



Chambre des communes
Canada

**RAPPORT SUR LES
RECOMMANDATIONS DE LA
COMMISSION D'EXAMEN DE LA
LOI SUR LES TRANSPORTS
NATIONAUX**

**RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS**

**ROBERT A. CORBETT, député
Président**

Juin 1993

CHAMBRE DES COMMUNES

Assemblée n° 57

Le mardi 15 juin 1993

Le mercredi 16 juin 1993

Président: Robert A. Corbett

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 57

Tuesday, June 15, 1993

Wednesday, June 16, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

Comité permanent des transports

Transports

Ministry of Transport and Infrastructure of the Province of Ontario

Transport

**RAPPORT SUR LES
RECOMMANDATIONS DE LA
COMMISSION D'EXAMEN DE LA
LOI SUR LES TRANSPORTS
NATIONAUX**

**RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS**

ROBERT A. CORBETT, député
Président

Juin 1993

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 57

Le mardi 15 juin 1993
Le mercredi 16 juin 1993

Président: Robert A. Corbett

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 57

Tuesday, June 15, 1993
Wednesday, June 16, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

Transports

Transport

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation»

Y COMPRIS:

Huitième rapport à la Chambre

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation — Policy and Legislation in Review"

INCLUDING:

Eighth Report to the House

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991–1992–1993

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991–92–93

Membres du Comité permanent des Transports

PRÉSIDENT

Robert A. Corbett, député
(Fundy—Royal)

VICE-PRÉSIDENTS

Ken Atkinson, député
(St. Catharines)

Stan Keyes, député
(Hamilton-Ouest)

MEMBRES

Iain Angus, député
(Thunder Bay—Atikokan)

Gilbert Chartrand, député
(Verdun—Saint-Paul)

John Manley, député
(Ottawa-Sud)

Lee Richardson, député
(Calgary-Sud-Est)

Geoff Wilson, député
(Swift Current—Maple Creek—Assiniboia)

(Quorum 5)

GREFFIER DU COMITÉ

Marc Toupin

ATTACHÉ DE RECHERCHE

John Christopher

CONSULTANT

David Cuthbertson

Le Comité permanent des transports *des matières*

a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, votre Comité a procédé à une étude portant sur les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Après avoir entendu plusieurs témoins à Ottawa, Vancouver, Winnipeg, Saint John (N.B.) et Halifax, votre Comité a convenu unanimement de présenter à la Chambre le rapport suivant :

REMERCIEMENTS	ii
RECOMMANDATIONS	iii
LE TRANSPORT FERROVIAIRE	3
A. Abandon de Cenes	4
1. La province	4
2. Services de passagers	6
3. Équipement vieillissant	7
B. Les lignes courtes	7
C. Mise au régime des voies	9
D. Dispositions régissant l'accès à des services concurrenciels	10
E. Les prix compensatoires	11
LE TRANSPORT AÉRIEN	13
A. Dans le sud	15
B. Dans le nord	17
LE CAMIONNAGE	18
LE TRANSPORT PAR EAU	19
A. Loi de 1964 sur les compagnies maritimes (L.C.M.)	19
B. Le système portuaire canadien	17
L'INTÉRÊT PUBLIC	19
GÉNÉRALITÉS	20
A. Propriété étrangère	20
B. Partie VII — Acquisition d'entreprises de transport canadiennes	21
C. Développement économique régional	21
D. Considérations bureaucratiques	22
E. Politique fiscale	23
F. Autres examens de la LTN (1981)	24
CONCLUSION	24
ANNEXE A	25
Liste des témoins	25

REMERCIEMENTS	ix
RECOMMANDATIONS	xi
RAPPORT SUR LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'EXAMEN DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX	1
INTRODUCTION	1
LA SÉCURITÉ	2
LE TRANSPORT FERROVIAIRE	3
A. Abandon de lignes	4
1. La procédure	4
2. Services de passagers	6
3. Emprises excédentaires	7
B. Les lignes courtes	7
C. Mise en commun des voies	9
D. Dispositions régissant l'accès à des services concurrentiels	10
E. Les prix compensatoires	11
LE TRANSPORT AÉRIEN	13
A. Dans le sud	13
B. Dans le nord	14
LE CAMIONNAGE	15
LE TRANSPORT PAR EAU	16
A. Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM)	16
B. Le système portuaire canadien	17
L'INTÉRÊT PUBLIC	19
GÉNÉRALITÉS	20
A. Propriété étrangère	20
B. Partie VII — Acquisition d'entreprises de transport canadiennes	21
C. Développement économique régional	21
D. Considérations environnementales	22
E. Politique fiscale	23
F. Autres examens de la LTN 1987	24
CONCLUSION	24
 ANNEXE A	
Liste des témoins	27

ANNEXE B

Liste des mémoires 35

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT 39

PROCÈS-VERBAUX 41

RECOMMANDATION *Remerciements*

Il eût été difficile au Comité de mener à bien sa tâche sans les efforts soutenus et compétents d'un grand nombre de personnes. Le président et les membres du Comité tiennent d'abord à remercier toutes les personnes qui sont venues témoigner ainsi que les organismes et les particuliers qui ont soumis des mémoires.

Nous tenons également à souligner l'excellent travail accompli par notre personnel de recherche, John Christopher et David Cuthbertson, ainsi que par le greffier du Comité, Marc Toupin, pour leurs excellents conseils et leur ardeur infatigable afin de compléter cette étude exhaustive dans les délais prescrits et les limites du budget.

Enfin, le président remercie les membres du Comité pour les nombreuses heures qu'ils ont consacrées à cette étude et à la préparation de ce rapport.

RECOMMANDATIONS

1. Que le ministre des Transports adopte la proposition de la Commission et qu'il ordonne une enquête ministérielle en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux de niveau I, et qu'il prenne les mesures correctives nécessaires.
2. Que le ministre des Transports et les ministres provinciaux responsables du camionnage donnent instruction à leurs fonctionnaires responsables de faire enquête en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des camions non articulés de plus de cinq tonnes et de prendre les mesures correctives qui s'imposent.
3. Que le ministre des Transports suspende toutes les demandes d'abandon de voies secondaires et principales d'ici à ce qu'un réseau ferroviaire national de base soit établi.
4. Que, si un réseau ferroviaire national de base n'est pas établi d'ici le 1^{er} juillet 1994, le ministre des Transports applique immédiatement les recommandations de la Commission sur l'abandon de lignes au moyen de modifications à la LTN 1987, pourvu que, dans le cas des lignes principales et des lignes secondaires, l'on procède à une détermination vaste et rigoureuse de l'intérêt du public.
5. Que le ministre des Transports exerce sa responsabilité et son leadership et qu'il fasse tout en son pouvoir pour tenter d'obtenir un consensus sur un réseau ferroviaire national de base d'ici les douze prochains mois.
6. Que, lorsqu'il existe un service de passagers sur une ligne faisant l'objet d'une demande d'abandon ou de cession, la LTN 1987 soit modifiée pour que l'Office prenne en considération les services de passagers avant de prendre la décision d'abandonner ou de céder la ligne.
7. Que le ministre des Transports dépose un projet de loi dès que possible, donnant à VIA Rail le mandat de fournir au Canada un service aux passagers qui soit sûr, efficace et fiable.
8. Que la LTN 1987 soit modifiée de manière à prévoir une procédure de mise en réserve des emprises et des infrastructures excédentaires dans l'intérêt public, à des fins ferroviaires ou non ferroviaires éventuelles.
9. Que le ministre des Transports élabore une politique et des lignes directrices visant à favoriser la création de lignes courtes, et qu'il mette sur pied un groupe de travail fédéral-provincial qui sera chargé d'établir un régime harmonisé fondé sur la législation fédérale en matière de transports, en vue d'assurer l'exploitation rentable et sécuritaire des chemins de fer fédéraux et intraprovinciaux.
10. Que la LTN 1987 soit modifiée de manière à y inclure des dispositions qui permettraient aux compagnies ferroviaires, aux principaux intervenants et aux intérêts régionaux de créer ensemble des réseaux ferroviaires régionaux.

11. Que le ministre des Transports ne donne pas suite aux recommandations de la Commission relatives à la tenue d'une étude exhaustive sur l'usage commun des voies et à la mise sur pied d'un projet pilote dans l'est du Canada.
12. Que le ministre des Transports rejette les recommandations de la Commission concernant les améliorations proposées aux dispositions de la LTN 1987, relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des offres finales.
13. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative à l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN 1987.
14. Que, dans la mesure où la survie de deux lignes aériennes nationales, en tant que concurrents viables, est menacée, du fait qu'elles ne parviennent pas à gérer la capacité, le ministre des Transports devrait intervenir et établir une forme limitée de concurrence réglementée.
15. Que le ministre des Transports émette une directive d'orientation à l'intention de l'Office national des transports pour expliquer par écrit les décisions prises au sujet de toutes les demandes de licence dans le nord.
16. Que le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation de la Commission relative à l'abrogation automatique de la LDCM, lorsque le gouvernement américain annulera l'immunité accordée à ses conférences contre les poursuites antitrust, mais entreprenne un examen de la loi à ce moment-là et renvoie la question au Comité permanent des transports.
17. Que le ministre des Transports enjoigne le Comité permanent des transports d'entreprendre un examen complet de l'administration, de la structure et de la compétitivité du système portuaire canadien.
18. Que le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation de la Commission relative à l'exclusion de toute mention de l'importance des ports canadiens pour le commerce extérieur du Canada à l'article 3 de la LTN 1987.
19. Que soit définie plus clairement la notion d'intérêt public et ses applications dans la LTN 1987, par l'apport de modifications qui établiraient des lignes directrices précises dont l'Office national des transports devrait tenir compte dans ses décisions relatives à l'intérêt public; et qu'il soit demandé à l'Office d'expliquer en détail les motifs de ses décisions, c'est-à-dire comment et pourquoi la question d'intérêt public est entrée en ligne de compte.
20. Que le ministre des Transports rejette la proposition de la Commission, laquelle voudrait faire passer de 25 à 49 p. 100 le plafond applicable à la propriété étrangère des compagnies aériennes canadiennes.
21. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission selon laquelle il faudrait abroger la Partie VII de la LTN 1987 concernant les acquisitions d'entreprises de transport canadiennes.

22. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative au retrait, dans l'article 3 de la LTN 1987, de la mention portant sur le développement économique régional.
23. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative à l'exclusion des questions environnementales de la LTN 1987, mais qu'il envisage plutôt de les faire inclure dans la loi.
24. Que le ministre des Transports entreprenne immédiatement de convoquer une rencontre fédérale-provinciale au sujet de la politique fiscale appliquée au secteur des transports, que les responsables ainsi réunis conçoivent un plan qui ne nuira pas à la compétitivité et à la viabilité des transporteurs canadiens et qu'ils le soumettent à l'approbation de leurs gouvernements respectifs.
25. Que le ministre des Transports prévoie la réalisation, dans cinq ans, d'autres examens de la mise en application de la LTN 1987 et de ses lois corrélatives, et que le Comité permanent des transports en soit chargé par la loi.

RAPPORT SUR LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'EXAMEN DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

INTRODUCTION

L'article 266 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LTN 1987) prévoit un examen complet de l'application de la loi, des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* modifiées par la présente loi, de la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*, de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et de toute autre loi fédérale dont le ministre des Transports est responsable et qui porte sur la réglementation économique d'un mode de transport.

En février 1992, le ministre des Transports a annoncé la mise sur pied de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux (la Commission) composée de cinq commissaires. Aux termes de la loi, la Commission devait mener son examen et présenter son rapport au plus tard le 31 janvier 1993. La Commission a respecté le délai imparti et a présenté 56 recommandations. Le ministre a déposé le rapport de la Commission «La concurrence dans les transports : Regard sur la politique et la législation» à la Chambre des communes le 9 mars 1993.

Au même moment, le ministre a indiqué qu'il souhaitait que le Comité permanent des transports fasse un examen public du rapport de la Commission. À son avis, Transports Canada apprendrait beaucoup des conclusions et des recommandations du Comité, d'autant plus que la Commission avait jugé bon de ne pas tenir d'audiences publiques. Le ministre a soutenu que le Comité était éminemment bien placé pour donner une dimension publique importante, voire essentielle aux recommandations contenues dans le rapport. Ces considérations ont convaincu le Comité d'acquiescer au désir du ministre et d'entreprendre une étude qui comprendrait des audiences publiques à Ottawa et dans les principales villes du Canada.

Le Comité ne doutait pas de sa capacité de mener cette tâche à bien, car il participait directement et depuis longtemps à la réforme de la réglementation économique de l'industrie des transports. Il avait tout d'abord examiné en profondeur le Livre blanc de 1985 du gouvernement, *Aller sans entraves*, et rédigé le rapport *Aller sans entraves : Quelle voie prendre*. Puis, il avait fait une étude approfondie de la nouvelle *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988. À ces deux occasions, les membres du Comité ont parcouru le Canada pour entendre le point de vue des principaux intervenants, des provinces, des municipalités, du monde des affaires, des syndicats et des voyageurs.

De même, notre Comité a tenu des audiences d'un bout à l'autre du pays, recevant le témoignage de plus de soixante quinze témoins représentant divers intérêts. Il ne fait aucun doute pour le Comité que la majorité des témoins sont en faveur de la visée concurrentielle de la LTN 1987 et, partant, des principales recommandations contenues dans le rapport de la Commission. En fait,

même ceux qui sont implacablement opposés à la LTN 1987 pour des questions de principe ont reconnu que nous ne pouvions pas revenir à un système de réglementation économique globale de l'industrie des transports. Cela ne veut pas dire que toutes les recommandations du rapport ont rallié tous les appuis, et c'est d'ailleurs sur les recommandations contestées que nous nous concentrons dans notre rapport.

