



CHAMBRE DES COMMUNES

ALLER SANS ENTRAVES

QUELLE VOIE PRENDRE

SIXIÈME RAPPORT
COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS

PAT NOWLAN, DÉPUTÉ
PRÉSIDENT
DARRYL GRAY, DÉPUTÉ
VICE-PRÉSIDENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 47

Le mardi 3 décembre 1985

Le jeudi 5 décembre 1985

Le lundi 9 décembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

Procès-verbaux et témoignages du
Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

Y COMPRIS:

Le sixième rapport à la Chambre

Première session de la

trente-troisième législature, 1984-1985

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 47

Tuesday, December 3, 1985

Thursday, December 5, 1985

Monday, December 9, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

INCLUDING:

The Sixth Report to the House

First Session of the

Thirty-third Parliament, 1984-85

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

MEMBRES/MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

SUBSTITUTS/ALTERNATES

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Le mercredi 18 décembre 1985

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Le lundi 7 octobre 1985, votre comité a été saisi de l'ordre de renvoi suivant:

Que le document intitulé «Aller sans entraves» (document parlementaire n° 331-7/29), soit renvoyé au Comité des transports;

Que le Comité fasse une étude et présente un rapport sur les propositions formulées dans le document, en particulier;

1. le rôle des transports dans
 - l'amélioration de la situation commerciale du Canada;
 - la création de possibilités d'emploi; et
 - le renforcement de l'expansion économique régionale au Canada;
2. le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports dans un milieu libre et concurrentiel;
3. le contrôle étranger des entreprises canadiennes de transports;
4. les moyens d'améliorer les services dans le Nord et dans les régions isolées, dans le cadre d'une nouvelle réglementation;
5. la question des taux compensatoires de transport ferroviaire et les mesures proposées pour décourager les prix abusifs dans le cadre d'une nouvelle réglementation; et
6. les mesures susceptibles de protéger ou d'améliorer les services offerts aux expéditeurs captifs;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada; et

Que le Comité fasse rapport de ses conclusions au plus tard le 13 décembre 1985.

Le vendredi 6 octobre 1985, cette date a été reportée au 19 décembre 1985.

Le rapport du Comité est comme suit:

TABLE DES MATIÈRES REMERCIEMENTS

INTRODUCTION

Au cours des mois d'octobre et de novembre 1985, le Comité permanent des transports a tenu des audiences publiques à Ottawa, à Vancouver, à Winnipeg et à Halifax, conformément à l'Ordre de renvoi le chargeant d'étudier le document du gouvernement intitulé *Aller sans entraves*. Le Comité a entendu 95 organisations représentées par 177 témoins, et il a reçu 151 mémoires. La liste des personnes et des organismes qui ont comparu devant le Comité ou qui lui ont soumis des mémoires figure en annexe. L'apport de tous ceux qui ont participé à nos travaux a été d'une valeur inestimable.

Le Comité a pu compter sur la collaboration du ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, et du personnel de son cabinet; de M. Keith Thompson, c.r., coordonnateur du Bureau de la réforme des règlements économiques et des membres de son équipe; des fonctionnaires du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports ainsi que de nombreux autres spécialistes dont les compétences lui ont été d'un précieux secours.

Le Comité tient à exprimer sa gratitude à M. Nino Travella, greffier du Comité, qui nous a grandement aidés sur le plan administratif, notamment pour l'organisation de nos déplacements et de nos audiences, ainsi qu'à Mmes Marie-Josée Brière, Cécile Fortier-Génier; Huguette Jean et Francine Nantel, et à M. Claude Leahey, du Bureau des traductions. Nous devons également notre reconnaissance aux membres de l'équipe qui nous a conseillés dans nos travaux : M. John Christopher, coordonnateur du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement. MM. Tom Maville, John Gibberd et Paul Juneau, de la Commission canadienne des transports et M. David Cuthbertson qui nous a servi d'expert-conseil.

III. CAMIONS

IV. TRANSPORT MARITIME

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
I. TRANSPORT AÉRIEN	7
Introduction	7
A. Services de transport aérien dans le nord et sur les marchés à faible densité ..	8
Recommandations	11
B. Le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports — Air Canada	12
Recommandations	14
C. Contrôle étranger	14
Recommandation	16
D. Contrats confidentiels	16
Recommandation	17
II. TRANSPORT FERROVIAIRE	19
Introduction	19
A. Contrats confidentiels	20
Recommandations	25
B. Expéditeurs captifs	26
Recommandations	28
C. Mécanismes de règlements des différends	28
i) Médiation	28
Recommandation	29
ii) Arbitrage des propositions finales	29
Recommandations	30
iii) Section 23	30
Recommandation	31
D. Le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports — Canadien National	31
Recommandations	32
III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL	35
Recommandations	38
IV. TRANSPORT MARITIME	39

V. AUTRES QUESTIONS	41
A. Rôle des transports dans le développement régional	41
Recommandation	42
B. Invalides et handicapés	42
Recommandations	43
C. Directives du ministre	43
Recommandations	45
D. Sécurité	45
Recommandations	46
E. Processus de révision	46
Recommandations	47
F. Processus législatif	47
Recommandation	48
VI. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	49
Transport aérien	49
Transport ferroviaire	50
Camionnage extra-provincial	52
Autres questions	53
ANNEXE A — Liste des témoins	55
ANNEXE B — Liste des mémoires	65

INTRODUCTION

Dans son document de travail intitulé *Aller sans entraves — Un guide pour la réforme des transports**, le gouvernement établit les grandes lignes des modifications qu'il compte apporter au cadre de réglementation économique régissant les transports au Canada.

Le Comité est d'accord avec l'objectif général exprimé dans ce document : la réduction de la réglementation gouvernementale dans le secteur des transports afin de promouvoir la concurrence, ce qui permettrait d'offrir aux Canadiens davantage de services de transport, à un coût moindre, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Nous vivons dans un pays très vaste et peu peuplé, éloigné de la plupart des marchés mondiaux; notre prospérité commerciale est donc largement tributaire de la qualité de nos services de transport. Comme l'indiquent les auteurs du document *Aller sans entraves*, nous évoluons aujourd'hui dans un monde concurrentiel, où notre succès dépend dans une large mesure de l'efficacité de ces services, non seulement à l'échelle internationale, mais aussi à l'intérieur du pays, pour nos voyageurs et nos marchandises.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* ont choisi la concurrence comme moyen d'améliorer l'efficacité des transports, en tentant d'établir un équilibre entre les avantages d'une saine concurrence et les inconvénients d'une autre effrénée. Ce tiraillement entre les bons et les mauvais côtés de la concurrence sous-tendait tous les témoignages que nous avons entendus. Tout au long de nos audiences, on a évoqué devant nous les problèmes suivants : quels sont les cas où il faut réglementer la concurrence, ceux où il est préférable de s'en abstenir, et même, ceux où il serait bon d'adopter des règlements afin de la susciter?

Afin de bien saisir les questions soulevées dans le document *Aller sans entraves*, nous avons jugé utile de rappeler comment ont joué la réglementation gouvernementale et la concurrence des forces du marché dans l'histoire des transports au Canada.

Comme nous le ferons remarquer de nouveau plus loin, les transports, et leur réglementation servent à promouvoir l'unité nationale depuis la Confédération. Si l'on fait exception des régions côtières et du centre du pays, où le transport maritime était possible, les sociétés ferroviaires avaient à l'époque un monopole à peu près total sur le transport des

* *Aller sans entraves — Un guide pour la réforme des transports*. Ottawa : Transports Canada, juillet, 1985. Disponible gratuitement aux bureaux des Affaires publiques de Transports Canada, Immeuble Transports Canada, Place de Ville, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5. N° de catalogue : T 22-69/1985 F.

marchandises et des personnes, sauf peut-être sur de très courtes distances. Il en est résulté deux conséquences importantes : premièrement, les sociétés ferroviaires ont développé d'importants réseaux, et deuxièmement, le gouvernement s'est engagé dans la réglementation de leur activité, dans l'intérêt public, parce que c'étaient ces compagnies qui tenaient les rênes de la vie économique de l'industrie et des régions qui en dépendaient.

Vers le milieu du siècle, le monopole des sociétés ferroviaires a commencé à s'effriter, en raison des progrès accomplis dans le domaine du camionnage (notamment l'arrivée de moteurs diesels puissants), de la construction de routes, de la concurrence des navires sillonnant la récente voie maritime reliant les Grands lacs au fleuve Saint-Laurent, de la construction d'oléoducs acheminant le pétrole vers des régions où les sociétés ferroviaires apportaient jadis du charbon, et de l'avènement de l'avion et de l'autocar transportant des passagers qui voyageaient auparavant par chemin de fer. Les expéditeurs et les voyageurs disposaient désormais de plusieurs possibilités et, délaissant le train, se tournèrent de plus en plus vers le transport par camion, par autocar ou par avion lorsque la rapidité était importante, que le coût ne l'était pas tellement et, dans le cas des marchandises, que le poids n'en était pas trop élevé. La suite était prévisible : le réseau ferroviaire se concentra sur les secteurs les plus rentables en raison de sa nature même, particulièrement le transport de marchandises lourdes sur de longues distances, alors que ses services d'intérêt local et ses services voyageurs périclitaient devant le progrès des autres moyens de transport.

Cependant, la réglementation, qui avait été nécessaire pour freiner l'expansion monopolisante des sociétés ferroviaires lorsqu'elles étaient à leur apogée, ne fut pas assouplie assez vite pour tenir compte de l'évolution des transports. Le gouvernement continua à tarifier le transport ferroviaire des marchandises. Les sociétés ferroviaires devaient continuer d'assumer, par l'interfinancement de leurs divers services, des obligations qui leur avaient été imposées dans l'intérêt national bien des années auparavant, en particulier le transport à des tarifs réglementés, du grain et des produits céréaliers destinés à l'exportation, le maintien de services aux voyageurs peu rentables et l'exploitation de services locaux qu'elles ne pouvaient abandonner qu'à certaines conditions.

Avec l'effritement de leur monopole, sans que le coût des obligations que leur imposait la politique gouvernementale en soit réduit pour autant, les sociétés ferroviaires durent, pour assurer l'interfinancement de leurs services, faire appel à des clients moins nombreux mais dont la plupart ne pouvaient pas avoir recours aux autres moyens de transport, cela en raison de la nature des marchandises qu'ils expédiaient. Ainsi ils ne pouvaient pas s'opposer aux augmentations de prix en menaçant de se tourner vers la concurrence.

Ces circonstances ont mené à la création de la Commission royale d'enquête sur les transports (la «Commission MacPherson»), qui a étudié la question de 1959 à 1962 et dont les travaux ont été des plus fructueux. Ses recommandations ont donné lieu notamment à l'adoption de la *Loi nationale sur les transports*, en 1967, à la décision du gouvernement de subventionner directement les sociétés ferroviaires pour compenser certaines des obligations qui leur étaient imposées dans l'intérêt national (par exemple, les services voyageurs) et même, jusqu'à un certain point, à l'adoption de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, en 1983, qui établissait de nouveaux tarifs pour le transport du grain.

Avec l'adoption de la *Loi nationale sur les transports*, le gouvernement cessait de participer activement à l'établissement des tarifs. À l'intérieur d'une marge de manoeuvre assez large entre le taux minimal (établi en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de*

fer) et le taux maximal (établi en vertu de l'article 278 de la même Loi), la *Loi* permettait aux transporteurs ferroviaires de fixer leurs tarifs de fret comme ils l'entendaient. En même temps, elle établissait une procédure pour l'abandon des services d'intérêt local et prévoyait des mécanismes d'indemnisation des sociétés ferroviaires auxquelles on refusait le droit d'abandonner certains de ces services. (Tous ces changements ont été apportés par voie de modifications à la *Loi sur les chemins de fer*). Cette révision législative a eu des résultats impressionnants : de nouveaux services de fret spécialisés ont été offerts. Au moment même où les sociétés ferroviaires des États-Unis, encore régies par une stricte réglementation gouvernementale, connaissaient une série de faillites, les sociétés ferroviaires canadiennes se firent de plus en plus concurrentielles.

Cette nouvelle concurrence, favorisée par la *Loi*, grâce à la libéralisation des mécanismes d'établissement des prix, était surtout intermodale, c'est-à-dire qu'elle s'exerçait d'abord entre les sociétés ferroviaires, d'une part, et leurs concurrents, surtout les transporteurs maritimes et routiers, d'autre part. L'augmentation de la concurrence intramodale, c'est-à-dire entre les sociétés ferroviaires elle-mêmes, n'était pas un des objectifs de cette *Loi*. En fait, la *Loi* permettait aux transporteurs ferroviaires (par le biais de l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*) de fixer des tarifs communs. Cette autorisation d'établir une tarification collective les mettait à l'abri des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions* et, couplée à l'exigence de publication des tarifs de fret effectifs, a probablement nui à la concurrence dans le secteur ferroviaire.

Ainsi, la *Loi nationale sur les transports* n'a pas tout à fait atteint son objectif, la suppression de la réglementation pour faire place à la concurrence. Elle a favorisé la concurrence intermodale, remettant à plus tard la stimulation de la concurrence intramodale.

Les recommandations contenues dans le document *Aller sans entraves* visent à changer cet état de choses. Afin d'augmenter l'efficacité du réseau de transport, les auteurs du document proposent une nouvelle *Loi nationale sur les transports* qui encouragerait la concurrence intramodale et accroîtrait la concurrence intermodale. En ce qui concerne les transporteurs ferroviaires, le document contient diverses propositions à cette fin : légaliser les contrats confidentiels pour le transport des marchandises (y compris les contrats accordant des rabais secrets sur les tarifs publiés), interdire la tarification collective par les sociétés ferroviaires, fixer des tarifs pour l'usage commun des voies, et supprimer, dans cinq ans, l'exigence relative aux tarifs compensatoires pour transport des marchandises. Dans les domaines du transport aérien et du camionnage, on favoriserait la concurrence entre transporteurs en assouplissant les restrictions relatives à l'entrée sur le marché et en supprimant la réglementation de la tarification.

