragraphe se lise comme suit:

« h) les modes de transport demeurent rentables, **dans un contexte global et une stratégie de développement économique planifié et durable.** »

B) Examen de la Loi (article 53)

L'article 53 énonce l'obligation d'examen de la Loi par lequel fut formé le Comité à qui le présent rapport est soumis. Nous croyons que devant l'importance que revêtent les différents modes de transport dans un pays comme le Canada, qu'il est raisonnable, voire souhaitable qu'un tel examen soit fait de façon périodique ou, à tout le moins qu'il soit répété de temps à autre. Ceci permettrait de tenir compte du contexte changeant de l'économie canadienne et de prendre en considération les opinions de tous les intervenants concernés. Pour ces raisons, nous suggérons que l'article 53 soit modifié

pour prévoir un examen complet de la Loi dans une période de cinq années des présentes, selon la même procédure.

C) Usage conjoint ou commun d'une ligne de chemin de fer (article 139)

L'article 139 de la Loi est vital dans la mise en œuvre de la politique nationale des transports en ce qu'il procure à l'Exécutif le pouvoir requis pour encourager la création de systèmes de transport de passagers sur rail. En cas d'impossibilité pour les personnes intéressées à opérer un tel service sur des lignes ferroviaires existantes, de s'entendre avec des compagnies de chemin de fer, cet article, de par son effet coercitif constitue un outil pour le Gouvernement afin de trancher la question, de façon à ce que les usagers potentiels d'un tel système puissent en bénéficier à moyenne échéance.

Dans un premier temps, nous souhaiterions voir clarifier la notion de «tout autre intéressé» telle qu'employée dans cette disposition, qui prévoit qu'une compagnie de chemin de fer, une administration municipale ou tout autre intéressé peut s'adresser au Gouverneur en conseil pour demander – après enquête s'il l'estime nécessaire – à deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer de prendre en considération l'usage conjoint ou commun d'une même emprise si le gouverneur en conseil estime que l'usage peut entraîner l'amélioration de l'efficacité du transport sur rail et n'affecterait pas indûment leurs intérêts.

Ainsi, nous croyons que sous sa forme actuelle, la notion de «tout autre intéressé» inclut toute agence de transport public de passagers de même que toute personne opérant ou désirant opérer un service de transport de passagers par rail. Cependant, par souci de clarté et d'équité, la loi devrait préciser que tous les joueurs de l'industrie bénéficient des mêmes droits. Ceci, afin d'inclure expressément les intervenants directs de cette industrie et pour tenir compte du fait que le Gouvernement se propose d'introduire la mise à l'essai du franchisage afin de revitaliser les services ferroviaires voyageurs au Canada⁶. Nous croyons qu'il soit normal que dans un futur rapproché, tous les opérateurs de services de transport par rail puissent participer directement au processus de partage des emprises communes. Dans ce sens, nous suggérons que le paragraphe (1) de l'article 139 soit modifié pour se lire:

« D'office ou sur demande d'une compagnie de chemin de fer, d'une administration municipale, **d'une agence de transport public de passagers, de toute personne opérant ou désirant opérer un service de transport de passagers par rail** ou de tout autre intéressé, le Gouverneur en conseil peut demander – après enquête s'il l'estime nécessaire – à deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer de prendre en considération l'usage conjoint ou commun de la même emprise s'il estime que l'usage

⁶ Voir la recommandation 10 du Comité permanent des transports (pp. 21-22) et la réponse du Gouvernement (pp. 6-7).

peut entraîner l'amélioration de l'efficacité du transport sur rail et n'affecterait pas indûment leurs intérêts. »

Dans un deuxième temps, le pouvoir de décret du Gouverneur en conseil en vue de favoriser ou de forcer la conclusion d'ententes portant sur l'usage conjoint ou commun d'une même emprise devrait demeurer. Il s'agit d'un pouvoir discrétionnaire qui s'inscrit parfaitement dans les objectifs de la Loi et de la mise en œuvre de la Politique nationale des transports telle que définie à l'article 5. À cette fin, nous croyons qu'il serait d'ailleurs souhaitable que le champ d'intervention du Gouverneur en conseil soit précisé. Dans certains cas, ce pourrait être la seule façon de favoriser la mise en place de solutions concrètes en matière de transport de personnes. Rappelons ici que le partage des voies est un enjeu vital pour le développement de ce mode de transport, particulièrement en l'absence d'investissements massifs de l'État pour de nouvelles infrastructures ferroviaires.