Nous avons jugé, comme l'avait fait la Commission, que la manière de faire la plus rationnelle était d'examiner chaque mode de transport. On sait que le transport aérien et le camionnage ont été largement déréglementés, tandis que le transport ferroviaire continue d'être l'objet d'une réglementation économique considérable, ce qu'on peut appeler une réglementation de la concurrence. De son côté, l'industrie maritime était peu réglementée avant 1987 et, conséquemment, n'occupe pas une grande place dans la LTN 1987.

Le Comité n'a aucunement l'intention de passer en revue une à une toutes les recommandations de la Commission. L'analyse faite par la Commission et la quantité de recommandations constructives et valables que contient le rapport nous ont beaucoup impressionnés, et il serait parfaitement inutile pour le Comité de revenir sur chacune d'elles. Nous nous limiterons donc aux plus importantes et surtout à celles qui ont été les plus débattues et les plus critiquées. Commençons par l'élément essentiel entre tous dans le domaine des transports, celui qui transcende toutes les autres considérations : la sécurité.

LA SÉCURITÉ

La sécurité doit primer. Que ce soit avant ou depuis la LTN 1987, on a toujours débattu avec passion de l'impact de la déréglementation sur la sécurité dans les différents moyens de transport. La Commission a été incapable d'établir un lien de causalité entre réforme de la réglementation économique et baisse de la performance et des normes de sécurité chez les transporteurs. Il existe cependant deux domaines où des problèmes de sécurité existent peut-être. Il y a d'abord le nombre plus élevé d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux de niveau I, puis l'augmentation du taux d'accidents impliquant des camions non articulés de plus de cinq tonnes.

La Commission a formulé deux recommandations à cet égard. Nous ne pouvons qu'y faire écho et souhaiter leur mise en oeuvre immédiate. Le Comité recommande :

- 1. Que le ministre des Transports adopte la proposition de la Commission et qu'il ordonne une enquête ministérielle en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux de niveau I, et qu'il prenne les mesures correctives nécessaires.**
- 2. Que le ministre des Transports et les ministres provinciaux responsables du camionnage donnent instruction à leurs fonctionnaires responsables de faire enquête en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des camions non articulés de plus de cinq tonnes et de prendre les mesures correctives qui s'imposent.**

Certains témoins ne pensent pas, comme la Commission, qu'il n'y a aucun lien de causalité entre la sécurité et la déréglementation. D'autres estiment qu'il y a effectivement dégradation de la sécurité et que le bilan financier est encore l'argument ultime. «C'est la banque qui régule, et le

S dans sécurité ressemble davantage à un signe de dollar.» On déplore aussi la lenteur de la mise en oeuvre des recommandations de la Commission Dryden sur la sécurité aérienne, ainsi que de l'adoption par Transports Canada d'un régime réglementaire nouveau qui accordera plus d'importance à l'autoréglementation par l'industrie. Nous pensons, à propos de l'enquête proposée sur les transporteurs aériens de niveau I et II, qu'il faudrait étudier de manière toute spéciale dans quelle mesure on peut ou doit déléguer la réglementation de la sécurité à l'industrie de l'aviation.

Ces arguments n'étant pas appuyés par des statistiques ou des chiffres précis, le Comité n'a logiquement pas d'autre choix que d'accepter la conclusion de la Commission selon laquelle la sécurité des transports ne s'est pas dégradée depuis la LTN 1987. Nous nous en voudrions cependant de ne pas exhorter le gouvernement à continuer, encore plus dans un univers déréglementé, d'accorder la priorité absolue à la sécurité et de fournir les ressources voulues à cette fin. Il nous faut insister sur le fait que la sécurité ne doit jamais être négligée, et qu'il appartient au ministre des Transports d'exercer toute la vigilance nécessaire pour que cela ne se produise pas.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les avis sont unanimes, en ce qui concerne le transport ferroviaire : la LTN 1987 est une «loi taillée sur mesure pour les expéditeurs». On sait que l'industrie du rail n'a pas été déréglementée comme l'ont été le transport aérien et le camionnage. On a bien essayé de stimuler la concurrence entre le chemin de fer Canadien Pacifique (CP Rail) et les Chemins de fer nationaux du Canada (CN), mais il reste qu'un nombre considérable de mesures de réglementation économique ont été adoptées pour protéger les transporteurs contre une concurrence inégale. Le résultat, c'est que les chemins de fer n'ont la liberté ni d'agir ni de gérer, liberté qui est si nécessaire dans un marché déréglementé où ils doivent livrer un combat féroce à l'industrie canadienne du camionnage et aux chemins de fer américains.

La Commission n'a pas caché que la crise du chemin de fer menace la survie même du transport ferroviaire dans le marché nord-américain. «Nous estimons que la concurrence de la route et du rail américain représente un danger réel pour l'avenir des chemins de fer canadiens et les expéditeurs qui en dépendent. Si le Canada ne veut pas payer le prix d'une sérieuse détérioration du secteur ferroviaire dans le courant de la décennie, il est indispensable que l'on autorise et encourage les transporteurs à apporter les changements voulus pour devenir compétitifs.»

La Commission a conclu qu'il fallait donner aux chemins de fer la possibilité de comprimer radicalement leurs coûts d'infrastructure et d'aligner leurs coûts de main-d'oeuvre et leur niveau de productivité sur ceux de l'industrie du camionnage et des chemins de fer américains. On a fait remarquer que la densité de trafic moyenne du CN et du CP atteint à peu près 60 p. 100 de celle de leurs concurrents comparables aux États-Unis. Il faudrait, pour égaler la densité des chemins de fer américains, abandonner plus de 14 000 milles de voies de faible densité ce qui, d'après la Commission, pourrait faire économiser au CN et au CP ensemble jusqu'à 260 millions de dollars par an. Seulement trois options permettraient de réaliser une rationalisation de cette ampleur : l'abandon de lignes, la création de services de lignes courtes et la mise en commun des voies.

A. Abandon de lignes

1. La procédure

La Commission a présenté des recommandations visant à simplifier et à accélérer la procédure d'abandon de lignes prévue dans la LTN 1987. Ces recommandations se fondent sur trois grands principes. Premièrement, les chemins de fer doivent avoir la liberté de quitter un marché sans avoir à prouver que la ligne est déficitaire ou qu'elle ne répond pas à un besoin public. L'industrie du transport aérien et l'industrie du camionnage jouissent déjà de ce privilège. Deuxièmement, des intérêts commerciaux ou les autorités provinciales et locales devraient avoir la possibilité d'acquérir les lignes de chemin de fer abandonnées. Troisièmement, le public devrait être protégé au moyen de dispositions permettant aux gouvernements d'assumer la responsabilité des lignes abandonnées.

La majorité des témoins qui ont traité de cette question pensent en général que les sociétés de chemins de fer doivent être libres de décider, en fonction de considérations commerciales, comment elles vont réaliser la rationalisation. Plusieurs témoins ont dit cependant que cette latitude ne devait pas aller jusqu'à l'abandon de lignes qui connectent à des points de correspondance ou aux voies ferrées américaines. D'après eux, les sociétés ferroviaires pourraient, par des abandons «stratégiques», réduire la concurrence entre elles et limiter l'accès concurrentiel aux lignes américaines. À leur avis, l'Office national des transports (l'Office) doit continuer d'exercer un droit de regard sur les lignes d'utilité publique.

Dans les Maritimes, plusieurs témoins ont fait entendre un autre son de cloche concernant les recommandations de la Commission sur l'abandon de lignes, à la suite de la demande récente du CP visant l'abandon de tout son réseau du Canada atlantique entre Saint John (Nouveau-Brunswick) et Sherbrooke (Québec). La majeure partie de ce réseau est constituée de lignes principales; or, d'après des témoins, les propositions de la Commission ne tiendraient compte ni de l'intérêt du grand public ni des répercussions de cet abandon sur l'économie régionale. Pour eux, la seule manière satisfaisante et logique d'envisager des abandons de cette ampleur serait d'établir d'abord un réseau ferroviaire national de base. Par conséquent, ils réclament un moratoire sur tout abandon de lignes secondaires et principales d'ici à ce que le réseau soit défini et en place.

Lorsque le Comité a étudié la LTN 1987, les abandons de lignes concernaient exclusivement les embranchements. Personne n'envisageait d'appliquer ces dispositions à l'abandon massif de lignes secondaires et de lignes principales; elles n'ont pas vraiment été prévues pour ces cas-ci.

Le Comité sait qu'un groupe de travail fédéral-provincial, où les sociétés ferroviaires sont représentées, étudie la création d'un réseau ferroviaire national de base depuis 18 mois. Personne ne peut dire avec certitude s'il réussira à s'entendre sur les paramètres d'un réseau, ni quand. Certains témoins doutent d'une issue favorable, mais ils reconnaissent néanmoins que la solution la plus logique serait d'exiger que toute activité de rationalisation de la part du CN et du CP ait lieu dans le contexte d'un plan de création d'un réseau ferroviaire national viable et concurrentiel. La majorité pense cependant que les chemins de fer ne devraient pas être obligés d'attendre cette éventualité et qu'ils devraient être libres de continuer de rationaliser leurs réseaux comme ils le font actuellement.

Toutes les recommandations de la Commission concernant l'abandon de lignes visent à simplifier le processus, à le rendre moins compliqué et à aider les chemins de fer à rationaliser leurs réseaux. À notre avis, ceux-ci doivent avoir toute latitude pour gérer leur infrastructure (comme le

font la plupart des industries) face aux forces du marché, pour que le réseau ferroviaire réponde aux besoins du Canada. Cependant, nous nous inquiétons énormément du fait que ce processus inclura nécessairement des segments importants de voies secondaires et principales, particulièrement dans l'est et le centre du Canada. Le réseau ferroviaire national subit actuellement des changements cruciaux considérables. C'est pourquoi il est essentiel, pour la viabilité et la compétitivité futures de notre industrie ferroviaire, et dans l'intérêt du public, que ces changements s'opèrent en fonction d'un plan établissant un système ferroviaire national, un plan national qui traduit le rôle indispensable joué par les chemins de fer dans la mise en valeur des économies régionales. Il ne faudrait pas oublier, lorsque le moment sera venu de créer un réseau ferroviaire de base, l'impact du chemin de fer sur des régions comme le Canada atlantique, qui mise sur un transport par rail efficace et compétitif pour le transport de ses produits vers des marchés éloignés.

On ne servira les intérêts ni de l'industrie ni du grand public en tâtonnant et en procédant par à-coups. La seule solution qui tombe sous le sens, d'un point de vue économique et social, consiste à définir un réseau de base, puis de procéder à la rationalisation.

Le Comité partage l'inquiétude et le scepticisme de certains témoins qui estiment que le groupe de travail fédéral-provincial piétine, qu'il progressera toujours trop lentement et qu'il n'atteindra peut-être jamais une conclusion satisfaisante. Cette analyse nous trouble énormément étant donné que nous n'avons pas une minute à perdre; nos chemins de fer agonisent. Des mesures concrètes s'imposent de toute urgence. Un réseau routier national existe, et nous ne voyons pas pourquoi il serait impossible de définir un réseau ferroviaire de base dans un proche avenir. D'ici là, la logique veut que nous suspendions toutes les demandes d'abandon de voies secondaires et principales. Par conséquent, le Comité recommande :

- 3. Que le ministre des Transports suspende toutes les demandes d'abandon de voies secondaires et principales d'ici à ce qu'un réseau ferroviaire national de base soit établi.**

Devant l'urgence de la situation, le groupe de travail fédéral-provincial devrait se voir accorder un maximum d'un an pour élaborer un plan. Si l'on se fie aux témoignages entendus, il y a peu de chance que cela se produise mais, comme nous l'avons déjà dit, les chemins de fer ne peuvent pas se permettre d'attendre trop longtemps une solution miracle. Dans les circonstances, nous pensons que le ministre des Transports devrait appliquer les propositions de la Commission pour un processus accéléré d'abandon de lignes, fondé sur des critères de rentabilité, ce qui permettrait aux chemins de fer de rationaliser leurs réseaux. Par conséquent, le Comité recommande :

- 4. Que, si un réseau ferroviaire national de base n'est pas établi d'ici le 1^{er} juillet 1994, le ministre des Transports applique immédiatement les recommandations de la Commission sur l'abandon de lignes au moyen de modifications à la LTN 1987, pourvu que, dans le cas des lignes principales et des lignes secondaires, l'on procède à une détermination vaste et rigoureuse de l'intérêt du public.**

Tout en doutant beaucoup que le groupe de travail atteigne son but, le Comité pense que les parties doivent tout faire pour s'entendre sur un plan. Il va de soi que le ministre des Transports est le principal artisan de l'établissement d'un réseau ferroviaire national de base. Nous pensons que le temps est venu pour le ministre d'assumer la responsabilité de ce travail et d'exercer le leadership nécessaire pour arriver à une conclusion d'ici les douze prochains mois. Par conséquent, le Comité recommande :

5. Que le ministre des Transports exerce sa responsabilité et son leadership et qu'il fasse tout en son pouvoir pour tenter d'obtenir un consensus sur un réseau ferroviaire national de base d'ici les douze prochains mois.

Enfin, en ce qui concerne l'abandon de lignes, il faut souligner que la LTN 1987 donne au gouvernement des pouvoirs discrétionnaires considérables en l'autorisant à faire paraître des lignes directrices ou à modifier ou annuler toute décision ou tout jugement de l'Office. Cela se fait par décret. La Commission ne recommande pas l'abolition de ces pouvoirs discrétionnaires. Ainsi, quoiqu'il arrive concernant la rationalisation du transport ferroviaire, ces pouvoirs existeront toujours pour protéger l'intérêt du public. Si leur exercice dépend de l'orientation publique des gouvernements à venir, il faut reconnaître qu'ils peuvent offrir un certain réconfort aux principaux intervenants et aux collectivités visées par l'abandon de lignes.