Ces changements découlent en partie des pressions exercées à la suite de la déréglementation des transports aux États-Unis. Depuis le milieu des années 70, le Congrès américain a adopté des mesures législatives en ce sens, notamment la *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* (1976), la *Airline Deregulation Act* (1978), la *Staggers Rail Act* (1980), et la *Motor Carrier Act* (1980), dont les effets se sont fait sentir jusqu'au Canada. Par exemple, les camionneurs canadiens purent du jour au lendemain obtenir un permis d'exploitation dans quarante-huit États; les transporteurs routiers américains demandèrent donc en échange un meilleur accès à nos marchés. Par ailleurs, stimulées par la *Staggers Rail Act*, qui déréglementait leurs coûts et leurs pratiques de tarification, les sociétés ferroviaires américaines ont enlevé aux transporteurs ferroviaires canadiens une

partie de leur trafic transfrontalier; ces derniers ont donc demandé des lois du même genre afin de pouvoir faire concurrence aux Américains. Dans le secteur du transport aérien, les consommateurs canadiens ont constaté une baisse de tarifs aux États-Unis, après la déréglementation, et ont demandé l'adoption de lois devant leur procurer des avantages analogues.

Heureusement, selon nous, ces pressions pour une concurrence accrue et une libéralisation de la déréglementation sont faites au bon moment. Comme l'indiquent les auteurs du document *Aller sans entraves*, notre réseau de transport a atteint ses limites dans la plupart des secteurs. Les monopoles dans les transports aériens et de surface ont été supprimés ou réduits dans bien des cas, de sorte que la réglementation gouvernementale, fondée sur l'existence de ces monopoles, est de moins en moins nécessaire. Et dans d'autres cas, c'est la concurrence et non le gouvernement qui réglera effectivement le fonctionnement du marché.

La vaste majorité des témoins qui ont comparu devant nous étaient d'accord sur ce point. En fait, la plupart disaient approuver en principe les conclusions du document *Aller sans entraves*, sans toutefois être toujours prêts à les voir appliquer. Par conséquent, nous avons souvent reçu des opinions nuancées au sujet du document *Aller sans entraves*.

Le problème consistait pour nous à établir une distinction entre les cas où la libéralisation de la réglementation accroîtra la concurrence et l'efficacité, et ceux où la réglementation continuera à être nécessaire (ou même où elle devra être augmentée) afin de prévenir les effets abusifs des forces du marché ou d'empêcher une concurrence nuisible de se faire jour.

Nous sommes bien conscients que la concurrence, sur laquelle comptent les auteurs du document *Aller sans entraves* pour améliorer l'efficacité des transports, n'entraîne pas nécessairement une meilleure efficacité économique ou des conséquences sociales souhaitables. Tout comme le feu, la concurrence doit être un serviteur, et non un maître.

Lorsqu'il subsiste jusqu'à un certain point un monopole ou un cartel, l'assouplissement de la réglementation économique pourrait en fait permettre aux entreprises qui se trouvent dans cette position avantageuse de hausser leurs prix et de diminuer leur production afin d'augmenter leurs recettes, au détriment de l'ensemble de la société. Dans ces cas, la réglementation garde sa raison d'être. Les auteurs du document *Aller sans entraves* le reconnaissent. Ainsi, pour limiter les pouvoirs des monopoles, ils proposent de modifier de fond en comble l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, afin de permettre le dépôt de plaintes en cas d'augmentation excessive des tarifs.

Nous reconnaissons également que, dans certains cas, il faudra maintenir la réglementation afin d'empêcher des entreprises concurrentes d'acquérir ou de conserver un monopole en établissant des prix déloyaux, c'est-à-dire des prix artificiellement bas destinés à chasser les concurrents du marché ou à les empêcher d'y entrer. Il faut donc conserver la réglementation en vigueur (ou en adopter une nouvelle) non seulement pour limiter les prix demandés par les entreprises monopolistiques, mais également pour restreindre les pratiques destinées à supprimer la concurrence. C'est pourquoi nous recommandons dans le présent rapport le maintien, sous forme modifiée, de la disposition de la *Loi sur les chemins de fer* visant à interdire l'établissement de prix abusifs.

Enfin, il existe des cas où la non-intervention du gouvernement serait peut-être compatible avec nos objectifs d'efficacité économique, mais non avec nos valeurs politiques ou sociales.

Prenons par exemple la question de la sécurité. Bien que l'assouplissement des normes de sécurité soit susceptible d'améliorer l'efficacité économique, cette solution ne serait acceptable pour personne. À ce sujet, le document *Aller sans entraves* souligne très clairement que la réforme de la réglementation économique qu'il préconise ne doit pas se faire au détriment de la sécurité. C'est là une position que le Comité appuie sans réserve. Si nous ne discutons pas très longuement de la sécurité dans le présent rapport, ce n'est pas parce que nous jugeons cette question négligeable; au contraire, c'est parce que nous pensons qu'elle n'est pas négociable.

L'expansion régionale représente un autre cas où la non-intervention du gouvernement pourrait servir l'efficacité économique, mais supposerait l'abandon de valeurs fondamentales. Nous estimons en effet qu'il faut parfois faire des efforts pour le bien de la Confédération. Ainsi, les vols réguliers vers les collectivités éloignées ne sont peut-être pas efficaces ou rentables du point de vue économique, dans un marché fonctionnant parfaitement, mais ils sont politiquement souhaitables. Cependant, les décisions de ce genre devraient être prises ouvertement, puisqu'il s'agit de décisions politiques; toute subvention devrait être publique et les dépenses réelles, ne devraient pas entraver les services de transport.

Bien que nous n'utilisions pas tout au long du texte la terminologie employée dans la présente introduction, nous avons tenté, en rédigeant le rapport, de garder à l'esprit les notions de base que nous avons déjà mentionnées, et en particulier la nécessité d'établir un équilibre entre l'efficacité économique et les valeurs politiques et sociales.

En dernière analyse, c'est à nous, législateurs, qu'il incombe d'établir cet équilibre. C'est ce que nous avons tenté de faire dans le présent rapport, lorsque cela nous semblait approprié, sans oublier pour autant qu'il ne sera pas possible d'établir un système de transport efficace, sur lequel reposent le maintien et l'augmentation de nos emplois et de notre richesse commune, si l'on doit accorder à tous ceux qui le demandent un traitement de faveur, ce qu'ont fait — et ce n'est pas étonnant — beaucoup de témoins au cours de nos audiences: tant les représentants des divers moyens de transport que les porte-parole des régions, des consommateurs, des syndicats et d'autres groupes d'intérêt, comme les handicapés. Les milieux syndicaux nous ont semblé particulièrement inquiets à la perspective d'un secteur des transports déréglementé. *Nous recommandons au gouvernement de suivre de près les effets de la déréglementation sur ce groupe et sur d'autres groupes, car certains rajustements sont inévitables.*

Il convient de mentionner cependant les préoccupations de quelques-uns de ces groupes. Certains ont affirmé que notre étude était trop courte et trop expéditive, alors que d'autres estimaient qu'une nouvelle législation en matière de transports s'impose de toute urgence et que nous devons poursuivre nos travaux en ce sens. Nous voulons simplement dire à tous nos témoins, et aux nombreuses autres personnes qui nous ont aidés dans notre travail, que le présent rapport constitue le début, et non la fin, du processus parlementaire entourant le document *Aller sans entraves*.

Pour clore cette introduction, nous tenons à mentionner que nous avons jugé utile, et même à peu près inévitable, d'organiser nos réflexions en fonction des divers moyens de transport. C'est la méthode adoptée non seulement par les auteurs du document *Aller sans entraves*, mais également par les rédacteurs de la *Loi nationale sur les transports* qui l'a précédée. Les différents moyens de transport posent des problèmes différents, bien que parfois connexes. Nous avons donc choisi cette structure pour l'étude des sujets qui nous ont été soumis dans notre Ordre de renvoi.

I. TRANSPORT AÉRIEN

Introduction

Le Parlement a délégué au ministre des Transports, à la Commission canadienne des transports (CCT) et au gouverneur en conseil de vastes pouvoirs de réglementation du secteur du transport aérien. Ces pouvoirs englobent le droit de contrôler l'entrée des entreprises sur le marché ou leur sortie du marché, les services offerts, les prix fixés et les modalités d'exploitation.

La Commission canadienne des transports, par l'entremise de son Comité des transports aériens, veille à l'application de la réglementation économique, contenue dans la partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, qui régit les transporteurs aériens et sur laquelle porte le présent rapport.

Au cours des dix dernières années, la réglementation économique du transport aérien a été progressivement assouplie au profit de la concurrence.

La *Loi d'Air Canada de 1977* avait pour objet de supprimer les avantages spéciaux dont le transporteur national avait joui jusque-là, de même que le fardeau qui pesait sur lui, en tant qu'instrument de la politique du gouvernement fédéral. La société Air Canada devait désormais exercer ses attributions en respectant, selon les termes de la *Loi*, «des règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit» et être réglementée par la Commission canadienne des transports au même titre que les autres transporteurs alors qu'auparavant, elle avait exercé ses activités aux termes d'accords spéciaux avec le gouvernement.

L'adoption de la *Loi d'Air Canada de 1977* a été suivie de la suppression de diverses restrictions à l'égard des services fournis par l'autre grand transporteur, CP Air, sur la ligne transcontinentale. Les deux plus gros transporteurs du Canada offrant des services réguliers pouvaient désormais se livrer une concurrence égale sur les marchés intérieurs les plus importants. Par ailleurs, l'introduction de tarifs réduits et de tarifs noliprix a favorisé encore davantage la concurrence.

En 1978, les États-Unis ont adopté une loi qui déréglementait le secteur du transport aérien et dont les effets allaient se faire sentir de façon de plus en plus marquée au Canada au cours des années suivantes.

En 1982, le Comité permanent des transports a publié un rapport intitulé *Politique de transport aérien intérieur*, dans lequel il recommandait le maintien de la réglementation économique du secteur du transport aérien, tout en y permettant une intensification de la concurrence.

En 1984, le gouvernement fédéral a publié un énoncé de principes qui libéralisait, dans le cadre réglementaire existant, la politique du transport aérien. Il autorise ainsi les transporteurs aériens, limités jusque-là dans leurs opérations par la politique visant les transporteurs régionaux, à offrir des services n'importe où au Canada. Les restrictions quant aux permis ont été éliminées, le processus d'établissement des prix a été assoupli et les modalités administratives de la Commission canadienne des transports ont été simplifiées.

Il apparaît au Comité que ces changements, qui sont tous survenus à l'intérieur du cadre législatif existant, la *Loi d'Air Canada de 1977* exceptée, ont contribué à une déréglementation «de fait». Les auteurs du document *Aller sans entraves* ne font que proposer les modifications nécessaires pour que la législation reflète ce qui se passe dans les faits. Leurs propositions vont dans le sens de la déréglementation économique de l'industrie du transport aérien intérieur.

Le Comité n'a donc pas été surpris de voir que la plupart des représentants des sociétés aériennes qui ont comparu devant lui étaient en faveur des propositions avancées dans *Aller sans entraves*, lesquelles favoriseraient la liberté d'entrée sur le marché en remplaçant le test «de la commodité et de la nécessité publiques» par la preuve que la compagnie «est prête, apte et disposée» [à offrir le service] et autoriserait la sortie du marché (avec préavis) et la déréglementation des tarifs sur les marchés du Sud du Canada. Nous avons l'impression que la plupart de nos grosses et petites sociétés aériennes sont prêtes, aptes et disposées à offrir des services dans un contexte d'entière déréglementation.

Nous convenons avec les auteurs d'*Aller sans entraves* que la déréglementation du secteur du transport aérien devrait se poursuivre et voyons d'un bon oeil l'accueil positif que la plupart des transporteurs ont réservé aux propositions. Cependant, certaines réserves ont été faites et certaines craintes exprimées au sujet de l'incidence de la déréglementation sur le secteur du transport aérien et sur les services offerts. En nous servant de notre Ordre de renvoi comme point de repère, nous aimerions aborder ici trois de ces points : services de transport aérien dans le Nord et sur les marchés à faible densité, rôle d'Air Canada dans un contexte de déréglementation et contrôle étranger du secteur de transport aérien.

A. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD ET SUR LES MARCHÉS À FAIBLE DENSITÉ

L'énoncé de principes de 1984 qui a entraîné une libéralisation de la réglementation du secteur du transport aérien établissait une différence entre les marchés du Sud du Canada où la déréglementation aurait lieu et ceux du Nord, où la réglementation serait essentiellement maintenue. Il prévoyait une ligne de démarcation au nord de laquelle la réglementation continuerait à s'appliquer non seulement aux routes du Nord, mais également à celles reliant le Nord et le Sud.

Au printemps de 1985, après de nombreuses audiences sur la question des services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées, le Comité des transports aériens de la

Commission canadienne des transports a publié son rapport final intitulé : *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?* La principale recommandation était que les services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées continuent à être réglementés, sous réserve d'une concurrence accrue en matière de prix et de services. Il n'y était pas question d'établir un programme de subventions gouvernementales directes à l'égard des services aériens dans ces régions.