Ainsi, le pouvoir d'intervention par décret tel que défini au paragraphe 139(2) pourrait s'étendre non seulement aux situations où «des économies et des améliorations d'efficacité notables seraient entraînées», mais aussi aux situations où l'Exécutif, par la voie de son Gouverneur en conseil, voudrait mettre en place des mesures précises dans le cadre de la politique nationale de transport. Pour ce faire, nous suggérons que ce paragraphe soit modifié pour se lire ainsi:

« (2) **S'il est convaincu qu'il en va de l'intérêt des usagers du transport de passagers par rail** ou s'il est convaincu que des économies ou des améliorations d'efficacité notables seraient entraînées par l'usage conjoint ou commun de l'emprise par plusieurs compagnies de chemin de fer et que ces mesures n'affecteraient pas indûment leurs intérêts, le Gouverneur en conseil peut, par décret, prendre les mesures, quant à cet usage, jugées nécessaires. »

D) Transferts et cessation de l'exploitation de lignes (articles 140 à 146)

Les articles 140 à 146 prévoient le processus entourant le transfert et la cessation de l'exploitation de lignes par une compagnie de chemin de fer.

(i) Obligation de publicité

L'article 143 prévoit dans un premier temps une obligation de publicité par laquelle la compagnie doit faire connaître son intention de transférer le droit de propriété ou de cesser l'exploitation sur la ligne. Cet article énonce dans son deuxième paragraphe de quelle façon la publicité doit se faire et le contenu de la divulgation. Par ailleurs, cette annonce doit également mentionner toute entente conclue entre une compagnie et VIA Rail Canada Inc. (« VIA Rail ») sur l'exploitation d'un service passager sur une ligne de la compagnie si VIA Rail notifie à celle-ci son consentement à la cession des droits et

obligations de la compagnie au cessionnaire éventuel du droit de propriété ou d'exploitation sur la ligne.

Par équité, nous croyons qu'en plus de VIA Rail, l'obligation de publicité entourant le transfert ou la cessation du droit de propriété ou d'exploitation sur une ligne de chemin de fer devrait aussi s'étendre à toute agence de transport public sur rail et à toute personne exploitant un système de transport de passagers sur rail sur la ligne de chemin de fer concernée.

Ainsi, nous suggérons que le paragraphe (3) de l'article 143 soit modifié pour se lire ainsi:

« (3) L'annonce doit aussi mentionner toute entente conclue entre une compagnie et VIA Rail Canada Inc., **une agence de transport public sur rail ou toute personne exploitant un système de transport de passagers par rail, portant** sur l'exploitation d'un service passager sur une ligne de la compagnie si VIA Rail, **l'agence de transport public sur rail ou la personne exploitant un système de transport de passagers par rail,** notifie à celle-ci son consentement à la cession des droits et obligations de la compagnie au cessionnaire éventuel du droit de propriété ou d'exploitation sur la ligne. »

Bien entendu, le texte du paragraphe (4) de l'article 143 serait modifié pour refléter le nouveau texte du paragraphe précédent.

(ii) Droit de premier refus

Selon la Loi telle qu'elle est édictée actuellement, si aucun intéressé ne manifeste l'intention d'acquiescer les droits portant sur une ligne de chemin de fer qu'une compagnie se propose de transférer ou abandonner ou si les discussions avec un acquéreur éventuel achoppent ou ne débouchent pas sur une entente dans les quatre mois de l'expiration du délai prévu par l'annonce concernant son intention de cesser l'exploitation d'une ligne, la compagnie est tenue d'offrir aux gouvernements et administrations municipales, tel qu'il appert des articles 144 et 145, tous ses intérêts dans la ligne dont elle veut cesser l'exploitation à un prix correspondant à sa valeur nette de récupération ou moins. Les gouvernements ou administrations municipales, le cas échéant, ont alors trente jours pour accepter l'offre qui leur est faite par la compagnie de chemin de fer. En cas de désaccord sur ce que constitue la valeur nette de récupération et si ce désaccord perdure au-delà d'une période de quatre-vingt-dix jours suivant l'acceptation de l'offre, l'Office des transports détermine cette valeur, sur demande d'une partie.