2. Services de passagers

Le projet d'établissement d'un réseau ferroviaire national de base concerne habituellement le transport de marchandises, mais il ne faudrait pas oublier les services de passagers. Dans son témoignage devant le Comité, VIA Rail a indiqué que, aux termes des dispositions antérieures de la *Loi sur les chemins de fer* en vigueur avant la LTN 1987, une demande d'abandon d'un embranchement pouvait être approuvée seulement si l'on démontrait qu'un service de passagers n'en dépendait pas. La LTN 1987 établit un processus d'abandon où les besoins des passagers sont pris en considération seulement après que la décision d'abandon a été prise. Cela veut dire, pour ce qui est des services de VIA, que des négociations doivent être engagées avec la société ferroviaire pour préserver le service de passagers sur cette ligne. En cas d'échec des négociations, le gouverneur en conseil peut annuler l'ordre d'abandon.

On a fait remarquer que la procédure actuelle crée beaucoup d'incertitude et d'angoisse dans le public au sujet de l'avenir des services de passagers. Cette crainte s'est amplifiée depuis que les chemins de fer mènent un programme accéléré de rationalisation, non seulement des embranchements, mais aussi des lignes secondaires et principales. L'exemple le plus pertinent est la demande du CP d'abandonner sa ligne, utilisée par VIA, entre Saint John et Sherbrooke.

VIA aimerait que la LTN 1987 soit modifiée pour que l'Office prenne en compte les besoins de services de passagers avant de décider d'abandonner des lignes. Comme il a déjà été indiqué, nous pensons, comme la Commission, qu'il faut peser tant les intérêts commerciaux de la société ferroviaire que l'intérêt du public dans la rationalisation du réseau. Dans le cas des services de passagers, l'intérêt du public doit l'emporter et l'Office doit avoir l'autorité de protéger ces services. Par conséquent, le Comité recommande :

6. Que, lorsqu'il existe un service de passagers sur une ligne faisant l'objet d'une demande d'abandon ou de cession, la LTN 1987 soit modifiée pour que l'Office prenne en considération les services de passagers avant de prendre la décision d'abandonner ou de céder la ligne.

Bien sûr, la meilleure manière de protéger les services de passagers serait de donner à VIA un mandat prévu par la loi. Le Comité en a fait état dans son rapport de novembre 1989 sur VIA et l'avenir des services de trains de passagers au Canada. Nous avons souligné que presque tous les

témoins pensaient qu'il était important que VIA ait sa propre loi, étant donné que depuis sa création VIA n'a jamais eu assez d'autonomie, que son mandat n'a jamais été clair et qu'elle avait toujours été ballottée par les vicissitudes de la politique gouvernementale et les décisions directes des différents ministres des Transports. La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, appuyant ces vues, a recommandé que le gouvernement fédéral adopte une loi donnant à VIA un mandat organisationnel pour fournir des services de passagers sur une base commerciale.

Nous avons indiqué à quel point il était urgent d'établir les paramètres d'un réseau ferroviaire national de base. Nous pensons qu'il est tout aussi crucial de protéger et d'assurer sans tarder les services de trains de passagers par l'adoption d'une loi. Par conséquent, le Comité recommande :

- 7. Que le ministre des Transports dépose un projet de loi dès que possible, donnant à VIA Rail le mandat de fournir au Canada un service aux passagers qui soit sûr, efficace et fiable.**

3. Emprises excédentaires

L'accumulation d'emprises non utilisées sera un résultat inévitable du programme accéléré de rationalisation du réseau et de l'établissement éventuel d'un réseau ferroviaire de base. D'aucuns ont recommandé au Comité que la LTN 1987 prévoie la mise en réserve des emprises abandonnées pour utilisation éventuelle. On créerait ainsi un plan de mise en réserve des lignes excédentaires en tenant compte de leur potentiel plutôt que de leur utilisation présente.

Cette question a été soulevée au moment où le Comité étudiait la faisabilité d'un service TGV au Canada. Le problème est qu'on n'a pas encore déterminé le meilleur trajet du TGV dans le corridor. Le CN et le CP sont en train de mettre au point un plan de rationalisation et de consolidation du trafic de marchandises dans le corridor. Dans les circonstances, nous pensons qu'il faut veiller à ce que toute voie ou emprise abandonnée qui pourrait être importante pour la détermination de la meilleure route TGV soit préservée en cas de besoin. Nous avons recommandé que le gouverneur en conseil utilise les pouvoirs que lui confère la LTN 1987 pour protéger et maintenir les emprises excédentaires au cas où un service TGV serait établi. Nous pensons que le même principe devrait s'appliquer à toutes les lignes excédentaires et, plutôt que de compter sur le pouvoir discrétionnaire du gouvernement, qu'une procédure devrait être enchâssée dans la LTN 1987. Par conséquent, le Comité recommande :

- 8. Que la LTN 1987 soit modifiée de manière à prévoir une procédure de mise en réserve des emprises et des infrastructures excédentaires dans l'intérêt public, à des fins ferroviaires ou non ferroviaires éventuelles.**

B. Les lignes courtes

À propos de la rationalisation des réseaux, une autre solution s'offre aux compagnies ferroviaires, outre l'abandon, soit la vente d'une voie à un exploitant de lignes courtes. Contrairement aux États-Unis, où le marché de services sur courtes distances est bien établi et fonctionne de manière efficace, très peu de lignes courtes ont été créées jusqu'ici au Canada. Toutefois, les chemins de fer auront maintenant la possibilité de recourir davantage à cette option au fur et à mesure qu'ils se débarrasseront de nombreuses voies à faible densité et peu rentables. La Commission a reconnu ce fait et a formulé des recommandations en ce sens en vue de faciliter la cession de voies aux exploitants de lignes courtes.

La plupart des témoins, y compris les compagnies ferroviaires, sont conscients de l'importance que revêtent les lignes courtes sur le plan commercial. Leur réussite commerciale et leur viabilité tiennent au fait que la plupart des lignes courtes sont situées entièrement dans une province, ce qui les place dans la sphère de compétence provinciale. Par conséquent, les exploitants de lignes courtes ne sont pas tenus d'appliquer les conventions collectives négociées par les chemins de fer fédéraux en vertu du *Code du travail du Canada*, ce qui leur permet de réduire leurs frais d'exploitation, leurs effectifs étant moins nombreux et leurs règles de travail, plus souples. Seuls quelques témoins ont exprimé des réserves au sujet des lignes courtes, en raison surtout des incidences néfastes qu'elles pourraient avoir sur l'emploi dans le secteur ferroviaire. Néanmoins, ils ont reconnu que les lignes courtes permettent de maintenir le trafic ferroviaire et d'«alimenter» l'exploitant de la ligne principale, de sorte que le trafic n'est pas perdu au profit du camionnage. Bien qu'en principe opposés aux lignes courtes, ces témoins ont convenu, à contrecœur, que les services sur courte distance constituent la seule solution de remplacement raisonnable à l'abandon pur et simple.

Plusieurs témoins ont qualifié de longs, incertains, compliqués et coûteux les processus de réglementation fédéral et provinciaux qui régissent la création de lignes courtes. À leur avis, ces processus découragent l'établissement de telles lignes. Cette situation tient essentiellement à l'absence d'uniformité et de cohérence dans les politiques et les lois relatives aux chemins de fer entre les provinces mêmes d'une part, et entre les provinces et le gouvernement fédéral d'autre part. En effet, les lois provinciales en matière de chemins de fer (sauf celle de la Saskatchewan) sont désuètes, de sorte qu'il est difficile de tirer parti rapidement du phénomène des lignes courtes. De plus, les lois provinciales ne prévoient pas de règles sur la sécurité ferroviaire, de sorte que les provinces ne disposent ni des cadres ni des ressources nécessaires pour régler cette question importante. D'aucuns ont laissé entendre qu'elles devraient adopter les règlements fédéraux en la matière et conclure des ententes avec le gouvernement fédéral en vue de les mettre en application. On a également fait remarquer que les expéditeurs qui utilisent les lignes courtes ne peuvent se prévaloir des dispositions de la LTN 1987 relatives aux procédures d'abandon et à l'accès aux services concurrentiels. Encore une fois, on a proposé que les provinces alignent leurs lois sur la LTN 1987 pour que tous les expéditeurs soient traités sur le même pied et que les intérêts du public soient protégés en cas d'abandon de voies.

Concernant la main-d'oeuvre, on s'inquiète beaucoup du fait que l'Ontario et la Colombie-Britannique aient récemment adopté des lois qui prévoient le transfert aux exploitants provinciaux de lignes courtes des droits du successeur prévus dans les conventions collectives des chemins de fer du ressort du gouvernement fédéral. On a fait remarquer au Comité que ces lois constituent un sérieux obstacle à la création de lignes courtes dans les deux provinces.

Le Comité est convaincu que les lignes courtes constituent la seule option viable et raisonnable permettant d'éviter l'abandon des voies. Elles permettent de sauvegarder des emplois et de préserver le trafic sur les lignes principales, et donc de maintenir le niveau d'emploi dans le secteur ferroviaire. Elles contribuent également à réduire le trafic routier sur les autoroutes provinciales. Toutefois, d'après le Comité, les lois fédérale et provinciales actuelles, de même que les processus de réglementation qui régissent la création et le contrôle des lignes courtes, doivent être améliorés et simplifiés. Pour y arriver, il faut encourager la collaboration entre l'État et les provinces et harmoniser les politiques sur les chemins de fer ainsi que les régimes de réglementation, et ce, afin d'encourager la création de lignes courtes là où elles peuvent s'avérer un succès et constituer la solution de rechange la plus efficace et la plus rentable. Par conséquent, le Comité recommande :

- 9. Que le ministre des Transports élabore une politique et des lignes directrices visant à favoriser la création de lignes courtes, et qu'il mette sur pied un groupe de travail fédéral-provincial qui sera chargé d'établir un régime harmonisé fondé sur la législation fédérale en matière de transports, en vue d'assurer l'exploitation rentable et sécuritaire des chemins de fer fédéraux et intraprovinciaux.**

Le CN a signalé au Comité que la LTN 1987 ne prévoyait pas de mécanisme permettant à une ou à plusieurs compagnies ferroviaires d'obtenir l'autorisation de procéder à des cessions multiples de diverses lignes, et ce, en vue de rationaliser le réseau régional. À l'heure actuelle, les demandes de cessions multiples doivent être approuvées séparément, ce qui s'avère un processus long et laborieux. Le CN propose de rationaliser le réseau avec la collaboration d'autres parties, notamment d'un expéditeur, d'une province, d'une municipalité ou d'un port. Les intéressés tiendraient des consultations et l'entente conclue serait ensuite soumise à l'Office pour approbation. Nous croyons que cette proposition est valable et qu'on devrait envisager de modifier la LTN 1987 en vue d'y inclure une clause permettant de rationaliser le réseau régional. Par conséquent, le Comité recommande :

- 10. Que la LTN 1987 soit modifiée de manière à y inclure des dispositions qui permettraient aux compagnies ferroviaires, aux principaux intervenants et aux intérêts régionaux de créer ensemble des réseaux ferroviaires régionaux.**

C. Mise en commun des voies

D'après la Commission, la solution la plus globale à la rationalisation de l'infrastructure serait de séparer l'exploitation de cette dernière de l'exploitation des trains. Elle a recommandé que le ministre des Transports commande une étude sur la séparation de l'exploitation d'une part et de la propriété de l'infrastructure ferroviaire d'autre part. Elle a également recommandé que le ministre des Transport et l'Office explorent la possibilité de mettre ce concept en application dans le cadre d'un projet pilote dans l'est du Canada.

Bien qu'elle ait suscité un certain intérêt dans la région de l'Atlantique, cette proposition a reçu dans l'ensemble un accueil plutôt tiède pour ne pas dire négatif. Certains témoins ont exprimé des inquiétudes au sujet des aspects d'ordre technique et opérationnel de cette approche, tandis que d'autres ont émis des réserves sur l'aspect sécurité. D'après un témoin, il est ridicule, du point de vue de la logistique et de la sécurité, de permettre aux compagnies ferroviaires de se livrer concurrence comme le font les transporteurs routiers. Il a ajouté que l'idée ne méritait même pas d'être étudiée.

Le problème fondamental qui se pose, à notre avis, est de savoir qui achèterait l'infrastructure: la seule réponse que nous jugeons réaliste, c'est que ce soit le gouvernement fédéral. Pour le CP, cela signifierait la nationalisation. Toutefois, en cette ère de compressions financières, il est douteux qu'un gouvernement puisse, dans un avenir prévisible, débloquer les fonds nécessaires pour acheter l'infrastructure et l'exploiter. D'aucuns ont même laissé entendre que le gouvernement n'était pas en mesure d'exploiter l'infrastructure d'une manière efficace ni de répondre aux besoins opérationnels des chemins de fer.