Le 13 juin 1985, la Chambre des communes a chargé le Comité d'étudier la question des services de transport offerts dans le Nord et les régions éloignées. Le Comité est aujourd'hui encore saisi de cet Ordre de renvoi.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* préconisent que les services aériens offerts dans le Nord soient déréglementés de la même façon qu'ils l'ont été dans le Sud, sans distinction aucune. Cependant, ils reconnaissent qu'il serait peut-être nécessaire, dans une industrie déréglementée, d'octroyer des subventions directes de façon à assurer des services adéquats et essentiels sur les routes que les transporteurs aériens ne considèrent pas comme rentables.

La plupart des témoins entendus par le Comité au sujet des services aériens dans le Nord ont dit favoriser le maintien de la réglementation économique en raison de l'éparpillement de la population qui contribue à la faible utilisation des routes; de l'absolue nécessité d'assurer des services de transport aérien adéquats à longueur d'année et, partant, d'aménager des installations dans le Nord; des frais d'exploitation qui sont plus élevés dans le Nord que dans le Sud à cause des conditions propres à la région; des conditions d'exploitation difficiles (mauvais temps et qualité des installations aéroportuaires); de la dépendance totale à l'égard de la diversité du trafic (passagers, marchandises, courrier); et de la nécessité de desservir plusieurs collectivités à la fois de façon à obtenir un rendement global adéquat. À leurs avis, le système actuel de transport aérien dans le Nord ne peut, parce qu'il est trop fragile et insuffisamment développé, s'accommoder de la libre concurrence. S'il y avait déréglementation, les transporteurs qui opèrent à partir du Sud «écrémeraient» le trafic estival, source d'un rendement élevé, au détriment des transporteurs qui desservent le Nord à longueur d'année, et compromettraient ainsi la viabilité de tout le système de transport aérien du Nord.

Cependant, il est ressorti des exposés présentés, notamment par certains témoins de la région de l'Atlantique, qu'il existe dans le Sud de nombreux marchés périphériques et marginaux qui présentent une partie ou la totalité des caractéristiques des marchés du Nord. On a dit craindre que la déréglementation n'entraîne des tarifs excessifs, une détérioration de la qualité des services et peut-être même la perte de services de transport aérien pour les consommateurs vivant dans de petites localités ou des régions éloignées. On nous a dit que la nouvelle politique nationale du transport aérien ne devrait pas être appliquée uniformément à moins que des modifications n'y soient apportées pour refléter les conditions locales et les différences régionales. Il faudrait donc veiller à protéger les consommateurs vivant dans de petites collectivités et des régions périphériques et sur qui le changement pourrait avoir une incidence défavorable.

Le Comité regrette de ne pas avoir pu se rendre dans le Nord pour s'y acquitter de son mandat. Nous croyons qu'il est absolument essentiel de le faire avant de nous prononcer définitivement sur l'opportunité d'y déréglementer les services aériens de la façon proposée pour le Sud.

En outre, s'il s'y rendait, le Comité aurait à nouveau la possibilité d'étudier les recommandations formulées dans le rapport du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports sur les services aériens dans le Nord. Nous croyons que bon nombre de ces recommandations sont intéressantes et méritent d'être étudiées sérieusement.

Entre-temps, nous pensons que le statu quo préconisé dans l'énoncé de principe de 1984 est la meilleure approche en ce qui concerne les services aériens dans le Nord du Canada.

Le Comité partage également les inquiétudes exprimées au sujet des répercussions négatives possibles de la déréglementation du transport aérien sur les marchés à faible densité du Sud du Canada. Nous croyons que des garanties doivent être offertes afin d'apaiser les craintes des résidents des petits centres et des régions périphériques du Sud.

Il est proposé dans *Aller sans entraves* «qu'un avis minimal soit exigé pour sortir d'un marché — probablement 60 jours au maximum sur les routes desservies par un seul transporteur et 30 jours sur les autres routes». Nous ne sommes pas convaincus que cet avis soit adéquat, notamment en ce qui concerne les routes desservies par un seul transporteur. Toutefois, nous aimerions aller plus loin et proposer que les transporteurs aériens qui seront les seuls à desservir une route au moment de la proclamation de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* soient tenus de présenter une demande au nouvel organisme de réglementation s'ils souhaitent abandonner la route en question. Autrement dit, nous aimerions qu'une clause de «droits acquis» soit incorporée dans la nouvelle *Loi* afin qu'un certain contrôle réglementaire puisse être exercé à l'égard de la cessation des services sur les routes peu utilisées et dans les régions éloignées desservies par un seul transporteur. Nous voudrions également que tout transporteur qui choisirait d'entrer sur le marché après que la *Loi* aura pris effet soit également assujéti à la clause des «droits acquis».

En outre, nous pensons que le nouvel organisme de réglementation devrait avoir pour mandat d'observer, dès le départ, les répercussions que la nouvelle politique aura sur le transport aérien, et notamment sur les services assurés dans les régions éloignées et les petites collectivités. À cette fin, les transporteurs aériens devraient être tenus de continuer à lui fournir les données et les renseignements pertinents.

Nous croyons de plus que pour bien s'acquitter de ses fonctions de surveillance, le nouvel organisme de réglementation devrait également avoir pour mandat d'administrer un programme de subventions à l'intention des transporteurs aériens qui assurent des services essentiels. Ce programme devrait être clairement défini, et plus particulièrement les critères qui serviront à déterminer si un service marginal ou peu rentable est requis dans l'intérêt public. Le programme devrait être introduit au moment où le projet de loi sera déposé et y être prévu. Il faudrait songer sérieusement à la forme que pourraient revêtir les subventions. Les auteurs du document *Aller sans entraves* suggèrent un processus de soumissions ou d'appel d'offres plutôt qu'un régime de subventions fondées sur les prix coûtants majorés. Nous approuvons cette approche.

Nous notons que les auteurs du document précité proposent le maintien de la réglementation à l'égard des augmentations excessives de prix. Le nouvel organisme de réglementation sera investi du pouvoir d'examiner «les majorations de prix, en particulier pour les routes où un transporteur a le monopole».

Nous souscrivons à cette proposition. Il s'agit d'une garantie nécessaire, particulièrement dans le cas des marchés à faible densité. À notre avis, cette proposition, combinée aux garanties déjà mentionnées, devrait servir de «filet de sécurité» adéquat pour les voyageurs qui vivent dans les régions périphériques et les petites collectivités de notre pays si vaste que des services aériens efficaces et sûrs sont davantage une nécessité qu'un privilège.

Enfin, plusieurs témoins de toutes les régions du pays ont exprimé leur inquiétude au Comité au sujet de l'abolition récente du plafond de 30 \$ à l'égard de la taxe sur le transport aérien. Depuis le 1^{er} septembre 1985, cette taxe correspond à 9 pour cent du coût du billet et l'on s'entend pour dire qu'elle pénalise les voyageurs des régions éloignées, ce qui est manifestement inéquitable dans un pays aussi vaste que le Canada où les déplacements par avion sont essentiels.

Cet argument a frappé le Comité, qui croit que quelque chose doit être fait pour enrayer pareille discrimination. Nous croyons donc qu'il serait plus juste de plafonner la taxe, ou peut-être même de prévoir un barème en vertu duquel celle-ci diminuerait proportionnellement à la distance parcourue.

RECOMMANDATIONS

1. Le Comité recommande que les services aériens dans le Nord continuent à être réglementés de la façon prévue dans l'énoncé de principe de 1984 jusqu'à ce que le Comité ait eu l'occasion de se rendre dans le Nord pour y étudier les services aériens offerts et d'en faire rapport au Parlement.
2. Le Comité recommande l'inclusion d'une clause des «droits acquis» dans la nouvelle *Loi* afin que la sortie d'un transporteur, de tout marché à faible densité du Sud qu'il serait le seul à desservir au moment où la déréglementation prendra effet, ou de tout autre transporteur d'un marché sur lequel il avait choisi d'entrer après la proclamation de la nouvelle *Loi*, soit assujettie à un contrôle réglementaire.
3. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation soit habilité à surveiller dès le départ l'incidence de la déréglementation sur les marchés du transport aérien, notamment ceux du Nord et des régions éloignées, et que les transporteurs aériens soient tenus de fournir à l'organisme les renseignements dont il aura besoin pour s'acquitter de cette tâche.
4. Le Comité recommande que la loi en vertu de laquelle le secteur du transport aérien sera déréglementé prévoie la création d'un PROGRAMME DE SUBVENTIONS à l'égard des services aériens ESSENTIELS et en définisse les critères d'admissibilité de façon détaillée.
5. Le Comité recommande que soit à nouveau plafonnée la taxe sur le transport aérien ou que soit adopté un barème en vertu duquel la taxe serait inversement proportionnelle à la distance parcourue.

B. LE RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — AIR CANADA

En vertu de son Ordre de renvoi, le Comité doit faire une étude et présenter un rapport sur «le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports dans un milieu libre et concurrentiel». Dans le secteur du transport aérien, la seule société fédérale chargée des transports est Air Canada.

En 1937, le gouvernement fédéral a créé la société aérienne Trans-Canada, qui est par la suite devenue Air Canada, qu'il a chargée de fournir les services aériens nationaux que le secteur privé n'était pas prêt à offrir. Ce rôle d'Air Canada en tant qu'instrument de la politique gouvernementale a perdu de son importance au fur et à mesure que l'industrie du transport aérien s'est développée. À l'heure actuelle, Air Canada, mais également un ou plusieurs de ses concurrents assurent des services aériens sur la plupart des routes desservies par le transporteur national.

La *Loi d'Air Canada de 1977* reconnaissait le rôle amoindri de la société aérienne comme instrument de la politique gouvernementale. En stipulant qu'Air Canada devrait «respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit», elle confirmait la subordination de ce rôle aux objectifs commerciaux.

Il est précisé dans *Aller sans entraves* que «les sociétés de la Couronne devront être dirigées économiquement et efficacement tout en se comportant en bonnes citoyennes corporatives». En outre, le ministre des Transports a récemment confirmé à plus d'une reprise qu'il s'attendait à ce qu'Air Canada paie sa part et qu'elle ne recevrait pas d'injections de capitaux.

Aucun témoin n'a indiqué au Comité qu'Air Canada avait agi contrairement aux règles de saine gestion commerciale et n'avait pas cherché à réaliser des profits depuis 1977, comme l'exige la loi qui la régit. En outre, elle n'a reçu du gouvernement aucune aide financière depuis cette année-là et lui a versé des dividendes.

Toutefois, on s'est dit inquiet de la prédominance d'Air Canada sur le marché du transport aérien intérieur. Ajoutent à cette prédominance l'aide financière reçue du gouvernement, le contrôle du principal système national de réservations, le traitement de faveur en ce qui concerne l'accès aux aéroports et l'exploitation du Service central des voyages du gouvernement.

Le Comité a entendu les opinions les plus diverses sur le rôle d'Air Canada dans un contexte de déréglementation. D'aucuns soutiennent que les sociétés de la Couronne devraient continuer à servir d'instrument de la politique gouvernementale et à assurer les services qui ne pourraient autrement être offerts. D'autres témoins sont tout simplement d'accord avec l'énoncé contenu dans *Aller sans entraves*. D'autres encore n'étaient pas sûrs que cet énoncé permettrait d'assurer qu'à long terme, les sociétés de la Couronne respecteraient les règles de saine gestion commerciale et éviteraient de faire entrave à la concurrence. Ils ont proposé de donner force de loi à des lignes directrices précises qui régiraient les activités des sociétés de la Couronne afin que les entreprises de transport, qu'elles soient publiques ou privées, soient toutes assujetties aux mêmes règles concernant la concurrence et aient des chances égales de financement. Enfin, certains témoins ont affirmé

qu'il sera impossible aux transporteurs d'être tous sur un pied d'égalité dans une industrie de transports plus concurrentielle tant que les sociétés de la Couronne actives dans ce secteur n'auront pas été privatisées. Toutefois, les témoins ont été quasi unanimes à dire que lorsqu'il définira le rôle des sociétés de la Couronne s'occupant de transports, le gouvernement devra tenir compte des secteurs dans lesquels elles assurent des services dans l'intérêt public et les indemniser en conséquence.

Le Comité doit décider s'il y a lieu de conserver à Air Canada son statut de société de la Couronne.

Comme nous l'avons déjà signalé, il n'est plus nécessaire qu'Air Canada appartienne au gouvernement pour que des services aériens soient offerts sur les principaux marchés du Sud du Canada. En outre, il n'apparaît pas au Comité qu'il soit nécessaire pour le gouvernement — sauf en cas d'urgence nationale, auquel cas d'autres lois pourraient être invoquées — de conserver le pouvoir de commander des services à Air Canada, lequel lui est assuré par la *Loi sur l'administration financière*.

Le Comité reconnaît qu'Air Canada, dont la marque de commerce est la feuille d'érable et qui dessert de nombreux marchés internationaux, a un rôle à jouer en tant que représentant du Canada à l'étranger. Toutefois, le Comité croit qu'Air Canada pourrait continuer à représenter le Canada même si elle appartenait à des intérêts privés. La société CP Air le fait sur des routes internationales.

Le Comité tient à faire observer que le ministre des Transports a indiqué que les sociétés de la Couronne s'occupant de transports n'auront pas accès aux fonds publics. C'est la politique que suit le gouvernement depuis 1967, de sorte qu'Air Canada a dû compter sur ses propres revenus et sur des emprunts sur le marché libre pour répondre à ses besoins en capitaux. Il s'en est suivi une détérioration alarmante de son ratio d'endettement depuis 1977, ce qui préoccupe le Comité. Il reste à savoir si Air Canada réalisera suffisamment de gains sur un marché plus concurrentiel pour combler ses besoins en capitaux, essentiellement pour le renouvellement des appareils, sans s'endetter encore davantage.