À notre avis, avant qu'une compagnie de chemin de fer conclue une entente pour le transfert de ses droits dans une ligne, il est dans l'intérêt de tous les Canadiennes et Canadiens que les toutes les personnes morales désirant opérer un service de transport de passagers par rail puissent disposer d'un droit de premier refus en regard de cette ligne. En effet, afin de poursuivre les objectifs de la Loi et de permettre la survie et l'expansion

des services passagers, on doit pouvoir s'assurer que les corridors ferroviaires conservent leur vocation initiale. Ceux-ci sont souvent localisés dans des emplacements stratégiques, comportant une valeur marchande élevée. Ils traversent souvent des agglomérations populeuses, via les centre-villes et autres pôles urbains d'importance. La perte de l'accès du public à ces emprises peut non seulement nuire au développement des villes où elles se situent, elle est de plus irréversible.

Dans des grands centres comme Vancouver, Toronto ou Montréal, il s'agit souvent des dernières voies donnant accès au centre de la ville. Que se passerait-il si, par exemple, une administration municipale décidait d'aller de l'avant avec un projet domiciliaire sur une actuelle emprise ferroviaire en espérant ainsi récolter des revenus supplémentaires de taxes foncières alors que cette emprise est le seul emplacement possible pour le développement d'un axe de transport urbain? Peut-on imaginer le coût d'expropriation des années plus tard, une fois que la demande pour un système de transport efficace se fait pressante, dans une zone où la densité de population ne justifie pas la construction d'un métro souterrain?

Les emprises des lignes de chemin de fer sont la plupart du temps bien plus que des espaces à développer ou des lots vacants. Elles font partie du patrimoine. Elles ont façonné l'architecture des villes, elles ont permis leur développement et continueront de la faire, malgré l'existence d'autres modes de transport de passagers. D'ailleurs, la renaissance des services de trains de banlieue en Amérique du Nord le démontre. Les gouvernements ayant réalisé que les solutions aux problèmes de transport ne résident pas dans la construction de nouvelles infrastructures routières (ou de ponts, dans le cas de Montréal), les emprises ferroviaires doivent être protégées et ainsi conserver leur vocation.

Aussi, si les gouvernements et les administrations municipales ne sont pas intéressés à reprendre une ligne de chemin de fer vouée à l'abandon par son propriétaire, tout autre personne morale intéressée à reprendre cette ligne dans le but d'opérer un service de transport de passagers devrait pouvoir le faire, en bénéficiant d'un droit de premier refus. Bien sûr, l'opérateur potentiel pourrait être forcé d'offrir certaines garanties en échange de ce droit de premier refus, ceci afin de s'assurer de sa réelle volonté d'opérer un système de transport de voyageurs par rail dans l'emprise visée. En conséquence, nous suggérons que le premier paragraphe de l'article 145 soit modifié pour se lire ainsi :

« 145. (1) Avant de conclure une entente avec une personne intéressée suivant les articles 143 et 144 de la présente Loi, la compagnie est tenue d'offrir un droit de premier refus à toute personne intéressée à acquérir les droits dans la ligne visée par le transfert et qui désire conserver la vocation ferroviaire de la ligne et opérer un système de transport de passagers par rail sur celle-ci, et de lui offrir de lui transférer tous ses intérêts à leur valeur nette de récupération ou moins.