Ce concept est débattu depuis longtemps. Si l'on se fie aux réactions enregistrées, nous doutons qu'il soit utile de consacrer davantage de ressources à la réalisation d'une étude globale et au lancement d'un projet pilote. Il serait plus profitable de chercher à établir un réseau ferroviaire national essentiel et de rationaliser l'infrastructure en simplifiant les procédures d'abandon et en créant des lignes courtes. Par conséquent, le Comité recommande :

- 11. Que le ministre des Transports ne donne pas suite aux recommandations de la Commission relatives à la tenue d'une étude exhaustive sur l'usage commun des voies et à la mise sur pied d'un projet pilote dans l'est du Canada.**

D. Dispositions régissant l'accès à des services concurrentiels

La LTN 1987 renferme trois dispositions importantes qui régissent l'accès des expéditeurs à des services concurrentiels : les prix de ligne concurrentiels (PLC); l'arbitrage des offres finales (AOF) et l'interconnexion. La Commission a formulé des recommandations sur les deux premiers mécanismes.

Les prix de ligne concurrentiels ont été établis pour soutenir les expéditeurs qui ne peuvent recourir qu'à une seule ligne ferroviaire et dont les marchandises ne peuvent être transportées de manière rentable par d'autres moyens (camion/navire/chaland/pipeline). Autrement dit, les expéditeurs sont «captifs» d'une seule compagnie ferroviaire qui ne subit aucune concurrence réelle et qui jouit d'un pouvoir considérable sur le marché. Un expéditeur «captif» peut demander à la compagnie ferroviaire de lui donner un prix pour transporter des marchandises à la ligne d'un concurrent. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre, l'expéditeur peut demander à l'Office de fixer un «prix de ligne concurrentiel», conformément aux lignes directrices énoncées dans la LTN 1987.

L'arbitrage des offres finales (AOF) s'applique au transport de biens par train et par avion. D'après la LTN 1987, lorsque l'expéditeur et le transporteur ne peuvent s'entendre sur un prix, ils doivent déposer par écrit leur offre finale auprès d'un arbitre choisi par les deux parties. La décision de l'arbitre est exécutoire pour une période d'un an, à moins que le transporteur et l'expéditeur ne conviennent de prolonger l'entente.

La Commission a fait remarquer que les dispositions relatives aux PLC et à l'AOF n'ont pas beaucoup été utilisées, que le CN et le CP ont d'ailleurs refusé de se concurrencer au moyen des PLC, et que cette disposition est pratiquement inopérante au Canada. Elle n'a donc pas trouvé de preuves convaincantes d'effets marquants des PLC sur la viabilité des compagnies de chemin de fer. Toutefois, la Commission a admis avoir longuement analysé l'impact de ces deux mécanismes sur les expéditeurs, de même que les changements qui s'imposaient. Elle a proposé qu'on apporte quelques modifications aux dispositions qui régissent ces deux mécanismes.

Bien que les demandes relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des offres finales aient été peu nombreuses, les expéditeurs ont tous affirmé que les dispositions régissant l'accès concurrentiel étaient fort utiles, puisqu'ils en brandissaient la menace dans la négociation de contrats confidentiels (tarifs et services) avec les compagnies ferroviaires. Les expéditeurs ont admis que ces dispositions leur avaient permis d'obtenir des taux plus bas. Toutefois, même si personne n'a été en mesure de se prononcer sur la valeur de ces dispositions, il est clair qu'elles jouent un rôle

capital dans toutes les négociations. Comme la Commission l'a signalé, «l'utilité première des dispositions en matière de PLC est de fournir aux expéditeurs des outils pour la négociation de contrats confidentiels, et leur valeur est largement fonction de la perception qu'on en a.»

En ce qui concerne les améliorations proposées par la Commission aux dispositions régissant l'accès concurrentiel, la plupart ont été rejetées par l'ensemble des expéditeurs, notamment celles qui visent directement le processus actuel. Les témoins ont soutenu que la Commission était préoccupée par la situation financière déplorable du secteur ferroviaire, et qu'elle avait donc tenté, par ses propositions, de venir en aide aux compagnies ferroviaires. Ces modifications, de l'avis général, susciteraient confusion, retards et contestations, et réduiraient l'efficacité des dispositions existantes. Bien que le mécanisme des prix de ligne concurrentiels soit complexe, ces dispositions ont ceci d'avantageux qu'elles sont objectives, simples et claires. Si on les complique en ajoutant des exigences et des critères subjectifs, il est certain que les expéditeurs ne les utiliseront pas. Certains expéditeurs ont proposé d'autres modifications à ces dispositions, modifications qui, bien entendu, servaient avant tout leurs intérêts. Toutefois, la plupart ont fini par se prononcer en faveur du statu quo.

Par ailleurs, les compagnies ferroviaires semblent s'être résignées à abandonner leur position originale, qui était de s'opposer à l'ajout des dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des offres finales dans la LTN 1987. D'après le Comité, les compagnies semblent maintenant disposées à accepter ces clauses, à une exception près. Elles soutiennent que les sociétés ferroviaires américaines ne devraient pas avoir le droit de se prévaloir des dispositions sur les PLC si les compagnies canadiennes ne peuvent bénéficier du même avantage aux États-Unis. Toutefois, les deux compagnies de chemin de fer ont dit appuyer, dans l'ensemble, les améliorations proposées par la Commission.

La LTN 1987 a tenté, au moyen des dispositions sur l'accès concurrentiel, d'établir un juste équilibre entre les intérêts de l'expéditeur et ceux des compagnies ferroviaires. D'après les témoignages que nous avons recueillis, il serait dangereux de perturber cet équilibre délicat. Nous ne sommes pas convaincus que ces dispositions présentent des lacunes graves qui doivent être corrigées. En ce qui concerne les inquiétudes du secteur ferroviaire concernant l'accès des chemins de fer américains au mécanisme de PLC, nous notons que nos compagnies ferroviaires ont refusé de se concurrencer au moyen des PLC. De plus, elles ont fait l'acquisition de nombreuses lignes stratégiques aux États-Unis. Par conséquent, le Comité recommande :

- 12. Que le ministre des Transports rejette les recommandations de la Commission concernant les améliorations proposées aux dispositions de la LTN 1987, relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des offres finales.**

E. Les prix compensatoires

L'article 112 de la LTN 1987 dispose que tous les prix doivent être «compensatoires» s'ils sont supérieurs aux coûts variables, déterminés par l'Office, du transport visé. L'Office, tout comme ses prédécesseurs, utilise depuis longtemps les coûts variables pour fixer les prix. L'article 113 dispose que sur réception d'une plainte à l'effet qu'un prix n'est pas compensatoire, l'Office doit mener une enquête et déterminer, dans les 90 jours qui suivent la réception de la plainte, si le prix exigé par une compagnie est compensatoire. S'il détermine que le prix n'est pas compensatoire, par arrêté, il doit

rejeter le prix et obliger la compagnie à y substituer un prix compensatoire, sauf si la compagnie le convainc que le prix n'a pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire notablement la concurrence ou de nuire notablement à un concurrent et qu'il n'était pas conçu pour produire un tel effet.

La Commission a recommandé l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN 1987. En effet, elle estime que la *Loi sur la concurrence* offre une protection adéquate contre les pratiques de prix d'éviction et l'abus de position dominante dans un marché. Elle ne voit aucune raison de maintenir les dispositions de la LTN 1987 relatives aux prix compensatoires.

Certains témoins ont abondé dans le même sens, tandis que d'autres se sont fermement opposés à l'élimination de ces dispositions. D'aucuns ont soutenu que l'abolition de ces dispositions favoriserait un mode de transport au détriment d'un autre. Par exemple, certaines sociétés d'État sont tenues de publier leurs prix et de les fixer de manière à assurer leur indépendance financière, conformément aux mandats conférés par la loi. L'avantage dont bénéficient les compagnies ferroviaires en vertu de la LTN 1987, pour ce qui est du caractère confidentiel des prix, doit faire l'objet d'un contrôle, et ce, afin de protéger les intérêts des transporteurs et des modes qui ne jouissent pas de privilèges identiques. De plus, les prix abusifs dont il est question dans la *Loi sur la concurrence* ne correspondent pas vraiment à des prix non compensatoires. Un prix peut être établi en fonction du marché, et donc ne pas être abusif; toutefois, s'il n'est pas supérieur aux coûts variables, il ne sera pas jugé compensatoire. Comme cela ne correspond pas à un prix abusif, au sens de la *Loi sur la concurrence*, les autres modes de transport ne disposent d'aucun recours pour se protéger contre les pratiques déloyales. En outre, la fixation délibérée de prix est considérée comme une infraction en vertu de la *Loi sur la concurrence*, de sorte que le fardeau de la preuve ne reviendra pas au mode de transport accusé de pratiques déloyales, comme le prescrit la LTN 1987. Les modes de transport qui souhaiteraient intenter des actions en justice en vertu de la *Loi sur la concurrence* seraient obligés d'absorber les coûts énormes, en temps et en recherches, qu'entraînent de telles démarches. Comme les sociétés seraient obligées de prouver qu'une infraction a été commise, il est peu probable qu'elles se prévalent, avec succès, de cette disposition de la *Loi sur la concurrence*.

Parmi les témoins qui ont comparu devant le Comité, deux ont déposé auprès de l'Office une plainte mettant en cause de nombreuses parties, lesquelles soutiennent que les compagnies ferroviaires imposent des prix non compensatoires pour les mouvements de grain à l'est de Thunder Bay. Les modes de transport qui livrent concurrence aux compagnies ferroviaires jugent essentiel que l'Office, avec ses connaissances et son expérience en la matière, agisse en qualité d'arbitre indépendant. En effet, à leur avis, le Tribunal de la concurrence, établi en vertu de la *Loi sur la concurrence*, ne serait pas en mesure de régler une plainte aussi compliquée et technique. Comme l'a souligné un témoin, les nombreuses dépenses qu'il faudrait engager sur le plan juridique, de la procédure et autre, pour amener le Tribunal à bien saisir, comme le fait l'Office, toutes les subtilités du processus d'établissement des coûts dans le domaine ferroviaire aurait inmanquablement un effet néfaste sur toute action intentée en vue de dénoncer les abus possibles des compagnies ferroviaires.

En ce qui concerne les compagnies ferroviaires, elles sont partagées sur cette question. Le CN appuie les recommandations de la Commission, tandis que le CP s'y oppose, au motif que le CN est une société d'État. Tant que la situation perdurera, le CP veut être en mesure de se prévaloir des garanties supplémentaires qu'offrent ces dispositions contre toute concurrence déloyale de la part du CN.

Le Comité signale que l'Office n'a été saisi que de cinq cas de prix non compensatoires, mais dans aucun d'eux a-t-il pu être prouvé que les tarifs pratiqués avaient pour objet de réduire la concurrence ou de nuire à un concurrent. Néanmoins, l'Office est maintenant saisi d'une plainte importante en vertu de ces dispositions. Dans l'ensemble, nous trouvons convaincants les arguments avancés en faveur de ces dispositions. Nous ne sommes pas convaincus que la *Loi sur la concurrence* puisse être utile dans ce cas-ci. Par conséquent, le Comité recommande :

13. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative à l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN 1987.

LE TRANSPORT AÉRIEN

A. Dans le sud

La Commission déclare que l'aviation a été le mode de transport qui a connu le plus de turbulences depuis sa libéralisation en 1984, confirmée par la LTN 1987. Elle est d'avis que le transport aérien représente le problème le plus complexe et le plus difficile auquel doit faire face le transport canadien dans le contexte de la déréglementation. La Commission fait plusieurs recommandations concernant la propriété étrangère, le cabotage, le blocage de places et le partage de dénominations, l'ouverture des espaces aériens, les ententes multilatérales en matière de services aériens, l'attribution de créneaux, l'attribution des routes aériennes internationales et les services nolisés.

Le Comité est d'avis que l'analyse et les recommandations de la Commission ne traitent ni individuellement ni collectivement des problèmes clés auxquels l'industrie aérienne doit faire face aujourd'hui. Elles n'ont pas particulièrement de rapports avec les questions actuelles et ne contribuent pas de façon significative à leur solution. Le Comité pense donc qu'il ne serait pas très utile que le ministre des Transports s'y attarde dans le présent rapport.

Le Comité n'a pas entendu beaucoup de témoignages sur l'industrie aérienne. Toutefois, il est juste de conclure que les témoins sont en faveur d'une industrie aérienne viable et compétitive, composée de deux transporteurs nationaux rentables et efficaces. Nous sommes d'accord sur ce point, mais bien entendu la question brûlante demeure, soit la façon de parvenir à un tel résultat. Il est certainement largement reconnu que le principal problème des deux lignes aériennes est la surcapacité, laquelle conduit à une concurrence destructive. Il ne fait aucun doute que, dans une certaine mesure, ce problème découle d'une mauvaise gestion et est aggravé par la sévère récession qui sévit actuellement.

Nous n'avons pas l'intention de faire des observations sur les processus de réglementation, ni sur ceux d'ordre juridique qui se mettent actuellement en place. Qu'il nous suffise de dire que nous espérons, qu'indépendamment des circonstances, le Canada finira par se doter d'un système de lignes aériennes nationales solide et concurrentiel. Il est intéressant de noter que le Congrès des États-Unis vient tout juste d'adopter une loi créant une commission nationale bipartite composée de 15 membres, chargée de formuler des recommandations dans un délai de 90 jours à propos de mesures visant à relancer l'industrie aérienne américaine, laquelle est en train de périr. Il est fort

possible, et en fait probable, que les travaux de la Commission donnent lieu à des initiatives de réglementation et à des mesures législatives, ce qui serait en quelque sorte le rétablissement de la réglementation.

Nous ne proposons pas d'autre étude de l'industrie des lignes aériennes. En effet, il y en a déjà eu bien assez sur les problèmes de cette industrie, ainsi que sur les solutions proposées, que ce soit sous forme officielle ou officieuse. Nous reconnaissons toutefois que la situation causée par la surcapacité et une concurrence irresponsable ne peut se poursuivre indéfiniment, sans provoquer des résultats catastrophiques pour l'industrie, ainsi que pour les voyageurs. Quelques témoins ont indiqué qu'il fallait en fait prévoir une réglementation «intelligente». Ils ne préconisent absolument pas un retour au régime de réglementation économique globale d'avant 1984. Ils proposent par contre une forme limitée de réglementation, meilleure et plus sensée, susceptible de stabiliser l'industrie.