C'est là le défi que la société aérienne aura à relever. Ce que se demande le Comité, c'est si Air Canada, même si elle réalisait davantage de profits, devrait continuer à bénéficier d'injections de capitaux propres pour combler ses besoins financiers. Elle ne peut continuer à emprunter indéfiniment et puisqu'elle est une société de la Couronne, elle ne peut apparemment compter sur le gouvernement pour ses capitaux. Sa seule autre source est le marché libre, auquel elle n'aurait accès que si elle était privatisée.

Le Comité croit qu'Air Canada doit avoir toute liberté d'agir pour être plus en mesure de relever le nouveau défi qui se présente sur le plan de la concurrence. En raison de sa prédominance sur le marché intérieur, Air Canada deviendra la principale cible de ses concurrents actuels et des nouveaux venus sur le marché. De toute évidence, il lui faudra exercer un contrôle ferme sur sa structure de coûts et améliorer la productivité, objectifs que, de l'avis du Comité, Air Canada pourrait atteindre plus facilement si elle appartenait à des intérêts privés parce qu'elle pourrait alors intéresser ses employés aux bénéfices. Il semble au Comité que la participation des employés aux affaires des sociétés aériennes a remporté beaucoup de succès aux États-Unis et permis aux transporteurs de réduire leurs coûts et accroître leur productivité.

Le Comité se rend bien compte que la privatisation n'aura d'issue heureuse que si Air Canada réussit à prouver qu'elle est une société aérienne efficace, bien gérée et rentable. Il faut donc lui permettre de chercher sérieusement à atteindre ses objectifs commerciaux. C'est d'ailleurs ce que le ministre des Transports attend d'Air Canada. Nous tenons tout simplement à ajouter que si le gouvernement voulait à un moment quelconque qu'Air Canada assure des services à des fins gouvernementales plutôt que commerciales, il faudrait alors que le coût de ces services soit clairement identifié et que la société soit indemnisée en conséquence. À cette fin, la *Loi d'Air Canada de 1977* prévoit l'identification et l'indemnisation des services publics commandés.

RECOMMANDATIONS

6. Le Comité recommande qu'Air Canada continue à exercer ses activités en respectant les règles de saine gestion commerciale et en cherchant à réaliser des profits.
7. Le Comité recommande qu'Air Canada ait toute liberté d'agir afin d'accroître son efficacité et de pouvoir répondre à la demande d'un marché plus concurrentiel.
8. Le Comité recommande que si le gouvernement obligeait Air Canada à offrir des services publics, ceux-ci soient clairement définis et que la société soit indemnisée conformément à la *Loi d'Air Canada de 1977*.
9. Le Comité recommande que le gouvernement étudie à titre prioritaire les solutions qui s'offrent à l'égard de la privatisation à tout le moins partielle d'Air Canada, et qu'il envisage plus particulièrement la possibilité d'intéresser les employés à participer au capital-actions de la société.

C. CONTRÔLE ÉTRANGER

En vertu de son Ordre de renvoi, le Comité doit étudier les propositions contenues dans *Aller sans entraves* au sujet du «contrôle étranger des entreprises canadiennes de transport» et faire rapport de ses conclusions.

Trois lois fédérales permettent au gouvernement de contrôler l'investissement de capitaux étrangers dans des sociétés aériennes canadiennes : la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur Investissement Canada*. Bien que la *Loi nationale sur les transports* et la *Loi sur l'aéronautique* ne fassent pas précisément référence aux capitaux étrangers, elles prévoient toutes les deux des dispositions applicables à une transaction mettant en cause des intérêts étrangers. L'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* dispose que la Commission canadienne des transports, peut, lorsqu'il est fait opposition auprès d'elle, ne pas reconnaître l'acquisition proposée de certains types d'entreprises de transport, dont des transporteurs aériens, par toute personne principalement engagée dans des opérations de transport si cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou porter autrement préjudice à l'intérêt public. La Commission canadienne des transports n'a compétence pour agir que lorsqu'il est fait opposition auprès d'elle et que l'acquisition proposée doit être faite par une personne principalement engagée dans des opérations de transport. Cependant, dans le cas des transactions mettant en cause des transporteurs aériens non assujettis à l'article 27 de la *Loi*, la Commission canadienne des transports peut agir conformément aux articles 21 et 22 du *Règlement sur les transporteurs aériens* adopté en vertu de l'article 14 de la *Loi sur l'aéronautique*.

La *Loi sur Investissement Canada*, qui traite précisément des investissements étrangers au Canada prévoit que les transactions comportant l'acquisition d'entreprises canadiennes ayant un actif de 5 millions de dollars ou plus, l'acquisition indirecte d'entreprises canadiennes ayant un actif de 50 millions de dollars ou plus de même que l'acquisition indirecte d'entreprises canadiennes dont l'actif se situe entre 5 et 50 millions de dollars et représente plus de 50 pour cent de la valeur globale de la transaction internationale, sont sujettes à examen et peuvent être rejetées si le ministre de l'Expansion industrielle régionale n'est pas convaincu que l'investissement procurera vraisemblablement des avantages nets au Canada. En outre, tous les projets d'acquisition ou de création d'entreprises dans des secteurs désignés d'activités commerciales intéressant le patrimoine culturel ou l'identité nationale du Canada peut faire l'objet d'un examen si le gouverneur en conseil juge que pareil examen est dans l'intérêt du public.

Le Comité remarque que les auteurs d'*Aller sans entraves* ne se sont pas penchés sur la question du contrôle des services aériens commerciaux si ce n'est qu'ils ont dit que «l'acquisition du contrôle par des intérêts étrangers d'entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral fera l'objet d'une revue en vertu de la *Loi sur Investissement Canada*».

Des représentants du secteur du transport aérien ont laissé entendre au Comité que la question du contrôle étranger des sociétés aériennes canadiennes méritait d'être étudiée plus à fond. Ils ont fait observer que d'autres pays où l'aviation joue un rôle majeur comme les États-Unis et la Grande-Bretagne, imposent des limites quant au degré de contrôle étranger de leurs systèmes de transport aérien. Les États-Unis, par exemple, exigent que le capital propre d'un service aérien commercial appartienne à 75 pour cent à des citoyens américains et que le conseil d'administration en soit composé aux deux tiers de citoyens américains. À leurs avis, il s'agit d'une raison valable pour traiter le transport aérien comme un cas spécial régi par ses propres lois plutôt que d'assujettir le secteur à la *Loi sur Investissement Canada* qui est plus générale et permissive.

On a également attiré l'attention du Comité sur le fait que si le seuil à partir duquel un examen peut être imposé est fixé à 5 millions de dollars en vertu de la *Loi sur Investissement Canada*, des intérêts étrangers pourraient acheter une petite entreprise de transport aérien canadienne pour moins de 5 millions, en étendre les activités dans un contexte de déréglementation et ainsi s'emparer du contrôle d'un service intérieur majeur. Ils tourneraient de la sorte les dispositions concernant les capitaux étrangers, au préjudice peut-être de l'intérêt national.

On a en outre fait remarquer au Comité que les capitaux et le contrôle étrangers sont une considération importante dans le contexte des accords bilatéraux sur le transport aérien international. Bon nombre de ces accords contiennent une clause qui permet à chaque État signataire d'imposer des conditions quant au permis accordé à la société aérienne de l'autre État signataire s'il ne juge pas que la société est contrôlée en propre par les ressortissants du pays où elle est immatriculée.

Le Comité se demande s'il devrait considérer les entreprises canadiennes de transport aérien sous contrôle étranger comme un cas spécial ou, à l'instar des auteurs d'*Aller sans entraves*, leur réserver le même sort qu'à la plupart des autres entreprises du Canada et les assujettir à la *Loi sur Investissement Canada*.

Le Comité trouve du bon à l'argument concernant la réciprocité, à savoir que le Canada devrait traiter toute tentative par des intérêts étrangers de contrôler une compagnie d'aviation canadienne de la même façon que le ferait l'État dont ils sont ressortissants. Le Canada devrait être aussi permissif ou sévère à l'égard des intérêts étrangers que l'est leur gouvernement à notre égard. Nous croyons que cette raison justifie à elle seule un traitement spécial pour le secteur du transport aérien.

Nous nous sommes interrogés sur la forme que devrait revêtir pareil traitement spécial. Nous croyons que la meilleure solution serait d'étendre à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des étrangers, peu importe la valeur de l'actif de ces sociétés, la proposition des auteurs d'*Aller sans entraves* d'investir le gouverneur en conseil du pouvoir discrétionnaire d'interdire dans l'intérêt national «les fusions et les acquisitions de contrôle nationales de grandes entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral et dont l'actif brut est évalué à 20 millions de dollars et plus». Les auteurs du document ne précisent toutefois pas comment sera structuré l'examen des fusions et des acquisitions nationales d'entreprises dont l'actif brut est évalué à 20 millions de dollars ou plus ni si le nouvel organisme de réglementation y participera. Ce sont des questions qui seront sans doute tirées au clair lorsque la nouvelle Loi sera déposée.

RECOMMANDATION

- 10. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter, au niveau national, les fusions et les acquisitions des sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des intérêts étrangers quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.**

D. CONTRATS CONFIDENTIELS

À l'heure actuelle, tous les transporteurs aériens sont tenus par la loi de communiquer à la Commission canadienne des transports leurs tarifs de fret et de les afficher dans leurs bureaux afin que le public puisse en prendre connaissance.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que les sociétés ferroviaires soient autorisées à négocier les taux avec leurs clients aux termes de contrats confidentiels. Copie de ces contrats confidentiels continuerait à être déposée auprès du nouvel organisme de réglementation, mais ne serait pas mise à la disposition du public. Cependant, ils ne font aucune proposition analogue en ce qui concerne le secteur du transport aérien.

Les représentants d'Air Canada ont indiqué au Comité que bien que la société soit tenue par la loi de communiquer tous ses tarifs de fret, cette obligation n'est pas faite aux messageries, aux transitaires ou aux courtiers en marchandises qui ont recours aux services de transporteurs aériens. Air Canada se trouve ainsi désavantagée sur le plan de la concurrence. En outre, aucune restriction n'est imposée aux États-Unis à l'égard des accords commerciaux visant le transport aérien des marchandises.

Il s'agit du seul témoignage entendu par le Comité sur la question des contrats confidentiels dans l'industrie du transport aérien. Nous examinerons cette question beaucoup plus en détail dans les chapitres du présent rapport qui portent sur les sociétés ferroviaires. Cependant, même s'il s'agit d'un témoignage unique, le Comité ne voit aucune raison pour laquelle les transporteurs aériens ne devraient pas être autorisés à négocier des contrats confidentiels.

II. TRANSPORT FERROVIAIRE

RECOMMANDATION

11. Le Comité recommande que les transporteurs aériens soient autorisés à négocier des contrats confidentiels pour le transport des marchandises.

Introduction

L'un des défis que le Comité a dû relever en rédigeant le présent rapport a consisté à évaluer les effets déployés par les auteurs du document. Afin de mieux comprendre l'impact de l'adoption de mesures qui visent à favoriser la concurrence, réglementeront le volume de trafic et à empêcher les pratiques concurrentielles non soutenables et les abus de position. C'est notamment l'étude de la réglementation des tarifs de fret, qui constitue l'objet de la présente partie, qui a posé le défi le plus difficile.

Nous ne doutons pas que l'application des propositions énoncées dans le document affectera les entrées modifiées l'équilibre de la concurrence et de la réglementation dans le secteur du transport ferroviaire. Plus précisément, comme nous le soulignons plus loin, nous estimons que la légalisation des contrats confidentiels de transport ferroviaire et la suppression de la tarification collective pratiquée par les sociétés ferroviaires pourraient entraîner une concurrence que se livrent les sociétés ferroviaires entre elles et qu'elles tentent d'acquiescer par des moyens de transport pour obtenir le clientèle des expéditeurs.

Selon les données que nous avons examinées, ces deux changements pourraient peut-être être plus profitables aux expéditeurs ayant accès à plus d'une société ferroviaire. Toutefois, un nombre de témoins ont également déclaré que les sociétés ferroviaires cherchent à récupérer les pertes résultant du cours de la concurrence ouverte livrée par des sociétés clientes de ces expéditeurs, en augmentant les tarifs de fret offerts aux expéditeurs, ce qui les fait supporter un inconvénient. Autrement dit, certains expéditeurs pourraient voir leurs avantages découlant de la concurrence ouverte déclinant de l'expéditeur à l'expéditeur.

Nous estimons que, si cela s'avère possible, les sociétés ferroviaires pourraient peut-être se servir de ces expéditeurs auprès de leurs recettes qui leur manquent.

Des témoins ont également déclaré que le potentiel de concurrence des contrats confidentiels et la suppression de droit des sociétés ferroviaires de pratiquer une tarification collective amèneront ces dernières — notamment le C.N. — à faire des prix élevés, dans le but de dominer les marchés et d'acquiescer des bénéfices.

La présente question, et la plus importante, doit être résolue dans le contexte prévu de la concurrence des contrats confidentiels pour le fret, ferroviaire et aérien. Nous ne voyons pas comment, dans ce contexte, nous pourrions nous attendre à l'application de

II. TRANSPORT FERROVIAIRE

Introduction

L'un des défis que le Comité a dû relever en rédigeant le présent rapport a consisté à évaluer les efforts déployés par les auteurs du document *Aller sans entraves* pour assurer l'adoption de mesures qui, tout en favorisant la concurrence, régleraient le secteur de manière à y empêcher les pratiques concurrentielles non souhaitables et les abus de pouvoir. C'est toutefois l'étude de la réglementation des tarifs de fret, qui constitue l'objet de la présente partie, qui a posé le défi le plus difficile.