Si aucun intéressé n'exerce ce droit de premier refus à l'intérieur du délai laissé aux intéressés pour se manifester suivant l'annonce faite en vertu de l'article 143 et si personne ne manifeste d'intérêt ou aucune entente n'est conclue dans le délai prescrit, ou si le transfert n'est pas complété conformément à l'entente, la compagnie est tenue d'offrir aux gouvernements ou administrations municipales de leur transférer tous ses intérêts à leur valeur nette de récupération ou moins. »

E. Arbitrage (articles 159 à 169)

L'article 160 de la Loi autorise l'application de la procédure d'arbitrage prévue aux articles 161 à 169 à la fixation des prix appliqués ou proposés par une compagnie de chemin de fer de même qu'aux conditions qu'elle impose pour la fourniture de services à une administration ferroviaire de banlieue désignée par le gouvernement d'une province ou à une compagnie de chemin de fer se livrant au transport de passagers.

Cette procédure, telle que rédigée, s'adresse en fait aux différends survenant entre expéditeurs et transporteurs dans certaines situations en regard du transport de marchandises par air, par chemin de fer ou par eau. Avec un minimum d'aménagement nécessaire, l'article 160 a élargi le mandat de l'arbitre, à être choisi par les deux parties, afin de couvrir les différends concernant la compensation à être versée par certains opérateurs bien précis de services de transport de passagers par rail aux compagnies propriétaires de lignes de chemin de fer.

Par équité pour tous les opérateurs potentiels de services de transport de passagers par rail, nous croyons qu'il est impératif qu'il soit précisé que les administrations ferroviaires de banlieue et les compagnies de chemin de fer se livrant au transport de passagers ne devraient pas être les seules à pouvoir soumettre ce type de différend à l'arbitrage. À cette fin, nous suggérons que le texte de l'article 160 soit modifié pour se lire comme suit :

« Les articles 161 et 169 s'appliquent également, avec les adaptations nécessaires, aux prix appliqués ou proposés par une compagnie de chemin de fer et aux conditions qu'elle impose pour la fourniture de services à une administration ferroviaire de banlieue désignée par le Gouvernement d'une province, à une compagnie de chemin de fer se livrant au transport de passagers, ou à toute personne opérant ou désirant opérer sur une ligne de chemin de fer un service de transport de passagers par rail. »

4. Conclusion

En bref, les propositions que nous avons formulées dans ce document sont dans la lignée des propositions du Comité permanent des transports de la Chambre des communes du Canada soumis en juin 1998 et de la réponse du Gouvernement du Canada à ce rapport. Il est vital que pour que le transport de passagers par rail puisse concurrencer les autres modes de transport, qu'il puisse bénéficier de tous les outils nécessaires, y compris les outils législatifs. L'examen de la *Loi sur les transports au Canada* constitue l'occasion de favoriser l'atteinte de ces objectifs, ceci par (1) un élargissement de la finalité de la Loi, tel que définie dans les énoncés de la Politique nationale des transports, (2) la confirmation et le renforcement des pouvoirs d'intervention du Gouvernement, afin de forcer la conclusion d'ententes entre les compagnies de transport de marchandises et les opérateurs de systèmes de transport de passagers par rail et qu'à défaut d'ententes, que le Gouvernement puissent fixer les règles du jeu, (3) la confirmation que tous les opérateurs de systèmes de transport de passagers par rail, actuels et potentiels, puissent bénéficier des mêmes droits que VIA Rail et les administrations municipales, et finalement (4) la conservation de la vocation des emprises ferroviaires pouvant servir d'infrastructure pour les services de transport de passagers par rail, en favorisant le transfert des droits portant sur des lignes de chemin de fer à des personnes intéressées à opérer un système de transport de passagers sur ces lignes.

Il s'agirait ici d'un pas déterminant vers la revitalisation d'un mode de transport qui a participé à la construction et l'essor du pays et qui est appelé à continuer à jouer un rôle de première importance dans son développement.

Bombardier Transport croit fermement que le transport de passagers par rail constitue un mode de transport rentable, efficace et abordable pour les Canadiens et que plus de voyageurs devraient avoir la possibilité de choisir ce mode dans leurs déplacements. Ce document n'énumère que quelques outils législatifs pouvant permettre l'atteinte de cet objectif. Il en existe bien d'autres et Bombardier Transport demeurera toujours intéressée à participer à soumettre ses idées et participer de façon active à tout forum portant sur le transport de passagers par rail au Canada.