Nous ne voyons pas pour l'instant d'autre solution que de laisser agir les forces du marché. Cela étant dit, nous pensons que l'enjeu consiste à préserver deux transporteurs nationaux viables et compétitifs; si seule une forme quelconque de concurrence réglementée peut permettre d'atteindre ce résultat, nous pensons alors qu'il faudrait opter pour une telle solution, «en dernier recours.» En cas d'intervention de l'État, il faudrait, pour tirer parti des mécanismes du marché, établir une réglementation qui soit meilleure et plus habile, afin d'offrir un service allant dans l'intérêt du public. En d'autres termes, il faut reconnaître que la discipline de la concurrence n'est pas toujours efficace et que l'intérêt du public peut parfaitement bien nécessiter l'intervention de l'État. Par conséquent, le Comité recommande :

- 14. Que, dans la mesure où la survie de deux lignes aériennes nationales, en tant que concurrents viables, est menacée, du fait qu'elles ne parviennent pas à gérer la capacité, le ministre des Transports devrait intervenir et établir une forme limitée de concurrence réglementée.**

B. Dans le nord

La LTN 1987 a complètement déréglementé les services aériens dans le sud du Canada, mais a offert une certaine réglementation économique dans le nord. Pour ce qui est de la réglementation dans le nord, l'Office doit être convaincu, avant d'émettre des licences pour des services aériens supplémentaires, que cela ne risque pas de provoquer une réduction importante des services ou de perturber la prestation de ces derniers dans la région. Il incombe aux intervenants qui s'opposent aux demandes de licences de prouver l'existence de tels effets défavorables. C'est ce que l'on appelle couramment l'inversion du fardeau de la preuve. La Commission recommande le maintien de cette façon de procéder et aussi l'examen, par le ministre des Transports, de la nécessité d'établir la réglementation dans le nord, d'ici cinq ans.

Le Comité a entendu le témoignage de First Air, société offrant de nombreux services dans le nord du Canada. Cette société appuie la recommandation de la Commission, tout en soulignant que les services dans le nord ont en fait été déréglementés. En effet, l'Office a approuvé la grande majorité des demandes de licences pour ces services. D'aucuns prétendent que l'Office n'applique pas le principe de l'inversion du fardeau de la preuve, tel que prévu par la loi, et que les décisions sommaires qu'il prend ne permettent absolument pas de comprendre les motifs d'approbation des

demandes. Certains témoins craignent que la surcapacité ne se transforme rapidement en un problème grave ayant les mêmes conséquences que dans le sud. Pour régler la situation, il est proposé que le ministre des Transports indique à l'Office, au moyen d'une directive d'orientation, en vertu de la LTN 1987, ou d'une autre façon, qu'il devrait adopter une approche plus réaliste en matière d'émission de licences à un nombre supplémentaire de lignes aériennes dans le nord.

Le Comité ne souhaite absolument pas que la situation qui perturbe en ce moment les services aériens dans le sud ne se produise dans le nord. Si la surcapacité est un problème et que les lignes aériennes du nord ne sont pas prêtes à assumer leurs responsabilités, le Comité pense alors que le gouvernement peut et doit intervenir. Par conséquent, le Comité recommande :

- 15. Que le ministre des Transports émette une directive d'orientation à l'intention de l'Office national des transports pour expliquer par écrit les décisions prises au sujet de toutes les demandes de licence dans le nord.**

LE CAMIONNAGE

Lors de son examen des dispositions de la LTN 1987 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, concernant la déréglementation de l'industrie du camionnage extraprovincial, le Comité s'est interrogé sur la mise en vigueur d'un Code national de sécurité, ainsi que sur le manque d'uniformité des normes et des règlements relatifs au camionnage dans tout le Canada, causé par l'existence de régimes différents dans chaque province. Le gouvernement a assuré au Comité qu'un Code national de sécurité serait élaboré sous la direction du ministre des Transports et serait géré uniformément et équitablement dans tout le pays. En outre, le Comité a appris que, à la lumière de la déréglementation, tous les efforts seraient déployés pour obtenir la coopération des provinces en vue d'instaurer un régime de réglementation du camionnage extraprovincial qui soit uniforme et harmonieux.

Le Comité s'inquiète de ce que rien n'ait été fait à cet égard, ainsi que le prouve l'analyse de la Commission qui, à deux reprises, a fortement recommandé que le ministre des Transports et les provinces harmonisent les normes techniques et les normes d'exploitation du camionnage extraprovincial et résolvent promptement les contradictions que présentent la réglementation, l'interprétation et l'application du Code national de sécurité. Dans les deux cas, si cela ne peut se faire par voie de négociation et de coopération d'ici le 31 mars 1994, la Commission recommande que le gouvernement fédéral exerce sa compétence, qu'il a déléguée aux provinces, afin de parvenir à l'uniformité et à l'harmonisation requises.

Lorsqu'elle a comparu devant le Comité, l'Association canadienne du camionnage a confirmé les points de vue de la Commission et fortement appuyé ses recommandations. D'autres témoins lui ont également fait bon accueil et ont déclaré qu'il était indispensable d'appliquer de telles recommandations pour diminuer les obstacles commerciaux en matière de camionnage entre les provinces, de manière à offrir aux expéditeurs un système de camionnage plus efficace et plus efficient. L'application des diverses normes techniques et d'exploitation, ainsi que l'administration et la mise en vigueur inégales du Code national de sécurité, sont coûteuses au moment où transporteurs et expéditeurs peuvent difficilement se permettre des charges supplémentaires.

Le Comité partage également cet avis et recommande vivement au ministre des Transports et aux provinces de parvenir à l'harmonisation qui est indispensable à la viabilité et à la compétitivité soutenues de notre industrie du camionnage sur le marché nord-américain. Si une telle harmonisation est impossible, le Comité est d'avis que le gouvernement fédéral devrait prendre des mesures unilatérales pour résoudre ces deux questions.

LE TRANSPORT PAR EAU

A. *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM)*

Dans le domaine du transport par eau, la Commission s'est essentiellement penchée sur la question de l'abrogation de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM). En vertu de cette loi, les conférences des lignes maritimes océaniques qui transportent essentiellement leur fret en conteneurs et qui s'entendent collectivement sur les tarifs et les conditions de service, ne sont pas visées par les dispositions de la *Loi sur la concurrence*. En d'autres termes, la loi rend légitimes les cartels, leur permettant de fixer collectivement les tarifs et les niveaux de service offerts aux expéditeurs canadiens.

Dans son analyse des répercussions de cette loi, la Commission a observé une diminution du nombre des conférences desservant le Canada depuis 1987 et une augmentation du nombre des lignes maritimes indépendantes. En outre, les tarifs fixés par les conférences pour plusieurs produits importants n'ont pas augmenté par rapport à 1983 ou y sont même inférieurs, alors que le service s'est amélioré. En fait, la Commission a reconnu que la concurrence a augmenté entre les conférences et les lignes indépendantes et que les conférences ont perdu de l'importance dans divers marchés océaniques du fret. Elle n'a pas pu prouver que l'exemption des conférences ait entraîné des répercussions économiques défavorables importantes sur les expéditeurs canadiens.

Toutefois, le principal problème soulevé par la Commission, c'est que la LDCM est contradictoire et incompatible avec la philosophie pro-concurrence de la LTN 1987. Néanmoins, elle a pensé qu'il serait malavisé d'abroger la LDCM, tant que les États-Unis et les grands partenaires commerciaux du Canada ne seront pas prêts à agir ensemble. Par conséquent, la Commission recommande que le ministre des Transports dépose une loi visant à abroger la LDCM dès que les États-Unis annuleront l'immunité accordée à leurs conférences contre les poursuites antitrust. En attendant, la Commission propose deux modifications à la LDCM : que le Cabinet ramène à dix jours le délai de préavis pour toute initiative indépendante prise par un membre d'une conférence; et que le ministre des Transports dépose des modifications à l'article 5 de la LDCM afin d'autoriser les conférences maritimes à passer des contrats et à proposer «des tarifs de fret d'entier parcours multimodal.»

Le Comité a entendu un nombre considérable de témoins à ce sujet. Plusieurs d'entre eux se sont fortement prononcés en faveur de l'abrogation de la LDCM le plus tôt possible, au lieu d'attendre que les États-Unis annulent l'immunité accordée à leurs conférences contre les poursuites antitrust. À leur avis, la LDCM n'a pas rendu service aux importateurs et aux exportateurs canadiens; elle est complètement désuète; elle accorde aux conférences une protection que celles-ci malmènent régulièrement; c'est un mécanisme administratif coûteux à la charge des expéditeurs; enfin, elle

entraîne des taux de fret plus élevés, puisque ces taux sont inévitablement fixés en fonction des coûts d'exploitation du transporteur membre de la conférence le moins efficace, alors que sur un marché compétitif ouvert, ce serait le contraire.

Par contre, plusieurs témoins appuient la Commission qui recommande le maintien de la LDCM, tandis que d'autres insistent fortement sur le fait que le Canada ne devrait pas automatiquement abolir la LDCM dans le cas peu probable où le gouvernement américain abrogerait la *U.S. Shipping Act of 1984*. Ils prônent la temporisation et proposent de procéder à l'examen de la LDCM à ce moment-là. Ils soulignent que les conférences offrent un degré de stabilité bénéfique, tant pour les transporteurs que pour les expéditeurs. Par ailleurs, la concurrence entre les membres de la conférence est considérable, puisqu'ils sont libres de négocier de façon indépendante, hors conférence, un certain tarif avec un expéditeur particulier. Les témoins ont déclaré que cela se produit souvent, et l'un d'eux est même allé jusqu'à dire que les conférences se livrent souvent des batailles tarifaires dans le contexte de la LDCM.

Le Comité a appris que la plupart des grands partenaires commerciaux du Canada reconnaissent les conférences maritimes et ne les soumettent pas à leurs lois sur la concurrence. De nombreuses études et analyses récentes indiquent que la LDCM n'a pas entravé les forces du marché, mais les a plutôt complétées, et que ce sont celles-ci qui déterminent la compétitivité des lignes maritimes canadiennes. En outre, ces études démontrent que les expéditeurs canadiens ont bénéficié de taux de fret favorables et de niveaux de service élevés au cours de la dernière décennie. Enfin, on a laissé entendre que toute mesure que le Canada prendrait de façon unilatérale pour abolir la LDCM pourrait mettre en danger certains ports canadiens comme Halifax et Vancouver. En effet, les lignes maritimes qui actuellement desservent le Canada via des ports américains pourraient ne plus s'arrêter au Canada, concentrant essentiellement leurs opérations dans des ports américains facilement accessibles.

Tout comme la Commission, nous sommes convaincus, à la lumière des nombreux témoignages, que la LDCM ne devrait pas être abrogée pour l'instant. Par ailleurs, nous ne pensons pas que la loi devrait être automatiquement abrogée même si les Américains annulent l'immunité accordée à leurs conférences. Nous pensons que le plus raisonnable serait de faire un examen global de la LDCM à ce moment-là. Par conséquent, le Comité recommande :

- 16. Que le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation de la Commission relative à l'abrogation automatique de la LDCM, lorsque le gouvernement américain annulera l'immunité accordée à ses conférences contre les poursuites antitrust, mais entreprenne un examen de la loi à ce moment-là et renvoie la question au Comité permanent des transports.**

En ce qui a trait aux deux autres propositions provisoires de changement, les témoins pour et contre l'abrogation de la LDCM appuient les recommandations de la Commission, à quelques exceptions près. Le Comité fait de même.

B. Le système portuaire canadien

Alors qu'elle ne fait pas de recommandations précises sur le système portuaire canadien, la Commission fait quelques observations intéressantes. Selon elle, la structure actuelle du système portuaire n'est pas suffisamment souple pour répondre à l'évolution rapide du commerce mondial.

Plus précisément, nos grands ports doivent de plus en plus faire face à la concurrence féroce des ports américains et doivent être en mesure de réagir rapidement et efficacement. La Commission conclut sa brève analyse en soulignant que :

«Le chevauchement des compétences, le coût de la centralisation administrative et le manque de souplesse dans les investissements au niveau des ports exercent une influence négative sur la viabilité de ceux-ci, ainsi que sur les industries qu'ils desservent. Le problème pourrait nécessiter une réforme en profondeur du système d'administration des ports canadiens.»

Les témoins intéressés par l'administration et la compétitivité des ports ont en général souscrit aux observations de la Commission. Certains d'entre eux pensent que les paliers d'administration à Ottawa, chargés des activités portuaires, sont trop nombreux. Le système portuaire canadien est réparti en trois compétences : les sociétés de port locales (SPL); les commissions portuaires; et plus de 500 ports et quais gérés par le ministère des Transports. Les rôles de ces trois systèmes ne sont pas clairement définis et ils se font l'un à l'autre une concurrence qui n'est pas toujours coordonnée et qui est potentiellement destructrice, car elle a lieu entre entités financées par l'État. La façon actuelle de gérer le système portuaire tend à être inefficace et discriminatoire. Comme le disait un témoin, le système portuaire canadien en arrive à se disputer les fonds de l'État. En outre, en cette période de restriction financière, l'on est en droit de s'interroger sur le nombre de ports dont a besoin le Canada et sur le nombre qu'il peut se permettre d'administrer. Les témoins ont demandé une plus grande coordination de la politique portuaire fédérale, ainsi qu'une plus grande autonomie financière et opérationnelle pour les sociétés de port locales. On a suggéré d'envisager le modèle des diverses administrations aéroportuaires locales, récemment mises sur pied dans de grands aéroports comme ceux de Vancouver et de Montréal.