Nous ne doutons pas que l'application des propositions énoncées dans le document *Aller sans entraves* modifiera l'équilibre de la concurrence et de la réglementation dans le secteur du transport ferroviaire. Plus précisément, comme nous le soulignons plus loin, nous estimons que la légalisation des contrats confidentiels de transport ferroviaire et la suppression de la tarification collective pratiquée par les sociétés ferroviaires permettront d'accroître la concurrence que se livrent les sociétés ferroviaires entre elles ou qu'elles font à d'autres moyens de transport pour obtenir la clientèle des expéditeurs.

Selon les témoins que nous avons entendus, ces deux changements seraient particulièrement profitables aux expéditeurs ayant accès à plus d'une société ferroviaire. Toutefois, de nombreux témoins ont également déclaré que les sociétés ferroviaires chercheraient à récupérer les pertes résultant au cours de la concurrence accrue livrée pour obtenir la clientèle de ces expéditeurs, en augmentant les tarifs de fret exigés des expéditeurs sur lesquels elles exerceront un monopole. Autrement dit, certains expéditeurs jouiraient des avantages découlant de la concurrence, mais au détriment des expéditeurs «captifs».

Nous estimons que, si cela leur est possible, les sociétés ferroviaires tenteront peut-être de tirer de ces expéditeurs «captifs» les recettes qui leur manquent.

Des témoins ont également déclaré que la possibilité de conclure des contrats confidentiels et la suppression du droit des sociétés ferroviaires de pratiquer une tarification collective amèneront ces dernières — notamment le CN — à fixer des prix arbitraires, dans le but de dominer les marchés et d'acquiescer des monopoles.

La première question, et la plus importante, dont nous traitons dans la présente partie concerne l'opportunité des contrats confidentiels pour le trafic transfrontalier et le trafic intérieur. Sous les rubriques qui suivent, nous examinons l'à propos de l'ensemble de

garanties proposées par les auteurs du document *Aller sans entraves*, dans le but de limiter, dans un milieu commercial où les contrats confidentiels seraient autorisés et où la tarification collective serait supprimée, les prix monopolistiques (à la hausse) fixés par les sociétés ferroviaires au détriment de l'expéditeur «captif», et les prix arbitraires (à la baisse) qu'elles établissent aux dépens des concurrents. Nous recommanderons à ce sujet des ajouts à l'ensemble des garanties proposées dans le document précité. À la fin de la partie traitant du transport ferroviaire, nous formulerons également des recommandations à l'égard du CN.

Les recommandations formulées dans la présente partie du rapport visent généralement à réduire les frais d'expédition et à obliger les sociétés ferroviaires à accroître leur efficacité, tout en leur enlevant la possibilité (le cas échéant) de se dédommager en cas de diminution de leurs recettes dans un secteur, en accroissant simplement leurs rentrées dans un autre secteur, sans pour autant y étendre les services offerts.

Enfin, même si nous ne traitons pas de cette question dans la section qui suit, nous désirons mentionner que pour atteindre le niveau d'efficacité souhaité, les sociétés ferroviaires devront pouvoir réduire leurs coûts. Or, ni le Comité, ni les témoins qui ont comparu devant lui n'ont été prêts à accepter que cette réduction des coûts se répercute négativement sur les normes de sécurité en vigueur. Nous exhortons donc le gouvernement à collaborer avec les syndicats et les entreprises afin que les pratiques et les règlements inutiles et désuets puissent être supprimés d'un commun accord.

A. CONTRATS CONFIDENTIELS

La *Loi sur les chemins de fer* interdit aux sociétés ferroviaires et aux expéditeurs de passer des contrats confidentiels pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada. Selon l'article 275 de la *Loi*, les tarifs doivent être publiés et déposés auprès de la Commission canadienne des transports, et l'article 269 dispose que les sociétés ferroviaires ne doivent imposer que les taxes établies dans les tarifs. Selon l'article 381, toute dérogation à ces taxes constitue une contravention à la *Loi* et, enfin, selon l'article 380, le fait d'accorder des rabais non publiés constitue une infraction.

Les modalités exposées ci-dessus diffèrent considérablement de celles qui existent aux États-Unis depuis l'adoption, en 1980, de la *Staggers Rail Act*, qui autorise les sociétés ferroviaires américaines à passer des contrats confidentiels avec les expéditeurs. Cette situation a été préjudiciable aux sociétés ferroviaires du Canada rivalisant pour le trafic transfrontalier avec les sociétés ferroviaires américaines, ces dernières étant en mesure d'offrir de meilleurs tarifs que ceux qui sont publiés au Canada et de court-circuiter les sociétés ferroviaires canadiennes en faisant dévier le trafic vers les États-Unis.

En 1984, la Commission canadienne des transports a tenu des audiences pour déterminer si les sociétés ferroviaires canadiennes devaient être autorisées à conclure des contrats confidentiels avec les expéditeurs pour le trafic transfrontalier. Ses recommandations ont été présentées au ministre des Transports au début de 1985.

La même année, après avoir tenu d'autres audiences publiques à la demande du ministre des Transports, la Commission a conclu que la passation de contrats confidentiels devrait également être autorisée à l'égard du trafic ferroviaire au Canada (trafic intérieur).

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent qu'il soit possible de conclure des contrats confidentiels et d'accorder des rabais pour tout le trafic intérieur et transfrontalier, sauf pour ce qui concerne le transport du grain, qui est régi par une loi précise. En outre, une société ferroviaire et un expéditeur seraient autorisés, aux termes d'un contrat confidentiel, à déroger aux obligations qu'ont les transporteurs publics d'offrir à un expéditeur du matériel, des installations et des services suffisants. Ces obligations sont exposées à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Les parties à un contrat confidentiel ne seraient pas autorisées à en appeler du contrat devant l'organisme de réglementation. Enfin, les expéditeurs qui ne désireraient pas passer de contrats confidentiels pourraient continuer d'expédier leurs marchandises selon les tarifs affichés.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* indiquent que ce régime mixte de contrats confidentiels et de tarifs affichés permettra de stimuler la concurrence entre les sociétés ferroviaires canadiennes et d'offrir une gamme plus vaste de services aux expéditeurs. Ils proposent également, pour faire suite à l'introduction des contrats confidentiels, d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, lequel autorise les sociétés ferroviaires du Canada à fixer des tarifs communs pour les mouvements de marchandises entre les centres desservis par deux sociétés ferroviaires ou plus. Plusieurs témoins ont estimé que cette disposition signifie simplement que les sociétés ferroviaires dont les coûts sont les plus élevés fixeront les taux, sur lesquels s'aligneront ensuite les sociétés concurrentes.

Le Comité convient que l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer* devrait être abrogé, mais remarque qu'il faudra prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer collectivement des taux pour une voie commune.

Le Comité a constaté que la plupart des témoins favorisaient la législation des contrats confidentiels relatifs au trafic transfrontalier. Nous convenons avec de nombreux témoins et avec les auteurs du document *Aller sans entraves* que les contrats confidentiels devraient être autorisés pour le trafic transfrontalier au Canada. Le Comité, comme la plupart des témoins, ne voit pas comment les sociétés ferroviaires canadiennes pourraient rivaliser efficacement avec les sociétés ferroviaires américaines pour le trafic transfrontalier si elles ne sont pas autorisées à négocier des contrats confidentiels avec les expéditeurs.

Il a toutefois été difficile au Comité de déterminer si le droit de conclure des contrats confidentiels devrait s'appliquer également au trafic intérieur. De nombreux témoins, surtout des représentants du secteur du camionnage, qui provenaient essentiellement de la région de l'Atlantique ont proposé d'adopter un régime à deux volets qui autorisait les contrats confidentiels pour le trafic transfrontalier, mais non pour le trafic intérieur. Les vues exprimées par les témoins à l'égard de la proposition énoncée dans le document *Aller sans entraves*, soit d'autoriser la passation de tels contrats pour le trafic intérieur, étaient partagées.

Les représentants de nombreux expéditeurs ont estimé que la légalisation des contrats confidentiels obligerait les sociétés ferroviaires à exercer une concurrence plus vive pour obtenir la clientèle expéditrice, ce qui devrait inciter ces dernières à rendre leurs services plus efficaces; en outre, toute réduction des tarifs imposés aux expéditeurs permettra à ceux-ci d'être plus concurrentiels sur le marché canadien et les marchés mondiaux.

Les représentants des producteurs de pâtes et papier nous ont dit devoir rivaliser avec les producteurs américains sur les marchés d'exportation. Les producteurs américains peuvent

toutefois négocier des contrats confidentiels avec les sociétés ferroviaires américaines à des prix inférieurs aux taux publiés que les sociétés ferroviaires canadiennes imposent pour acheminer les produits canadiens jusqu'aux marchés d'exportation. Grâce aux contrats confidentiels, les entreprises américaines bénéficient toutefois de taux inférieurs également sur les marchandises importées. Nous estimons que les producteurs canadiens devraient bénéficier des mêmes avantages.

D'autres témoins ont déclaré que l'impossibilité de passer des contrats confidentiels pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer mettra les fabricants canadiens dans une position désavantageuse par rapport aux fabricants américains qui leur font concurrence au Canada. Par exemple, une industrie située dans l'Ouest du Canada qui expédie ses produits par chemin de fer à un acheteur torontois rivalise peut-être avec un producteur des États-Unis qui vend le même produit. Le producteur américain, lui, peut cependant négocier un contrat confidentiel qui lui permet d'offrir un tarif inférieur à celui qui est publié au Canada, éliminant ainsi le producteur canadien du marché torontois. Si les sociétés ferroviaires canadiennes sont autorisées à passer des contrats confidentiels avec les expéditeurs canadiens, ces derniers pourront soutenir la concurrence des entreprises américaines et demeurer viables.

Selon d'autres témoins, la passation de contrats confidentiels pourrait être avantageuse pour les petits expéditeurs. À l'heure actuelle, les sociétés ferroviaires n'aiment pas offrir à un petit expéditeur un tarif inférieur à celui qui est publié, craignant que le gros expéditeur ne l'exige lui aussi, auquel cas la société ferroviaire perdrait des recettes considérables, étant donné le volume de marchandises en cause. Grâce aux contrats confidentiels, une société ferroviaire pourra toutefois offrir un tarif inférieur à un petit expéditeur, afin de tirer parti des avantages qui en découleront pour elle, sans que cela influe sur les transactions faites à partir des tarifs publiés. Citons, parmi ces avantages, le cas où la société ferroviaire est en mesure d'utiliser des wagons qui seraient autrement vides lors d'un trajet de retour, ou de transporter un volume de marchandises permettant d'avoir des convois de longueur et de capacité optimales. Les contrats confidentiels pourraient donc être également avantageux pour les petits expéditeurs ayant accès à la ligne d'un seul chemin de fer. En substance, la passation de contrats confidentiels entre un expéditeur, gros ou un petit, et une société ferroviaire permettra de fixer des tarifs mieux adaptés aux services précis offerts, dans l'intérêt des deux parties au contrat.

Certains témoins ont également déclaré que, en étant autorisé à conclure des contrats confidentiels pour le trafic intérieur, le transporteur pourra donner à ses coûts de transport le caractère de confidentialité associé à la plupart des autres coûts qu'il prend en compte pour établir un prix concurrentiel pour ses produits.

De nombreux témoins, notamment du secteur du camionnage, se sont opposés aux contrats confidentiels pour le trafic intérieur. D'autres ont déclaré que les contrats confidentiels ne seront avantageux ni pour les petits expéditeurs ni pour les entreprises de régions isolées ou éloignées qui ne sont pas en mesure de négocier les tarifs de fret avec deux sociétés ferroviaires. De nombreux petits expéditeurs ayant accès à la ligne d'un seul chemin de fer, dans les provinces de l'Atlantique et dans d'autres régions éloignées du centre du Canada, estiment que les tarifs inférieurs convenus aux termes de contrats confidentiels dans les régions du pays où des services ferroviaires concurrentiels sont prépondérants obligeront les sociétés ferroviaires à imposer des tarifs plus élevés aux expéditeurs de régions où elles exercent un monopole.

Ayant longuement entendu les tenants et les détracteurs des contrats confidentiels, le Comité en a conclu que ces contrats devraient également être autorisés pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer. Nous sommes convaincus qu'un régime mixte ne pourrait pas bien fonctionner; nous estimons en effet qu'il maintiendrait les sociétés ferroviaires et les expéditeurs du Canada dans une position désavantageuse par rapport à leurs homologues américains.

Toutefois, le Comité est conscient des préoccupations exprimées par les représentants des petits expéditeurs et des camionneurs à l'égard de l'opportunité des contrats confidentiels, et estime que des garanties devront être prévues pour apaiser leurs craintes.

Les inquiétudes exprimées au sujet de l'incidence des contrats confidentiels (et de la suppression de la tarification collective pratiquée par les sociétés ferroviaires) portent sur deux points: premièrement, les sociétés ferroviaires établiraient des prix déloyaux pour obtenir leur part du marché et, deuxièmement, elles augmenteraient les tarifs qu'elles imposent aux expéditeurs des régions où elles exercent un monopole. Nous estimons que des garanties s'imposent pour parer à ces éventualités.

En ce qui a trait aux prix déloyaux, l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* stipule actuellement que tous les tarifs marchandises doivent être compensatoires (c'est-à-dire qu'ils doivent excéder les coûts variables que doit assumer la société ferroviaire pour transporter les marchandises en question). L'article 276 visait à contrôler les prix arbitraires.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent l'abrogation de l'article 276 dans cinq ans — c'est-à-dire présumément cinq ans après l'adoption de la nouvelle loi, après quoi les sociétés ferroviaires seraient en mesure de fixer des tarifs marchandises non compensatoires, uniquement sous réserve des mesures législatives qui seront alors en vigueur pour traiter des coalitions.