Nous nous inquiétons depuis quelque temps déjà au sujet de la compétitivité des ports du Canada et nous avons espéré faire une étude complète de la question. Les solides témoignages que nous avons entendus confirment nos convictions, c'est-à-dire que d'importantes questions relatives à l'administration et à la compétitivité des ports exigent un examen approfondi. Par conséquent, nous faisons bon accueil aux observations de la Commission et pensons qu'il est temps de procéder à une évaluation du système portuaire canadien. À la lumière de cela, nous aimerions signaler que la Société canadienne des ports a elle-même reconnu qu'il était probablement temps d'entreprendre un tel examen, étant donné que le dernier, qui remonte à près de dix ans, avait mené à la promulgation de la *Loi sur la Société canadienne des ports* en 1983.

Ainsi que nous l'indiquions précédemment, nous ne sommes pas véritablement en faveur d'un nombre plus élevé d'études, notamment d'études effectuées par de coûteuses commissions indépendantes. Toutefois, nous pensons qu'en raison de ses antécédents et de son expertise, le Comité représente une solution de rechange crédible, efficace et rentable. En outre, notre processus est toujours ouvert et public. Par conséquent, le Comité recommande :

- 17. Que le ministre des Transports enjoigne le Comité permanent des transports d'entreprendre un examen complet de l'administration, de la structure et de la compétitivité du système portuaire canadien.**

À propos de l'examen de l'article 3 de la LTN 1987, la Commission recommande de remplacer l'alinéa 3(1)g par un objectif général permettant au système canadien de transport de faciliter le commerce interprovincial et international. Cela revient en fait à supprimer la mention de la primauté des ports canadiens et de leur importance pour le commerce extérieur du Canada. Or, il s'agit de l'unique mention du rôle des ports canadiens qui soit faite dans la LTN 1987.

Nous venons donc de montrer l'importance du système portuaire canadien pour l'économie, ainsi que celle de notre capacité à soutenir la concurrence sur le marché mondial. De toute évidence, le système portuaire canadien doit figurer dans la principale loi canadienne sur les transports. Par conséquent, le Comité recommande :

- 18. Que le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation de la Commission relative à l'exclusion de toute mention de l'importance des ports canadiens pour le commerce extérieur du Canada à l'article 3 de la LTN 1987.**

L'INTÉRÊT PUBLIC

La LTN 1987 fait état à plusieurs reprises de la notion «d'intérêt public». Par exemple, cette notion est mentionnée dans la partie de la loi traitant de l'abandon de lignes secondaires, elle constitue le fondement des dispositions relatives aux enquêtes que contient la LTN 1987 (articles 59 à 63) et elle est l'objet de l'examen des projets d'acquisition d'entreprises canadiennes de transport prévu dans la Partie VII de la loi, puisque l'examen vise à déterminer si les projets en question sont conformes ou non à l'intérêt public. La Commission a également souvent parlé de l'intérêt public comme d'une notion importante, sans toutefois essayer d'en fournir une définition.

La question ayant souvent été soulevée pendant nos audiences, nous avons demandé à nos témoins de définir l'intérêt public. Aucun n'a pu jeter beaucoup de lumière sur la question, mais tous ont reconnu l'importance du concept pour ce qui est du règlement des problèmes de réglementation à caractère économique. Certains ont même déclaré que s'ils ne pouvaient être plus clairs, c'était principalement parce que la LTN 1987 ne contenait aucune ligne directrice ou critère précis pouvant guider l'Office dans son application de la notion d'intérêt public dans des cas particuliers. Ils ont également déclaré que, dans de nombreuses décisions relatives à la réglementation, l'Office n'explique pas en détail pourquoi et comment il a appliqué la notion d'intérêt public.

Le Comité a cependant appris que les juristes, les législateurs et ceux qui appliquent la réglementation s'attaquent à cette notion depuis au moins une centaine d'années. La nature impalpable et éphémère du problème serait la cause du peu de succès remporté. La Cour suprême du Canada a néanmoins abordé la question d'une définition de l'intérêt public dans plusieurs affaires qui lui ont été soumises (*C.T.C. c. Worldways Airlines Ltd.*, [1976] 1 R.C.S. 751; *Memorial Gardens Association (Canada) Limited c. Colewood Cemetery Company et al.*, [1958] R.C.S. 353; *Union Gas Co. of Canada Ltd. c. Sydenham Gas and Petroleum Co. Ltd.*, [1957] R.C.S. 185). Elle a déclaré qu'un tribunal ou un organisme de réglementation qui se prononce sur ce qui est ou n'est pas contraire à l'intérêt public émet ce faisant une opinion fondée sur les faits et les circonstances de chaque cas. Il ne s'agit pas d'une question de faits, mais principalement d'une opinion; l'Office ne peut prendre de décision qu'en exerçant l'autorité administrative que lui a déléguée le Parlement.

De toute évidence, le Comité ne pourrait pas donner une définition précise de l'intérêt public et expliquer ce en quoi il devrait consister dans diverses situations. Toutefois, le Parlement peut aider les organismes de réglementation en adoptant des lois dans lesquelles seraient précisés les critères et

facteurs à prendre en considération avant de rendre une décision. S'il est vrai que ces critères et facteurs ne peuvent être établis de manière définitive, ils pourraient être utiles à l'organisme de réglementation et à ceux qui sont soumis à ses décisions. De plus, l'organisme de réglementation pourrait contribuer au processus en fournissant des explications plus détaillées et plus complètes sur sa démarche et sur les motifs des décisions qu'il a prises selon lui dans l'intérêt public.

Dans ce contexte, nous estimons qu'il faudrait porter une attention particulière à la définition de cette notion lorsqu'on envisagera d'apporter des modifications à la LTN 1987. Il faudrait préciser et étoffer la notion d'intérêt public là où l'Office doit appliquer des mesures. De plus, nous pensons qu'il faudrait encourager l'Office, au moyen d'une directive ministérielle ou de modifications à la loi, à davantage préciser les raisons de ses décisions et à publier de temps à autre les lignes directrices ou les critères sur lesquels il se fonde pour «émettre une opinion». Par conséquent, le Comité recommande :

- 19. Que soit définie plus clairement la notion d'intérêt public et ses applications dans la LTN 1987, par l'apport de modifications qui établiraient des lignes directrices précises dont l'Office national des transports devrait tenir compte dans ses décisions relatives à l'intérêt public; et qu'il soit demandé à l'Office d'expliquer en détail les motifs de ses décisions, c'est-à-dire comment et pourquoi la question d'intérêt public est entrée en ligne de compte.**

GÉNÉRALITÉS

A. *Propriété étrangère*

La Commission a recommandé de faire passer de 25 à 49 p. 100 le plafond applicable à la propriété étrangère d'une compagnie aérienne canadienne. Elle croyait que l'assouplissement de cette règle constituerait une mesure favorable à la concurrence et assurerait aux transporteurs canadiens un meilleur accès aux capitaux.

Les témoins qui ont commenté cette recommandation différaient d'opinions. Certains pensaient, comme la Commission, qu'il fallait que les transporteurs canadiens aient accès à des réserves de capitaux et à une participation accrue à du capital-actions, alors que d'autres ne voyaient pas l'intérêt de hausser ce plafond avant que les Américains ne le fassent. Il convient également de remarquer que les autres modes de transport ne sont pas assujettis à une contrainte de ce type, et aucun des témoins représentant un mode particulier de transport ne pensait que c'était nécessaire. Toutefois, en ce qui concerne le transport ferroviaire, cette question pourrait prendre de l'importance avec la création de lignes courtes, si des segments assez longs des voies ferrées étaient vendus à des intérêts étrangers, principalement américains.

Le Comité a débattu de cette question pendant son examen de la LTN 1987. En fin de compte, la question de réciprocité avec les États-Unis l'a emporté, mais, afin de pouvoir faire face facilement à tout changement apporté à la politique américaine, le Comité n'a pas inclus le plafond dans la loi. Il a plutôt laissé à la discrétion du gouverneur en conseil la possibilité de modifier ce plafond. Il n'y a aucune raison de changer de position actuellement. Nous soulignerons seulement que la Commission du Congrès, créée récemment et mentionnée ci-dessus doit, dans le cadre de son mandat, examiner le plafond applicable à la propriété étrangère des compagnies aériennes des États-Unis. Par conséquent, le Comité recommande :

20. Que le ministre des Transports rejette la proposition de la Commission, laquelle voudrait faire passer de 25 à 49 p. 100 le plafond applicable à la propriété étrangère des compagnies aériennes canadiennes.

B. Partie VII — Acquisition d'entreprises de transport canadiennes

La Commission a recommandé l'abrogation de la Partie VII de la LTN 1987 et la suppression de l'exonération des services de transport dans la *Loi sur Investissement Canada*. Elle a fait remarquer que cette partie est axée à la fois sur la réglementation de la concurrence au Canada et sur les investissements étrangers dans les services de transport. Elle ne voyait pas pourquoi il aurait fallu un ensemble distinct de règles relatives aux investissements pour le secteur des transports et, en ce qui concerne la concurrence à l'intérieur du Canada, elle était d'avis que l'examen de la réglementation avait occasionné du travail, des dépenses et un retard inutiles et que les dispositions de la *Loi sur la concurrence* étaient adéquates.

Les témoins qui ont commenté la Partie VII de la loi ne s'entendaient pas au sujet de la recommandation de la Commission. Certains étaient d'accord pour les mêmes raisons que la Commission, alors que d'autres pensaient qu'il était important que des dispositions particulières s'appliquent à l'industrie du transport, en raison de son importance stratégique pour l'économie canadienne. Le secteur du transport est à ce point essentiel pour l'économie et le bien-être de la société canadienne et possède des caractéristiques tellement particulières qu'il mérite un traitement distinct dans la LTN 1987. On a souligné que les Américains ont adopté des lois particulières pour certains modes de transport et des règles comme la *Jones Act*, laquelle assure une protection complète à l'industrie maritime des États-Unis, et qu'il serait peut-être utile de conserver la Partie VII de la loi, qui prévoit un certain niveau de réciprocité dans le domaine des services de transport. De plus, il s'agit d'une industrie hautement spécialisée et l'Office possède une grande expertise, une longue expérience et des connaissances poussées du domaine du transport. L'Office aurait certainement eu à y recourir s'il lui avait fallu procéder, récemment, à l'examen d'une décision concernant le projet d'acquisition d'intérêts par American Airlines dans les lignes aériennes Canadien International. En ce qui concerne Investissement Canada, on a remarqué que cet organisme n'a jamais rejeté une demande.

Tout compte fait, nous pensons que les questions et les problèmes de l'industrie du transport méritent qu'on leur porte une attention spéciale et particulière, en raison de leur complexité et de l'importance de cette industrie pour le pays. Nous jugeons logique le raisonnement selon lequel les dispositions de la LTN 1987 peuvent servir de contrepoids à l'approche américaine. Dans l'ensemble, nous avons tendance à croire qu'il serait plus profitable pour l'industrie de maintenir les procédures spéciales incluses dans la LTN 1987. Par conséquent, le Comité recommande :

21. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission selon laquelle il faudrait abroger la Partie VII de la LTN 1987 concernant les acquisitions d'entreprises de transport canadiennes.

C. Développement économique régional

La Commission a recommandé de retirer de l'article 3 (article déclaratoire) de la LTN 1987 la mention relative au développement économique régional comme étant un élément de la politique des transports. Elle pensait seulement que la politique de développement régional devrait figurer dans une mesure législative portant directement sur ce sujet.

Les témoins ne s'entendaient pas sur cette question, certains appuyant la recommandation de la Commission, alors que d'autres étaient convaincus de la nécessité de conserver cette disposition. À leur avis, le rôle important du transport dans le développement régional n'est pas qu'un simple reliquat de l'histoire, mais bien un impératif toujours d'actualité. De fait, le maintien d'une politique des transports comportant une dimension relative au développement régional pourrait constituer un instrument de développement régional beaucoup plus efficace que des programmes conçus expressément à cet effet. Ce point de vue a été bien défendu par des témoins du Canada atlantique. Ceux-ci ont fait remarquer que la mention du développement économique régional n'impose pas au gouvernement fédéral, comme semble le laisser entendre la recommandation de la Commission, l'obligation de consacrer des fonds à des infrastructures ou à des services inutiles ou inefficaces dans le seul but de stimuler temporairement l'économie régionale. On a reconnu qu'une infrastructure et des services de transport adéquats n'assurent pas en eux-mêmes le développement économique régional. Toutefois, leur absence retarderait certainement le développement d'une région. Cela est tout particulièrement vrai dans le Canada atlantique où les fabricants et les producteurs doivent écouler leurs produits sur des marchés éloignés, afin de maintenir leur production à des niveaux leur permettant de conserver des opérations concurrentielles. Des moyens de transport fiables et efficaces sont essentiels au bien-être de la région Atlantique.