Des témoins ont dit craindre que la suppression de la disposition relative aux tarifs compensatoires ne crée un climat propre au déclenchement de guerres de tarifs entre les sociétés ferroviaires. Si les expéditeurs captifs craignent de devoir payer des tarifs plus élevés en raison des recettes que perdront en fin de compte les sociétés ferroviaires, pour leur part, les représentants du secteur du camionnage redoutent que la non-concurrence détruise une grande part de leurs activités de transport sur de longs parcours.

Tant les représentants du secteur du camionnage que ceux du CP ont dit craindre que l'abrogation de l'article 276 n'incite le CN plus que ses concurrents à imposer des tarifs non compensatoires. Ils estiment que, à titre de société de la Couronne, le CN jouit d'avantages financiers particuliers et que, de ce fait, il sera en mesure de fixer des prix arbitraires.

Plusieurs témoins ont indiqué que si l'article 276 était abrogé, la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions* n'offrirait pas une protection suffisante contre les prix arbitraires et nous en convenons.

Le Comité estime que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* est actuellement le seul mécanisme qui empêche les sociétés ferroviaires de fixer des prix arbitraires. Il faudrait donc le conserver, et non l'abroger dans cinq ans, comme le proposent les auteurs du document *Aller sans entraves*. Nous considérons le maintien de cet article comme le premier

d'un ensemble de mécanismes visant à protéger les expéditeurs et les concurrents des sociétés ferroviaires, dont les intérêts commerciaux risquent de subir les conséquences d'activités non concurrentielles lorsque les contrats confidentiels seront autorisés.

Le Comité estime également qu'il faudrait renforcer l'article 276 en prévoyant dans la nouvelle mesure législative des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.

Nous proposons une garantie connexe, mais qui ne figure pas dans le document *Aller sans entraves* : le droit d'un tiers d'en appeler devant l'organisme de réglementation pour le motif qu'un contrat confidentiel contrevient à l'article 276 ou nuit à la capacité de la société ferroviaire d'honorer ses obligations (prévues à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*), en tant que transporteur public, d'offrir aux tiers du matériel et des services suffisants. En outre, nous estimons que l'organisme de réglementation devrait être habilité à faire enquête, de sa propre initiative, pour déterminer si un contrat confidentiel contrevient à l'article 276 ou empêche les sociétés ferroviaires de s'acquitter de leurs obligations de transporteurs publics.

Lorsque, à la suite de l'interjection d'un appel par un tiers ou de la tenue d'une enquête par l'organisme de réglementation, il est démontré que des tarifs sont non compensatoires, l'organisme de réglementation devrait pouvoir ordonner le relèvement de ces tarifs à des niveaux compensatoires.

Lorsqu'un contrat confidentiel est réputé nuire aux obligations des transporteurs ferroviaires publics à l'égard d'un tiers, l'organisme de réglementation devrait pouvoir ordonner que les parties modifient ou annulent le contrat.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation. Nous estimons que cette proposition doit être adoptée si l'on veut que l'organisme de réglementation puisse s'acquitter de son rôle de surveillance et déterminer si les tarifs prévus aux contrats sont non compensatoires ou empiètent sur les obligations des transporteurs ferroviaires publics envers de tiers expéditeurs.

En outre, nous estimons que des résumés des contrats confidentiels devraient être déposés auprès de l'organisme de réglementation *et publiés*. Ces résumés fourniront des renseignements sur des contrats confidentiels qui, peut-être, prévoient des tarifs arbitraires ou renfermeront des dispositions ayant des conséquences sur les obligations des transporteurs ferroviaires publics à l'égard de tiers expéditeurs. Nous proposons que les résumés soient suffisamment détaillés pour permettre à un transporteur ou à un expéditeur concurrent de comparer les modalités du trafic assuré selon les tarifs publiés avec celles définies dans les contrats confidentiels. Par conséquent, les résumés devront contenir des renseignements tels que la nature des marchandises, le nom de l'expéditeur et du transporteur, le point de départ et d'arrivée, le parcours suivi, le volume de marchandises et le matériel utilisé, sans pour autant devoir préciser les échelles tarifaires et les rabais qui y sont prévus. En se fondant sur ces renseignements, le tiers décidera peut-être d'interjeter appel auprès de l'organisme de réglementation pour le motif susmentionné.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que le mécanisme prévoyant la passation de contrats confidentiels soit évalué après quatre ans. À notre avis, cette

évaluation, qui constitue une protection supplémentaire pour les expéditeurs et les concurrents des sociétés ferroviaires devrait avoir lieu deux ans et quatre ans après l'adoption de la loi habilitante.

Enfin, ceux qui s'estimeront lésés par la tarification établie par les sociétés ferroviaires aux termes de contrats confidentiels pourront recourir à une série de mécanismes de règlement des différends, proposés dans le document *Aller sans entraves*, et qui constituent un moyen de protection ultime. Nous en discutons un peu plus loin dans la présente partie du rapport. Cette série de mécanismes comprend la médiation, l'arbitrage des propositions finales et une version simplifiée de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

RECOMMANDATIONS

12. Le Comité recommande d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, mais de prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer conjointement les taux pour les voies communes.
13. Le Comité recommande que les sociétés ferroviaires soient autorisées à passer des contrats confidentiels tant pour le transport transfrontalier que pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer.
14. Le Comité recommande de maintenir l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et de le renforcer en y insérant des dispositions prévoyant des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.
15. Le Comité recommande qu'une personne qui n'est pas partie à un contrat confidentiel soit autorisée à en appeler du contrat auprès de l'organisme de réglementation, au motif que le contrat contrevient à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* ou mis à la capacité de la société ferroviaire d'honorer l'obligation qui lui est faite, en tant que transporteur public (aux termes de l'article 262 de la *Loi*) de fournir au tiers du matériel, des installations et des services suffisants.
16. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner le relèvement, à des niveaux compensatoires, des tarifs marchandises qui contreviendront au nouvel article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*.
17. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner aux parties à un contrat confidentiel de modifier ou d'annuler le contrat lorsque celui-ci empiète sur les obligations des transporteurs publics envers un tiers.
18. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation.
19. Le Comité recommande que des résumés des contrats confidentiels, contenant des renseignements de base (à l'exclusion des tarifs convenus dans les contrats), soient déposés auprès de l'organisme de réglementation et publiés.
20. Le Comité recommande que tous les contrats confidentiels conclus pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada soient surveillés par l'organisme de

réglementation et que le mécanisme prévoyant la passation de contrats confidentiels soit évalué deux ans et quatre ans après l'adoption de la loi habilitante.

B. EXPÉDITEURS CAPTIFS

L'une des questions les plus difficiles que nous ayons eu à étudier au cours de nos audiences concernait la façon de régler les problèmes des expéditeurs «captifs», en effet, il est très difficile de déterminer avec exactitude qui est un expéditeur «captif» et qui ne l'est pas. On peut toutefois appliquer plusieurs critères pour y arriver. Par exemple, l'expéditeur d'une grande quantité de produits en vrac, d'une valeur assez faible, qui est très éloigné du marché et qui n'est desservi que par un transporteur peut être considéré comme captif de ce transporteur.

Cette définition peut sembler assez simple, mais dans la pratique, il est extrêmement difficile de l'appliquer, car, souvent, bien que l'expéditeur puisse avoir accès, en théorie, à un autre moyen de transport, il peut en réalité ne pas pouvoir y recourir pour des raisons d'ordre économique.

Les expéditeurs se plaignent depuis longtemps que, vue la nature de leurs activités ou l'endroit où ils sont situés, ils n'ont souvent d'autre choix que de faire appel à une seule société ferroviaire, dont ils sont donc captifs. Faute de services de transport concurrentiels, les expéditeurs «captifs» craignent que la société ferroviaire ne leur impose les tarifs de fret qu'elle jugera opportuns.

La disposition législative actuelle qui vise à dissiper les craintes des expéditeurs «captifs» figure à l'article 278 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cet article prévoit l'emploi d'une formule mathématique pour les expéditeurs pour lesquels il n'existe pas «d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer...» Ainsi, les expéditeurs peuvent demander à la Commission canadienne des transports de fixer un tarif de fret s'ils ne sont pas satisfaits de celui qu'offre la société ferroviaire.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* reconnaissent que de nombreuses personnes ont qualifié l'article 278 d'inopérant. En effet, depuis son adoption en 1967, seulement une demande présentée en vertu de cet article a franchi toutes les étapes prévues dans la loi. Ce mécanisme ne plaît pas aux expéditeurs parce qu'il est difficile d'utiliser la formule d'établissement des coûts. Par conséquent, les auteurs du document précité proposent l'abrogation de l'article 278 et sa substitution par une série de dispositions d'appel. Ils proposent en outre, que les expéditeurs «captifs» d'une ligne de chemin de fer puissent avoir accès à celles des transporteurs ferroviaires concurrentiels, en prévoyant dans la loi l'établissement d'un taux pour une voie commune, du point d'expédition au point de livraison des marchandises.

Le Comité étudiera dans la partie suivante du rapport la proposition relative à l'adoption d'une série de dispositions d'appel, car ces dernières seront accessibles à tous les expéditeurs, et non seulement aux expéditeurs «captifs». Toutefois, nous désirons noter ici que la plupart des témoins préfèrent de loin la série de dispositions d'appel proposées au mécanisme d'établissement d'un taux maximal prévu à l'article 278. Nous aborderons maintenant les questions de taux pour une voie commune et de manœuvres inter-services.

En ce qui a trait à la proposition de prévoir dans la loi les taux pour une voie commune, le Comité remarque que les expéditeurs souscrivent d'emblée à cette proposition qui vise à protéger l'expéditeur «captif». Ils estiment qu'elle contribuera grandement à assurer l'adoption de tarifs de fret raisonnables. En outre, le Comité a été impressionné par les témoignages selon lesquels de nombreux expéditeurs ne seraient pas disposés à appuyer les propositions énoncées dans le document *Aller sans entraves* concernant les tarifs ferroviaires, à moins que la loi ne prévoit une disposition relative aux taux pour une voie commune.

Pour leur part, les représentants des sociétés ferroviaires ont rétorqué que l'établissement de taux pour une voie commune pourrait amener l'organisme de réglementation à prescrire des taux d'ensemble. Ils ont ajouté que les expéditeurs feraient alors dévier le trafic des chemins de fer canadiens sur les lignes des États-Unis, aux installations de triage les plus proches, privant du même coup les transporteurs ferroviaires canadiens de recettes qu'ils toucheraient autrement. Ces pertes de recettes de transport sur de longs parcours risqueraient d'entraîner également des pertes d'emplois pour les Canadiens.

En outre, les représentants des sociétés ferroviaires ont souligné que l'application de cette proposition risquerait de se traduire par une perte des avantages que leur procurent les investissements qu'elles ont faits dans des infrastructures et des installations.

L'intention de cette proposition est claire : supprimer le monopole qu'exerce une société ferroviaire dans une localité et, par conséquent, empêcher une société ferroviaire d'abuser de son pouvoir monopolisant, s'il en est, en établissant ses tarifs.

Nous convenons que cette garantie fondamentale s'impose et voudrions que les avantages de la concurrence reviennent à un plus grand nombre d'expéditeurs, notamment aux expéditeurs «captifs».

En ce qui concerne les manœuvres inter-services, le Comité remarque que les auteurs du document *Aller sans entraves* n'y font aucune allusion. En nous fondant sur les témoignages que nous avons entendus, nous estimons que cette question mérite d'être étudiée, surtout dans la mesure où elle concerne l'expéditeur «captif».

Des manœuvres inter-services sont exercées lorsque des marchandises qui sont transportées par une ligne de chemins de fer à partir d'une industrie située sur une voie de garage ne peuvent être livrées à destination sur la même ligne. Elles doivent donc être transférées à une seconde ligne pour être acheminées au point d'arrivée. En même temps, les limites imposées par voie de règlement sur les manœuvres inter-services sont fixées à quatre milles, sous réserve des dispositions énoncées dans l'Ordonnance générale T-12 de la Commission canadienne des transports. Le règlement et les limites sont demeurés pratiquement inchangés depuis 1918.

Lorsqu'ils ont comparu devant le Comité, les représentants de la Commission canadienne des transports ont exposé leurs propositions en vue d'élargir les limites imposées sur les manœuvres inter-services. Ils proposent un système fondé sur des zones, qui élargiraient les limites au-delà des quatre milles réglementaires en englobant un plus grand nombre de secteurs industriels à l'intérieur ou à proximité de centres urbains.

Le Comité reconnaît que les manœuvres inter-services représentent une question complexe qui exige une étude minutieuse et approfondie. Bien que nous ne soyons pas en mesure de proposer des limites, nous estimons que la proposition de la Commission mérite d'être étudiée plus longuement.

RECOMMANDATIONS

21. Le Comité recommande l'abrogation de l'article 278 (disposition sur le taux maximal) de la *Loi sur les chemins de fer*.
22. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que la loi prévoie l'établissement, par l'organisme de réglementation, de taux pour une voie commune, en tant que moyen supplémentaire de protéger les expéditeurs «captifs».
23. Le Comité recommande d'élargir les limites imposées sur les manœuvres inter-services afin de favoriser la concurrence intramodale.

C. MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Ainsi qu'en font foi les parties qui précèdent, le Comité reconnaît le bien-fondé des préoccupations exprimées à l'égard des contrats confidentiels et des expéditeurs «captifs». Dans chaque cas, nous avons exposé certaines mesures de protection (par exemple, l'interjection d'appels par un tiers et l'établissement de taux pour une voie commune) qui doivent être instaurées afin d'aider toutes les composantes du secteur du transport à mieux s'adapter aux changements proposés dans le document *Aller sans entraves*. En outre, nous avons souligné l'importance de la série de mécanismes de règlement de différends exposés dans le document précité, en tant qu'élément essentiel du «filet de sécurité» qui, à notre avis, s'impose pour assurer l'équilibre entre la nouvelle politique pro-concurrentielle et l'intérêt public.

Le gouvernement désire que les mécanismes de règlement des différends, actuellement prévus dans la loi, soient moins antagonistes, plus efficaces, plus accessibles et moins coûteux. À cette fin, les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent une série de mécanismes comprenant la médiation, l'arbitrage des propositions finales et un mécanisme d'appel (article 23) simplifié. En outre, une disposition de réparation serait prévue dans les deux derniers cas.

i) Médiation

Le processus de médiation élaboré par la CCT est une procédure simple et non officielle grâce à laquelle un expéditeur, un transporteur ou le personnel de la CCT qui étudie une plainte peut demander qu'on recoure à la médiation pour régler un différend concernant le trafic ou les tarifs. Des rencontres non officielles ont lieu et l'on négocie les questions en litige dans un cadre non juridique.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent d'insérer dans la loi un mécanisme de médiation, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs. Bien qu'il ne soit proposé aucune modification à la formule

actuelle de médiation, on estime que l'insertion dans la loi d'une disposition visant à reconnaître celle-ci mettra davantage en évidence l'accessibilité des services de médiation, ce qui les rendra plus attrayants pour les expéditeurs et les transporteurs.

Le Comité n'a entendu aucune critique au sujet du processus de médiation existant et les témoins qui ont comparu devant lui se sont dits d'accord avec la proposition faite par les auteurs du document *Aller sans entraves*. Il note que le processus actuel de médiation s'est révélé fructueux en raison de son caractère non officiel et de sa souplesse et, partant, recommande qu'on prenne soin de n'insérer dans la nouvelle loi aucune mesure qui puisse en modifier la nature.

RECOMMANDATION

24. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande qu'un processus de médiation soit prévu dans la loi, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs.

ii) Arbitrage des propositions finales

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent l'établissement d'un nouveau mécanisme d'appel appelé «arbitrage des propositions finales» pour résoudre des différends d'intérêt privé ou d'intérêt limité concernant les tarifs. Un plaignant aura la possibilité d'interjeter appel aux termes de l'article 23 ou de demander l'arbitrage des propositions finales, mais non d'exercer les deux options. Les auteurs du document précité soulignent qu'il est primordial que l'arbitre soit une personne indépendante, impartiale et au courant des questions de transport, parce qu'elle sera appelée à choisir l'une ou l'autre des positions définitives présentées par les parties au différend. On s'attend à ce que ce choix encourage les parties à négocier de bonne foi et les incite à tenter de régler elles-mêmes le différend qui les oppose.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* indiquent que tout le processus doit être terminé dans les 90 jours qui suivent le dépôt de la demande d'arbitrage ou la date à laquelle l'organisme de réglementation a décidé de régler le différend par le biais de ce mécanisme. Enfin, il est proposé d'incorporer dans la loi une disposition de réparation afin de permettre un remboursement de trop-perçus intérêts y compris, lorsqu'un tarif est jugé trop élevé.

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont dit approuver en principe l'arbitrage des propositions finales, mais se sont demandés quelles en seraient les modalités d'application. Ils ont souligné que les sociétés ferroviaires ont plus d'expérience de la négociation des tarifs que les expéditeurs et que, par conséquent, ceux-ci devraient pouvoir recourir à des experts ou à des consultants indépendants pour le processus d'arbitrage. Ils ont également laissé entendre qu'au lieu de restreindre l'arbitrage à la décision d'une seule personne, il vaudrait peut-être mieux constituer un conseil d'arbitrage auquel chaque partie serait autorisée à nommer un membre et dont l'arbitre proviendrait du nouvel organisme de réglementation.

Le Comité estime que l'arbitrage des propositions finales constitue un élément essentiel des mécanismes de règlement des différends proposés dans le document *Aller sans entraves*,

mais comme certains témoins, se demandent comment le processus fonctionnera dans la pratique. Quelles règles et procédures seront élaborées? Comment l'arbitre sera-t-il choisi? Les parties auront-elles droit d'être représentées? Quelle que soit la façon dont ces questions et d'autres questions de procédure seront réglées, nous voulons souligner qu'il ne faut pas oublier que la proposition vise l'instauration d'un mécanisme d'appel qui soit simple, efficace et équitable.

RECOMMANDATIONS

25. **Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* qui proposent l'insertion dans la loi d'un mécanisme d'arbitrage des propositions finales et d'une disposition de réparation.**
26. **Le Comité recommande que les appels interjetés aux termes de cette disposition se limitent aux problèmes d'intérêt «limité» ou «privé», et que le gouvernement envisage de clarifier la signification de ces termes de même que des expressions «intérêt national» et «intérêt public» dans la nouvelle loi.**

iii) Section 23

À l'heure actuelle, l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* habilite la CCT à corriger toute situation qui est réputée nuire à l'intérêt public. Plus précisément, si une personne a des raisons de croire qu'un transporteur impose ou omet d'imposer des taxes ou des modalités et que, ce faisant, il risque de porter atteinte à l'intérêt public, elle peut demander à la CCT l'autorisation d'interjeter appel. Lorsque la Commission conclut que la demande semble fondée, elle peut mener une enquête et prendre les ordonnances qu'elle juge utiles ou faire rapport de ses conclusions au gouverneur en conseil, qui prendra les mesures qui s'imposent.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de simplifier l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* et d'en faire un des mécanismes de règlement des différends. Il est proposé de supprimer la disposition voulant qu'il faille être convaincu du bien-fondé d'une demande avant d'accorder le droit d'appel et de tenir une enquête; en outre, on propose que l'organisme de réglementation puisse, soit étudier le dossier, soit tenir une audience publique. À cela s'ajoute la proposition visant à assortir de délais les diverses étapes du processus d'appel, afin d'aider à faire en sorte que les cas présentés aux termes de l'article 23 soient réglés de façon expéditive. Il est aussi proposé de modifier l'article 23 de façon à y indiquer que le processus d'appel est accessible à l'expéditeur desservi par un seul transporteur utilisant un seul moyen de transport. Cet ajout permettra de protéger expressément les expéditeurs qui ne peuvent bénéficier d'une concurrence intramodale. Enfin, comme pour l'arbitrage des propositions finales, il est proposé de prévoir une disposition de réparation, de sorte que, lorsque le tarif d'un transporteur sera rejeté, celui-ci devra rembourser le trop-perçu et les intérêts. À l'heure actuelle, comme il n'existe aucun mécanisme de réparation, un tarif demeure en vigueur et doit être payé jusqu'à ce qu'une décision soit rendue au sujet de l'appel dont il a fait l'objet, le cas échéant.

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont généralement été favorables aux propositions visant à simplifier l'article 23. Le Comité, qui estime que cet article est le fondement des mécanismes de règlement des différends, souscrit lui aussi à ces propositions.

RECOMMANDATION

27. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande de prévoir un mécanisme d'appel dans la version simplifiée de l'article 23 de la loi proposée.

D. LE RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — CANADIEN NATIONAL

Aux termes de son Ordre de renvoi, le Comité devait examiner «le rôle des sociétés de la Couronne chargées de transport dans un milieu libre et concurrentiel» et à faire rapport à cet égard.

Le secteur ferroviaire comprend deux sociétés de la Couronne : le Canadien National et Via Rail. Le Comité n'examinera que le rôle du Canadien National dans un milieu plus concurrentiel, l'étude de celui de Via Rail n'étant pas comprise dans son mandat. Le ministre des Transports a annoncé que des mesures législatives concernant Via Rail seront déposées sous peu et qu'une des questions alors à l'étude portera sur le rôle de Via Rail dans un milieu plus concurrentiel.

Dans les années 20, le gouvernement du Canada a créé le Canadien National en fusionnant et en restructurant plusieurs sociétés ferroviaires en faillite. Quoique ses débuts ne présageaient rien de bon, le Canadien National est devenu une société de la Couronne moderne, vaste et diversifiée, dont l'actif net dépasse sept milliards de dollars. Le CN occupe une place importante au Canada, assurant des emplois à plus de 60 000 personnes.

De façon générale, le Canadien national a bien servi les Canadiens, mais ceux-ci ont dû assumer en partie le fardeau financier de la société. La dernière refonte du capital du CN, qui a eu lieu en 1978, était destinée à redonner au CN un bilan raisonnable, qui le remettrait en bonne posture financière, grâce à la conversion en actions de 808 millions de dollars d'emprunts. Malheureusement, depuis cette refonte de son capital, le CN a vu son ratio d'endettement se détériorer de façon radicale.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* affirment que «les sociétés de la Couronne, dans le domaine des transports, devront être dirigées économiquement et efficacement tout en se comportant en bonnes citoyennes corporatives», et qu'elles «n'auront pas le droit de fixer leurs prix sur une base non commerciale et de s'engager dans des opérations commerciales non rentables».

Le Comité a recueilli diverses opinions sur le rôle du Canadien National dans un milieu plus concurrentiel. Certains témoins ont soutenu que les sociétés de la Couronne doivent continuer à jouer un rôle actif dans le secteur des transports, non seulement pour assurer des services qui seraient autrement non rentables mais, de façon plus générale, pour faire en sorte que la politique des transports favorise la réalisation des objectifs économiques du pays. D'autres témoins se sont bornés à appuyer l'affirmation faite dans le document *Aller sans entraves*. Toutefois, un nombre considérable de témoins a déclaré que cette affirmation ne suffisait pas à assurer que, à longue échéance, les sociétés de la Couronne continueront d'agir en bonnes citoyennes corporatives et ne se livreront pas à une concurrence déloyale. Selon eux, comme les sociétés de la Couronne ne risquent pas la faillite, elle pourraient fort bien se

livrer à des activités qui freineraient la concurrence au lieu de la favoriser. Aussi ont-ils recommandé d'insérer dans la loi des lignes directrices précises afin de s'assurer que les sociétés de la Couronne et les sociétés privées soient assujetties à des règles équitables en matière de responsabilité financière et de pratiques commerciales. Enfin, certains témoins estimaient qu'il était impossible que les deux grandes sociétés de la Couronne chargées des transports soient placées sur un «pied d'égalité» dans un milieu moins réglementé, à moins d'être privatisées. Toutefois, la plupart des témoins ont convenu que lorsque des sociétés de la Couronne servent d'instruments de la politique d'intérêt public, les coûts qui leur sont occasionnés doivent être clairement et ouvertement définis, et elles doivent en être indemnisées par le gouvernement.

La détérioration du ratio d'endettement du CN depuis 1978 préoccupe le Comité, tout comme, bien entendu, la direction du CN, qui a déclaré au Comité avoir fait des démarches auprès du gouvernement pour qu'il convertisse la dette de 265 millions de dollars qui reste en actions, plutôt qu'en emprunt à long terme.

Nous nous sommes posés, pour le Canadien National, la même question que pour Air Canada : comment le Canadien National pourra-t-il financer ses besoins considérables en capital au cours des prochaines années? Si le CN ne peut obtenir de capitaux de son actionnaire il devra compter sur ses gains, sur ses emprunts et sur des restrictions budgétaires au niveau interne pour recueillir la grande quantité de capital dont il aura besoin pour préserver et améliorer son vaste réseau ferroviaire.

Le Comité n'est pas entièrement convaincu que le CN puisse y arriver, mais il a la conviction qu'un moyen indispensable de l'aider à relever le défi qui consiste à devenir une société ferroviaire rentable et efficace, c'est de le laisser libre de gérer ses propres affaires selon des méthodes commerciales sûres, en d'autres mots, l'obligation qu'a le CN d'assurer des services, d'offrir des emplois et de s'adonner à des pratiques d'achat exemplaires tout en exécutant ses fonctions de transporteur public ne devrait pas lui imposer un fardeau injuste ou discriminatoire par rapport à ses concurrents du secteur privé. Le gouvernement devrait reconnaître les services publics commandés, en définir clairement le coût et indemniser le CN en conséquence.

Cependant, par «libre de gérer» ses propres affaires, le Comité n'entend pas que le CN, du fait qu'il appartient au gouvernement, devrait être autorisé à se livrer à une concurrence déloyale. À notre avis, il devrait être assujetti aux mêmes étalons financiers et aux mêmes restrictions commerciales que ses concurrents du secteur privé. Le comité est conscient qu'à la suite des modifications apportées à la *Loi sur l'administration financière* en 1984, le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre de tutelle et aux termes de l'article 99 de la *Loi*, donner des instructions à une société d'État s'il estime qu'il y va de l'intérêt public de le faire. Nous croyons que le recours à ce pouvoir pourrait être une façon de prévoir l'établissement de lignes directrices financières régissant la conduite du CN sur le marché. Ne nous estimant pas en mesure d'en proposer la teneur, nous laissons ce soin au gouvernement.

RECOMMANDATIONS

28. Le Comité recommande que le CN continue d'exercer ses activités d'une manière commerciale.

29. Le Comité recommande que le gouvernement exige du CN qu'il réponde aux normes de responsabilité financière en vigueur dans le secteur privé, en lui imposant des directives financières établies et évaluées par un organisme indépendant (par exemple, le bureau du vérificateur général).
30. Le Comité recommande que tous les services non rentables que le CN est tenu d'offrir dans l'intérêt public soient clairement définis par le gouvernement, et que le CN soit indemnisé en conséquence.

En adoptant la Loi sur le transport par véhicules à moteur en 1954, le Parlement fédéral déléguait aux provinces les pouvoirs de réglementation des services de transport de camionnage de louage. Principale conséquence de cette Loi, les diverses provinces ont adopté un cadre réglementaire différent et complexe, caractérisé par des procédures administratives disparates pour la réglementation relative au marché, à l'accès des services et à leur utilisation dans le secteur de transport de camionnage.