Le dilemme, pour le Comité, est d'ignorer l'incidence de cette disposition et, en fait, de l'article déclaratoire sur la politique et la réglementation des transports. Il ne peut donc se prononcer sur les effets de son maintien ou de sa suppression. Ce qui est clair, c'est que le Comité s'est attaqué à cette question pendant son examen de la LTN 1987. Il a reçu des régions des témoignages de personnes convaincues que le transport est un instrument clé du développement économique régional et qu'il est essentiel de le reconnaître dans la LTN 1987. Il a entendu d'autres témoignages convaincants, en particulier de témoins provenant du Canada atlantique. En fin de compte, si cette disposition continue de rassurer certains intérêts régionaux et éloignés, nous pensons qu'il convient alors de la laisser dans la loi. Par conséquent, le Comité recommande :

- 22. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative au retrait, dans l'article 3 de la LTN 1987, de la mention portant sur le développement économique régional.**

D. Considérations environnementales

La Commission a recommandé que les questions environnementales ne soient pas traitées expressément dans la LTN 1987, mais qu'elles continuent plutôt d'être abordées dans les lois d'application générale qui ont pour objet la protection de l'environnement. La Commission a reconnu que certains se sont inquiétés du fait que la LTN 1987 ne s'intéresse pas à l'environnement, et ils ont proposé qu'il en soit question dans la loi. Toutefois, la Commission n'était pas d'avis que la LTN 1987 devait être modifiée en vue d'accroître la protection de l'environnement, parce qu'elle a jugé que les mesures législatives conçues à cet effet le faisaient adéquatement.

Les témoins différaient également d'opinion sur cette question. Parmi ceux qui s'y sont intéressés tout particulièrement, plusieurs ont estimé qu'il était justifié d'inclure des considérations d'ordre environnemental dans la LTN 1987. Après tout, il est reconnu que le secteur du transport contribue grandement à la dégradation de l'environnement et à la pollution de l'air. Laisser entendre que les questions environnementales ne devraient pas être expressément traitées dans la loi

correspond à décliner toute responsabilité en ce qui a trait à l'une des principales questions auxquelles doit faire face la société moderne. Les transports constituant l'un des grands responsables du problème environnemental, la LTN 1987 doit jouer un rôle dans les démarches entreprises pour s'attaquer au problème. Nous pensons que ce point de vue est sensé et nous ajouterons simplement que nous avons récemment souscrit à cette façon de voir, à l'occasion de notre examen de la nouvelle réglementation sur la sécurité des véhicules automobiles. Par conséquent, le Comité recommande :

- 23. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative à l'exclusion des questions environnementales de la LTN 1987, mais qu'il envisage plutôt de les faire inclure dans la loi.**

E. Politique fiscale

Quoique n'ayant pas reçu le mandat d'examiner la question de la fiscalité, la Commission a cru devoir s'y intéresser à cause des nombreux mémoires qui soulignaient l'importance de la politique fiscale pour l'efficacité et le caractère concurrentiel du secteur du transport. Les représentants de tous les modes de transport ont bien fait sentir à la Commission que le fardeau fiscal, au Canada, est en général beaucoup plus lourd qu'aux États-Unis. Il leur est donc plus difficile de rivaliser efficacement avec leurs concurrents américains. De plus, ils ont ajouté que les inégalités qui existent, au Canada, entre les niveaux d'imposition s'appliquant aux divers modes de transport gênent leur capacité concurrentielle. Les principaux obstacles observés sont des taxes sur le carburant plus élevées au Canada qu'aux États-Unis, une différence marquée entre les taxes foncières payées par les transporteurs ferroviaires des deux pays et des taux de dépréciation plus favorables aux États-Unis. Pour toutes ces raisons, la Commission a recommandé que tous les paliers de gouvernement adoptent des politiques fiscales et des niveaux d'imposition qui n'empêchent pas les transporteurs canadiens de concurrencer leurs rivaux sur les marchés nationaux et internationaux.

Tous les témoins qui ont abordé la question étaient pour la plupart d'accord avec l'analyse faite par la Commission et ont souscrit sans réserve à ses recommandations. Ils ont reconnu que l'industrie canadienne du transport est désavantagée par rapport à celle des États-Unis à cause de la disparité existant dans les niveaux d'imposition. Un exemple flagrant a d'ailleurs été porté à l'attention du Comité, celui des taxes sur le carburant des locomotives que subissent les compagnies ferroviaires. Dans une étude récente, le Comité supérieur du transport du grain comparait l'incidence des taux d'imposition sur le carburant par tonne de grain pour les chemins de fer canadiens et américains. Il a montré que les taxes sur le carburant payées par le CN et le CP s'élèvent au total à 1,20 \$ la tonne, la taxe d'accise correspondant à 40 cents, et l'ensemble des autres taxes provinciales à 80 cents. Par comparaison, les taxes sur le carburant imposées par les États et par le gouvernement fédéral des États-Unis, une fois converties en dollars canadiens, s'élèvent à 19 cents la tonne. Il s'agit donc d'une différence de 1,01 \$ la tonne, ou de 34,3 millions de dollars pour un volume de 34 millions de tonnes par an.

Les nombreuses études réalisées sur cette question au cours des quatre dernières années mettent en lumière les inégalités entre les deux régimes fiscaux. Nous estimons que le temps de réaliser des études est maintenant révolu et qu'il faut maintenant passer à l'action. Nous sommes conscients du fait que la politique fiscale dépasse les attributions du ministre des Transports et de ses homologues provinciaux. Toutefois, nous croyons nécessaire que des initiatives soient prises par ceux qui, au Canada, sont directement responsables du transport. Encore une fois, comme l'exige la création d'un

réseau ferroviaire national de base, il faudra pouvoir compter sur un niveau élevé de coopération fédérale-provinciale. Le succès des démarches qui seront faites dépendra dans une large mesure du leadership qu'exercera le ministre des Transports; tout en appuyant la recommandation de la Commission, nous estimons qu'il faudrait insister davantage sur l'importance du rôle du gouvernement fédéral pour arriver à régler ce problème. Par conséquent, le Comité recommande :

- 24. Que le ministre des Transports entreprenne immédiatement de convoquer une rencontre fédérale-provinciale au sujet de la politique fiscale appliquée au secteur des transports, que les responsables ainsi réunis conçoivent un plan qui ne nuira pas à la compétitivité et à la viabilité des transporteurs canadiens et qu'ils le soumettent à l'approbation de leurs gouvernements respectifs.**

F. Autres examens de la LTN 1987

La plupart des témoins ont déclaré que l'examen de la LTN 1987 réalisé par la Commission, ainsi que l'examen des lois corrélatives à cette dernière, avaient été très valables. Toutefois, ils ont semblé moins enchantés de la tenue d'un autre examen dans cinq ans, même si quelques témoins se sont prononcés en faveur d'examens périodiques. Ils ont fait remarquer que, en raison des défis que présenteront à l'avenir les marchés nord-américains et mondiaux et du rythme rapide des changements auxquels devra s'adapter l'industrie des transports, d'autres examens devront être réalisés en vue de mettre à jour le cadre réglementaire et législatif.

Nous pensons que la Commission a apporté une contribution valable et constructive au processus d'examen. Cependant, nos préoccupations ont trait au coût de cet examen et au fait qu'il n'ait pas été réalisé publiquement. Comme il a déjà été dit, nous ne sommes pas nous-mêmes en faveur de la réalisation d'autres études exhaustives de l'industrie des transports, c'est-à-dire d'études qui exigeraient beaucoup de temps et d'argent. Néanmoins, nous pensons que la LTN devrait prévoir, par précaution, une disposition prévoyant un autre examen de la mise en application de la Loi, et que cet examen devrait être réalisé par le présent Comité. Par conséquent, le Comité recommande :

- 25. Que le ministre des Transports prévoie la réalisation, dans cinq ans, d'autres examens de la mise en application de la LTN 1987 et de ses lois corrélatives, et que le Comité permanent des transports en soit chargé par la loi.**

CONCLUSION

Pendant nos audiences, les témoins ont constamment insisté sur la nécessité d'adopter une politique cohérente et ordonnée. Ils ont déclaré que le Canada avait besoin d'une politique du transport multimodal intégrée, qui tienne compte de la concurrence et des forces du marché, qui soit appliquée uniformément à tous les niveaux de gouvernement, qui traite tous les modes de transport avec équité et qui soit à la fois dans l'intérêt du public et des intervenants. Tous les modes de transport doivent être examinés les uns par rapport aux autres, et non pas isolément, comme c'est trop souvent le cas actuellement. Lorsque nous leur avons demandé si cela était réaliste, certains témoins ont dit en douter, alors que d'autres ont déclaré que nous ne pouvions pas faire autrement, parce que la survie de l'industrie en dépendait.

Le Canada s'efforce d'élaborer une telle politique depuis la Confédération. La tâche s'est toutefois avérée très difficile en raison de l'étendue du pays, de sa diversité et de la structure fédérale du gouvernement; pour les mêmes raisons, il a également été difficile de trouver un juste milieu entre les forces de la concurrence et la protection de l'intérêt public. Néanmoins, nous estimons essentiel de poursuivre nos efforts en vue d'élaborer une politique nationale des transports qui soit sûre, efficace et logique, tant pour l'industrie des transports que pour la population canadienne. L'industrie traverse actuellement l'une des périodes les plus difficiles de son histoire et elle fait face à des problèmes énormes. Elle doit s'adapter et se transformer, de manière à pouvoir relever les nouveaux défis que présentent les marchés nord-américains et internationaux, ainsi que la structure du commerce et des déplacements. Les gouvernements doivent fournir, au moyen de la législation et de la réglementation, une infrastructure qui assure à l'industrie la souplesse lui permettant de répondre rapidement et efficacement aux tendances sans cesse changeantes des marchés, tout en respectant les importants objectifs nationaux en matière de transport.

À notre avis, on ne pourra y parvenir que par une coopération et une coordination entre l'État et les provinces plus poussées que celles que nous avons connues jusqu'à maintenant dans le secteur des transports. Nous l'avons souligné dans plusieurs chapitres importants du présent rapport. Afin de pouvoir créer un réseau ferroviaire national de base, des lignes de chemin de fer courtes et viables, un code national de sécurité homogène et normalisé, ainsi qu'une politique fiscale équitable n'empêchant pas l'industrie de rivaliser avec ses concurrents américains, nous devons nous entendre et établir un niveau sans précédent de coopération avec les provinces. Les transports ont désespérément besoin qu'il en soit ainsi, et nous croyons qu'il nous faut absolument concerter nos efforts afin d'y parvenir le plus rapidement possible.

Annexe A

Liste des témoins

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada) (ANERA (Canada)) Guy G. Bouchat, président et chef de la Direction, Montreal Shipping, Inc.; W. David Angus, conseiller juridique.	56	Le mercredi 2 juin 1993
Association canadienne des pilotes de ligne Capt. Harvey Bergen, premier vice-président; Roger Burgess-Webb, directeur, Information.	48	Le jeudi 29 avril 1993
Association canadienne du camionnage Erwen Siemens, président du Conseil; Gilles J. Bélanger, président; Laura Scott Kilgour, directrice générale; Graham Cooper, directeur, Affaires gouvernementales.	44	Le jeudi 22 avril 1993
Association canadienne des pâtes et papiers Howard Hart, président; David W. Church, directeur général, Emballage, approvisionnement et transport; J.R. Edgar, vice-président, Transport, Les Entreprises Repap Inc.; James E. Foran, avocat, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Barry Hagen, directeur, Transport, MacMillan Bloedel Limited; R.T. Beckwith, gérant, Traffic corporatif, Produits Forestiers E.B. Eddy Ltée.	54	Le mardi 25 mai 1993
Association des armateurs canadiens T. Norman Hall, président; Jean-Paul Sirois, directeur, Recherche en économie.	41	Le mardi 20 avril 1993
Association des chemins de fer du Canada Robert H. Ballantyne, président; James N. Speirs, vice-président.	53	Le mardi 25 mai 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
<p>Association des manufacturiers canadiens Wayne Howard, président, Comité national des transports; vice-président, «Unilever—Lipton Monarch»; Wayne Smith, gérant, Trafic & Transport, INCO Ltd.; Ted Zier-Vogel, vice-président, «Noranda Sales Coporation Ltd.»; Don Weirisma, directeur des transports.</p>	47	Le mercredi 28 avril 1993
<p>Association des syndicats de cheminots du Canada E.G. Abbot, secrétaire général; John E. Platt, représentant international, Fraternité internationale des ouvriers en électricité; Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada, Travailleurs unis des transports; Theo Scull, vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; Gilles Hallé, vice-président, Fraternité des ingénieurs de locomotives.</p>	41	Le mardi 20 avril 1993
<p>Association des transitaires internationaux canadiens, inc. Karl H. Legler, président; Christopher Gillespie, directeur du Conseil d'administration.</p>	54	Le mardi 25 mai 1993
<p>Association du groupe de la navigation aérienne Wayne Foy, président.</p>	53	Le mardi 25 mai 1993
<p>Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale Louis Erlichman, directeur des recherches pour le Canada; Vincent Blais, adjoint administratif.</p>	45	Le mardi 27 avril 1993
<p>Brookville Transport Limited R.H. Oland, président.</p>	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Bureau de commerce de Saint John Steves MacMakin, président; Tom Gribbons, président, Comité des transports.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993
Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA) Barry Olsen, président, Maersk Canada; Richard Rusk, conseiller juridique; Edward LeBlanc, directeur général.	56	Le mercredi 2 juin 1993
Canada-United Kingdom Freight Conference Raymond R. Miles, premier dirigeant, «Canada Maritime Agencies Ltd.»	43	Le mercredi 21 avril 1993
Canada Westbound Rate Agreement (CWRA) Edward J. Le Blanc, directeur général; Richard Rusk, conseiller juridique.	54	Le mardi 25 mai 1993
Canadian Business Aircraft Association J.B. Lyon, président; L. Russell Payson, directeur.		
Canadian Oilseed Processors Association Robert Broeska, président; Jim Foran, conseiller juridique, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Woody Galloway, gérant, Acquisitions de Canola, CanAmera Foods.	52	Le mardi 11 mai 1993
Canadian Shippers' Council James D. Moore, vice-président; H. Pierre Racine, directeur; Walter Mueller, secrétaire.	54	Le mardi 25 mai 1993
Central Western Railway Thomas Payne, président et chef de l'Exploitation.	51	Le lundi 10 mai 1993
Chamber of Shipping of British Columbia Richard Barlow, président; John Turpin, directeur.	51	Le lundi 10 mai 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés (COPOH) Dave Martin, coordonnateur provincial, Ligue des handicapés physiques du Manitoba; Don Halechko, président, Ligue des handicapés physiques du Manitoba; Paula Kierstead, membre, Comité des droits de la personne; April D'Aubin, analyste.	52	Le mardi 11 mai 1993
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux (défunte) John Gratwick, ex-commissaire; Horst Sander, ex-commissaire; Warren Everson, ex-directeur général.	39	Le jeudi 1 ^{er} avril 1993
Commission des transports des provinces atlantiques Ramsay M.S. Armitage, directeur général; Peter Vuillemot, directeur général adjoint.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993
Commission du port de Thunder Bay C.A. Cook, directeur général et chef de la Direction; S. Paul Kennedy, directeur du Marketing.	52	Le mardi 11 mai 1993
Communications Plus Cheryl Stagg, présidente.	56	Le mercredi 2 juin 1993
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) Paul M. Tellier, président-directeur général; Yvon Masse, vice-président exécutif et chef de la direction financière; Jack McBain, premier vice-président, Exploitation; Serge Cantin, avocat général.	38	Le mercredi 31 mars 1993
Conair Aviation Ltd. Barry Marsden, président et chef de la Direction; Walter Wesnowsky, directeur général.	51	Le lundi 10 mai 1993
Conseil des grains du Canada Douglas E. Campbell, président.	52	Le mardi 11 mai 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Consommation et Affaires commerciales George Addy, sous-directeur principal des enquêtes et recherches, Direction des fusionnements; Gilles Ménard, sous-directeur des enquêtes et des recherches, Direction des affaires civiles; Robert Lancop, chef, Division A, Direction des affaires civiles.	50	Le jeudi 6 mai 1993
CP Rail Réseau I.B. Scott, président du conseil et chef de la Direction; R.J. Ritchie, président du chemin de fer; David Flicker, vice-président associé, Services juridiques.	42	Le mardi 20 avril 1993
First Air John Crichton, vice-président général.	46	Le mardi 27 avril 1993
Halifax-Dartmouth Port Development Commission Tom Trainor, vice-président; Wade Elliott, directeur, Marketing; Cheryl Bidgood, analyste; J. Robert McGee, agent commercial, Programme Porte d'entrée, Aéroport international de Halifax.	56	Le mercredi 2 juin 1993
Institut Canadien des Engrais Roy Parkes, président et directeur général, Nitrochem Inc.; Andrew Elliott, directeur, Marketing, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited; Dave DeBiasio, directeur général, Approvisionnement et distribution, Cominco Fertilizers Limited; Jim Brown, administrateur délégué; Roger L. Larson, assistant administrateur délégué.	49	Le mardi 4 mai 1993
Ligue canadienne de Transport Industriel Maria Rehner, présidente; Geoffrey, R. Cowell, gérant, Transport, Noranda Sales Corporation.	48	Le jeudi 29 avril 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
LUSCAR Ltd. Emile J. Dubois, directeur, Transport; James E. Foran, conseiller juridique.	53	Le mardi 25 mai 1993
Manitoba Pool Elevators Charles Swanson, président; Ken Edie, vice-président.	52	Le mardi 11 mai 1993
Ministère de la voirie et des transports de la Saskatchewan Bernie Churko, sous-ministre adjoint par intérim, Politique et Programmes.	54	Le mardi 25 mai 1993
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick L'honorable Sheldon Lee, ministre des Transports; W.W. Steeves, directeur, Politique et véhicules automobiles; D.L. Johnson, directeur, Politique—Transports et communications; Margaret Grant-McGivney, agente, Politique des transports.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993
Novacor Chemicals Ltd. Ken Gutierrez, vice-président, Transport et Marketing; Terry Park, directeur, Transport—Methanol.	51	Le lundi 10 mai 1993
Railtex Bruce Flohr, président.	47	Le mercredi 28 avril 1993
Société canadienne des ports Arnold E. Masters, président du Conseil; Jean Michel Tessier, président-directeur général; Hassan Ansary, vice-président adjoint.	53	Le mardi 25 mai 1993
Société du port de Halifax David Bellefontaine, président et chef de la direction.	56	Le mercredi 2 juin 1993
Société du port de Saint John K.R. Krauter, directeur général et chef de la direction.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Société du port de Vancouver Patrick Reid, président du Conseil; Norman Stark, président.	51	Le lundi 10 mai 1993
Syndicat canadien de la fonction publique Denise Hill, vice-présidente, Division du transport aérien; Amber Hockin-Jefferson, directrice, Comité de la Division sur la santé et la sécurité; Richard Balnis, agent de recherche principal, Service de la recherche.	50	Le jeudi 6 mai 1993
Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada) Bob Chernecki, adjoint au président; Jo-Ann Hannah, recherchiste; Dennis Cross, Secteur 101, CP, Santé et sécurité; John Merritt, Secteur 100, CN et VIA, Santé et sécurité; Norm Romas, Chemins de fer; Stan Horodyski, Chemins de fer.	54	Le mardi 25 mai 1993
Transports Canada L'honorable Jean Corbeil, Ministre des Transports; Huguette Labelle, sous-ministre; Paul Gauvin, sous-ministre adjoint, Finances.	40	Le jeudi 1 ^{er} avril 1993
Transport 2000 R.R. Evans, président; Harry Gow, vice-président.	44	Le jeudi 22 avril 1993
Travailleurs unis des transports-Canada Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada.	54	Le mardi 25 mai 1993
VIA Rail Marc LeFrançois, président du Conseil; Ronald E. Lawless, président-directeur général; Jean D. Patenaude, avocat général.	45	Le mardi 27 avril 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Ville de Brandon Rod Ficek, conseiller municipal.	52	Le mardi 11 mai 1993
Ville de Saint John Elsie Wayne, maire; Ralph B. Murray, conseiller principal, Politique des transports.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993
United Grain Growers T.M. Allen, président et président du Conseil; Paul Earl, gérant, Affaires générales.	52	Le mardi 11 mai 1993
Western Canadian Shippers' Coalition Tom Culham, président; Kevin Doyle, président, Sultan Limited; Barry Hagen, directeur, Transport, MacMillan Bloedel; Emile Dubois, directeur, Transport, LUSCAR Ltd.; Terry Park, directeur, Transport et distribution, Novacor Chemicals Ltd.	51	Le lundi 10 mai 1993

Annexe B

Liste des mémoires

Organisations	Fascicule	Date
<i>Asia North America Eastbound Rate Agreement (A.N.E.R.A.)</i>	56	2 juin 1993
Association canadienne des fabricants de produits chimiques	–	14 mai 1993
Association canadienne des pâtes et papiers	54	25 mai 1993
Association canadienne des pilotes de ligne	48	29 avril 1993
Association canadienne du camionnage	44	27 avril 1993
Association des armateurs canadiens	41	21 avril 1993
Association des chemins de fer du Canada	53	25 mai 1993
Association des consommateurs du Canada	–	31 mai 1993
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	45	27 avril 1993
Association des manufacturiers canadiens	47	28 mai 1993
Association des syndicats de cheminots du Canada	41	21 avril 1993
Association des transitaires internationaux canadiens, inc.	54	25 mai 1993
Association du groupe de la navigation aérienne	53	25 mai 1993
Bakytis, Victor	–	28 mai 1993
<i>Brookville Transport Limited</i>	55	1 ^{er} juin 1993
Bureau de commerce de Halifax	–	18 mai 1993
Bureau de commerce de Saint John (NB)	55	1 ^{er} juin 1993
<i>Canada 3000 Airlines Limited</i>	–	31 mai 1993
<i>Canada-United Kingdom Freight Conference</i>	43	21 avril 1993
<i>Canada Westbound Rate Agreement (C.W.R.A.)</i>	54	25 mai 1993
<i>Canada Transpacific Stabilization Agreement (C.T.S.A.)</i>	56	2 juin 1993
<i>Canadian Airlines International Ltd.</i>	–	28 mai 1993
<i>Canadian Business Aircraft Association</i>	48	29 avril 1993
Canadien National (CN)	38	31 mars 1993
<i>Canadian Oilseed Processors Association</i>	52	11 mai 1993
<i>Canadian Shippers' Council</i>	54	25 mai 1993
<i>Central Western Railway Corporation</i>	51	10 mai 1993

Organisations	Fascicule	Date
<i>Chamber of Shipping of British Columbia</i>	51	10 mai 1993
Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés (COPOH)	52	11 mai 1993
Commission des transports des provinces atlantiques	55	1 ^{er} juin 1993
Commission du port de Thunder Bay	52	11 mai 1993
Communications Plus	56	2 juin 1993
<i>Conair Aviation Ltd.</i>	51	10 mai 1993
Conseil des grains du Canada	52	11 mai 1993
Consommation et Affaires commerciales	50	6 mai 1993
<i>Council of European & Japanese National Shipowners' Associations (Angleterre)</i>	—	26 mai 1993
<i>Council of Maritime Affairs</i>	—	19 mai 1993
CP Rail Réseau	42	20 avril 1993
<i>East Canada South American Rate Agreement (E.C.S.A.)</i>	—	31 mai 1993
<i>First Air</i>	46	27 avril 1993
<i>Fraser River Harbour Commission</i>	—	10 juin 1993
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers	—	27 mai 1993
Fraternité canadienne des préposés à l'entretien des voies	—	4 juin 1993
<i>Halifax-Dartmouth Port Development Commission</i>	56	2 juin 1993
Institut canadien des engrais	49	4 mai 1993
Kenneth, Frederick C.	—	19 mai 1993
Ligue canadienne de transport industriel	48	29 avril 1993
Ligue canadienne de transport industriel — Conseil de l'Ouest	—	28 mai 1993
<i>Luscar Ltd.</i>	53	25 mai 1993
<i>Manitoba Pool Elevators</i>	52	11 mai 1993
Ministère des Services communautaires et des Transports du Yukon	—	7 mai 1993
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick	55	1 ^{er} juin 1993
Ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta	—	19 mai 1993
Ministère des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard	—	17 juin 1993

Organisations	Fascicule	Date
Ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba	–	10 juin 1993
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan	54	25 mai 1993
<i>Novacor Chemicals Ltd.</i>	51	10 mai 1993
OCEANEX Inc.	–	31 mai 1993
<i>Ontario Midwestern Railway Company Limited</i>	–	31 mai 1993
Société des ports du Canada	53	25 mai 1993
Société du port de Halifax	56	2 juin 1993
Société du port de Saint John (NB)	55	1 ^{er} juin 1993
Syndicat canadien de la fonction publique	50	6 mai 1993
Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada)	54	25 mai 1993
<i>Rail Ways to the Future Committee</i>	–	19 avril 1993
<i>Railtex (USA)</i>	47	28 avril 1993
Société du port de Vancouver	51	10 mai 1993
<i>St. Lawrence Seaway Authority</i>	–	18 mai 1993
Sundstron, Susan	–	28 mai 1993
Transports Canada	40	1 ^{er} avril 1993
<i>Transport 2000</i>	44	22 avril 1993
Travailleurs unis des transports – Canada	54	25 mai 1993
<i>United Grain Growers</i>	52	11 mai 1993
VIA Rail	45	27 avril 1993
Ville de Saint John (NB)	55	1 ^{er} juin 1993
<i>Western Canadian Shippers' Coalition</i>	51	10 mai 1993

Demande de réponse du gouvernement

Le Comité prie le gouvernement de déposer une réponse globale conformément à l'article 109 du Règlement.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages (*fascicule n° 57 du Comité permanent des transports qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

ROBERT A. CORBETT, député

Procès-verbaux

LE MARDI 15 JUIN 1993

(78)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 35, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley et Geoff Wilson.

Membres suppléants présents: Ross Belsher remplace Lee Richardson; Felix Holtmann remplace Gilbert Chartrand.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation».

Le Comité commence à étudier un projet de rapport.

À 17 heures, la séance est suspendue.

À 17 h 35, la séance reprend.

À 18 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 16 JUIN 1993

(79)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 16 h 10, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley et Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: Bill Attewell remplace Gilbert Chartrand.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, consultant.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation».

Le Comité examine le projet de rapport.

Il est convenu,—Que le Comité adopte le projet de rapport, tel que modifié, et que le président le remette au greffier de la Chambre le plus tôt possible.

Il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer jusqu'à 2 000 exemplaires du rapport, le premier tirage étant de 500 exemplaires.

Il est convenu,—Que le rapport s'intitule: «Rapport sur les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux».

Il est convenu,—Que conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer, dans les 150 jours, une réponse globale à son rapport.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport les changements jugés nécessaires à la rédaction et à la typographie, sans en altérer le fond.

Il est convenu,—Que le Comité embauche un(une) réviseur(euse) pour revoir le texte du rapport et que la rétribution ne dépasse pas 1 000\$.

Il est convenu unanimement,—Que le président soit autorisé à présenter les éléments appropriés du rapport lors de sa comparution devant l'Office national des transports le 19 juin prochain à Saint-John, Nouveau-Brunswick.

Il est convenu,—Que le comité n'étudie pas l'avis de nomination de Richard Cashin à l'Office national des transports.

Il est convenu,—Que le comité défraie le coût des déjeuners du mardi 25 mai 1993 ainsi que du mardi 1^{er} juin 1993.

À 17 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