Au cours des trente dernières années, le secteur du camionnage de louage a connu une croissance considérable. Il comprendrait efficacement nos deux sociétés (CN et CP) ainsi que leurs associés et sociétés ou sociétés par des services intermédiaires. Cependant, au début des années 70, il est devenu de plus en plus évident qu'il fallait simplifier la réglementation appliquée par les provinces.

Pendant ce temps, les États-Unis se étaient arrivés à la même conclusion. En 1960, l'adoption de Motor Carrier Act, qui réglementait les services de camionnage de louage entre États et au niveau international. Les entreprises américaines ont donc pu avoir accès plus facilement à l'importante marché américain, et les entreprises canadiennes ont profité.

Voant cet état de choses, les États-Unis ont décidé en 1982 une réglementation de l'accès de permis d'exploitation aux transporteurs américains à leur siège social au Canada, parce que les Américains jugeaient que le marché canadien était aussi facilement que les Canadiens au marché américain. Cette décision a été levée à la fin de 1982, à la suite de négociations commerciales par le biais de l'Accord.

Cette entente reconnaît qu'il est important, pour le commerce, que le camionnage transfrontalier soit concurrentiel et prospère, et demande aux deux gouvernements concernés de s'assurer que leurs organismes de réglementation réglementent les pratiques non discriminatoires. L'entente constate également la nécessité de promouvoir des relations économiques entre les deux pays, différentes qui peuvent influencer les relations concurrentielles effectives aux transports routiers. Elle prévoit par conséquent des différences substantielles au grès desquelles de la balance commerciale, le camionnage, et de l'impact d'une importante composante de ce secteur, les provinces doivent régler la question sur le plan de réglementation de consultation. Ces dispositions ont été utilisées avantageusement depuis la signature de l'entente.

III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL

En adoptant la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* en 1954, le gouvernement fédéral déléguaux provinces ses pouvoirs de réglementation des services extra-provinciaux de camionnage de louage. Principale conséquence de cette Loi, les diverses provinces ont toutes adopté un cadre réglementaire différent et compliqué, caractérisé par des règles et des procédures administratives disparates pour la réglementation relative à l'entrée sur le marché, à l'abandon des services et à la tarification dans le secteur du camionnage extra-provincial.

Au cours des trente dernières années, le secteur du camionnage de louage a connu une croissance considérable. Il concurrence efficacement nos deux sociétés ferroviaires, pour les longs trajets et complète ses activités par des services intermodaux. Cependant, au cours des années 70, il est devenu de plus en plus évident qu'il fallait simplifier et uniformiser la réglementation appliquée par les provinces.

Pendant ce temps, les États-Unis en étaient arrivés à la même conclusion, ce qui a mené en 1980 à l'adoption du *Motor Carrier Act*, qui déréglementait les activités de camionnage de louage entre États et au niveau international. Les entreprises canadiennes de camionnage ont donc pu avoir accès plus facilement à l'immense marché américain, et beaucoup en ont profité.

Voyant cet état de choses, les États-Unis ont décrété en 1982 une suspension temporaire de l'octroi de permis d'exploitation aux transporteurs appartenant à des Canadiens ou ayant leur siège social au Canada, parce que les Américains jugeaient qu'ils n'avaient pas accès au marché canadien aussi facilement que les Canadiens au marché américain. Cette suspension a été levée à la fin de 1982, à la suite de négociations couronnées par l'entente Brock-Gotleib.

Cette entente reconnaît qu'il est important, pour le commerce, que le camionnage de louage transfrontalier soit concurrentiel et prospère, et demande aux deux gouvernements concernés de s'assurer que leurs organismes de réglementation respectifs appliquent une politique non discriminatoire. L'entente constate également les différences politiques et économiques entre les deux pays, différences qui peuvent influencer sur les possibilités de concurrences offertes aux transporteurs routiers. Elle prévoit par conséquent que, si ces différences entraînent un grave déséquilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage, au détriment d'une importante composante de ce secteur, les parties en cause doivent régler la question par le biais de mécanismes de consultation établis. Ces mécanismes sont en place et ont été utilisés avantageusement depuis la signature de l'entente.

Les audiences sur la suspension temporaire décrétée par les États-Unis ont donné le coup d'envoi à la réforme de la réglementation au Canada et ont mené, en février 1985, à la conclusion d'un accord fédéral-provincial établissant les grandes lignes d'un nouveau régime de réglementation du camionnage extra-provincial, plus uniforme et plus simple. Les principaux éléments de cet accord sont les suivants :

- (i) inversion du fardeau de la preuve pour les demandes de permis d'exploitation de services extra-provinciaux; autrement dit, la preuve incombe maintenant à l'opposant plutôt qu'au demandeur;
- (ii) suppression de l'exigence relative à l'approbation des tarifs et des prix imposés par les transporteurs routiers;
- (iii) exemption pour le transport de certaines marchandises;
- (iv) simplification du processus de demande de permis.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* soulignent que le gouvernement fédéral et les provinces se sont également entendus pour évaluer «les effets socio-économiques de la suppression du critère de commodité et nécessité publiques et de son remplacement par le critère d'aptitude, ainsi que de l'élimination du dépôt des tarifs».

Les auteurs du document précité proposent en outre de réviser la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* pour refléter l'accord fédéral-provincial de février, «de remplacer le critère d'entrée sur le marché du transport routier, soit le critère de commodité et nécessité publiques indiqué dans la Partie III de la LNT, par un critère selon lequel le demandeur doit être «prêt, apte et disposé» à offrir le service», et de supprimer la réglementation des tarifs.

Bon nombre des témoins qui ont exprimé une opinion sur la question du camionnage extra-provincial ont dit souscrire d'emblée à l'accord fédéral-provincial. Les représentants du secteur du camionnage de louage qui ont comparu devant le Comité n'en ont cependant pas fait autant. Ils ont laissé entendre au Comité que, même s'ils convenaient de la nécessité de réviser en profondeur la réglementation concernant le transport routier, ils étaient déçus de la façon dont cette révision avait été menée jusqu'ici et de l'indifférence générale à l'égard de leurs préoccupations.

Le Comité se réjouit pour sa part de ces projets de réforme. Nous pensons que la réglementation régissant le camionnage extra-provincial est devenue trop compliquée, trop restrictive, trop longue à appliquer et trop coûteuse, et qu'il faut davantage de liberté, de souplesse et de concurrence dans ce secteur. Nous demandons donc instamment au gouvernement fédéral de continuer à veiller activement à ce que cette réglementation soit modifiée le plus vite possible, et nous encourageons les provinces à participer à cette réforme en faisant preuve d'ouverture d'esprit et d'initiative.

Il faut souligner que le gouvernement fédéral aurait le pouvoir d'exercer sa compétence dans le domaine du camionnage extra-provincial. Le Comité ne va pas jusqu'à prétendre que cela devrait se faire dès maintenant, mais il estime important de préciser que ce pouvoir existe. Nous serions tout à fait d'accord pour qu'il soit exercé par le gouvernement fédéral si celui-ci ne pouvait pas s'entendre avec les provinces pour que l'accord fédéral-provincial soit mis en oeuvre rapidement et sans heurts. Dans le cas où le gouvernement fédéral serait forcé

d'agir ainsi, il faudrait créer un organisme fédéral-provincial chargé de surveiller les activités de camionnage extra-provincial et international.

Tous les représentants du secteur du camionnage qui ont comparu devant le Comité se sont dits préoccupés de la possibilité d'une concurrence déloyale des sociétés ferroviaires sur les marchés intérieurs, pour les longs trajets. Selon eux, l'autorisation de conclure des contrats confidentiels signifiera que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* n'accordera pas de garanties suffisantes contre l'établissement de prix déloyaux. Ils ont dit craindre particulièrement que le Canadien National ne leur fasse une concurrence déloyale parce qu'il s'agit d'une société de la Couronne qui dispose de moyens considérables, en ce sens qu'elle peut faire appel au Trésor fédéral.

Le Comité a déjà étudié l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et a recommandé qu'il soit conservé et resserré pour empêcher toute possibilité des prix déloyaux. Les arguments des représentants du secteur du camionnage ont été déterminants dans la décision du Comité sur cette question.

En ce qui concerne la possibilité d'une concurrence déloyale de la part du Canadien National, nous avons déjà indiqué quel rôle cette société devrait jouer selon nous dans un contexte plus compétitif. Par ailleurs, il faut souligner que le Canadien National a l'intention de vendre bientôt ses intérêts dans le secteur du camionnage, ce qui devrait apaiser dans une certaine mesure les craintes des membres de ce secteur.

Pour ce qui est des contrats confidentiels autorisés pour les sociétés ferroviaires, les représentants du secteur du camionnage estiment qu'il ne devraient s'appliquer qu'au transport international. Après avoir étudié cette suggestion, le Comité en est arrivé à la conclusion qu'il ne serait ni possible ni souhaitable de prévoir une exception à cette nouvelle règle pour le marché intérieur.

Les représentants du secteur du camionnage craignent également beaucoup que la libéralisation proposée de la réglementation régissant le camionnage au Canada n'entraîne une domination des transporteurs américains sur les marchés transfrontaliers. Ils ont souligné que cette situation mènerait à son tour à la création de réseaux internes au Canada par les transporteurs américains, ce qui signifierait que les transporteurs canadiens seraient également chassés du marché des transports entre l'Est et l'Ouest du Canada.

Le Comité reconnaît qu'il existe deux questions à résoudre : d'abord, le cas où des transporteurs américains voudraient s'implanter au Canada et, deuxièmement, le cas où ils voudraient prendre le contrôle de sociétés de camionnage canadiennes.

Dans le premier cas, le Comité comprend l'inquiétude des entreprises canadiennes de camionnage, qui craignent d'être étouffées par la concurrence américaine au Canada même. Il pense toutefois que toute différence marquée entre notre système et celui des États-Unis, en ce qui concerne le contrôle de l'entrée sur le marché, pourrait aggraver les mesures de représailles prises contre les transporteurs canadiens tentant d'obtenir un permis d'exploitation aux États-Unis.

Nous pensons que la meilleure façon d'équilibrer et de protéger les intérêts des entreprises de camionnage des deux côtés de la frontière serait d'établir un mécanisme

permanent semblable à celui prévu par l'entente Brock-Gotleib et ce par le biais de négociations bilatérales axées sur la conclusion d'une entente canado-américaine sur le camionnage transfrontalier.

En ce qui concerne les intérêts étrangers, le Comité n'est pas convaincu de l'efficacité de la *Loi sur Investissement Canada*. Comme dans le secteur du transport aérien, une société étrangère pourrait acquérir une entreprise canadienne de camionnage ayant un actif de moins de cinq millions de dollars et étendre ensuite ses opérations sur le marché intérieur au détriment de l'intérêt national.

Nous partageons les préoccupations du secteur du camionnage canadien en ce qui concerne la question des intérêts étrangers. D'ailleurs, nous estimons qu'il faudrait prendre pour ce secteur des dispositions particulières, comme celles que nous avons recommandées pour le transport aérien. Autrement dit, il faudrait étendre la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves*, qui vise à limiter les fusions et les acquisitions de sociétés au niveau national, à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quel que soit l'actif brut de ces sociétés.

RECOMMANDATIONS

31. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral continue à s'occuper activement de la mise en oeuvre de l'accord fédéral-provincial en février 1985 et poursuive avec énergie la réforme de la réglementation économique régissant le camionnage de louage extra-provincial.
32. Le Comité recommande que, si l'accord ne peut pas être mis en oeuvre rapidement en raison de différends entre le gouvernement fédéral et les provinces, le gouvernement fédéral reprenne ses pouvoirs en matière de camionnage extra-provincial et établisse de concert avec les provinces, un organisme fédéral-provincial chargé de surveiller les activités de camionnage extra-provincial et international.
33. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de négocier avec les États-Unis une entente bilatérale sur le camionnage, qui reconnaîtrait notamment la nécessité de maintenir un juste équilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage transfrontalier.
34. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter au niveau national les fusions et les acquisitions de sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

IV. TRANSPORT MARITIME

L'industrie canadienne du transport maritime se divise essentiellement en sept grands secteurs : transport de produits en vrac sur les Grands lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent; transport de marchandises, en vrac surtout, comme les produits forestiers, par des remorqueurs et des chalands sur la côte ouest; activités intérieures sur la côte Est, concernant avant tout le transport en vrac, l'exploitation de traversiers et l'approvisionnement des collectivités côtières; ravitaillement des collectivités du fleuve Mackenzie et de l'Arctique de l'Ouest et activités de soutien de l'exploration pétrolière et gazière; ravitaillement de l'Arctique de l'Est et du Keewatin; commerce en vrac international; et commerce international par conteneurs. Dans ces deux dernières catégories, peu de navires battent pavillon canadien.

Les lois fédérales les plus importantes régissant le transport maritime sont : la *Loi nationale sur les transports* qui autorise la Commission canadienne des transports à enquêter sur les questions concernant l'expédition et qui prévoit une procédure d'appel pour ce qui est de la délivrance de permis aux transporteurs; la *Loi sur les transports* qui habilite la Commission canadienne des transports à délivrer des permis aux expéditeurs et à fixer des taxes maximales pour les voies maritimes auxquelles elle s'applique (à l'heure actuelle, tous les services maritimes sur le réseau du fleuve Mackenzie et le transport des passagers et des marchandises sur les Grands lacs et dans l'Arctique de l'Ouest sont régis par cette loi); la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui, en vertu de la Partie XV, limite le cabotage aux navires du Commonwealth et le transport sur les Grands lacs, aux navires canadiens, bien que des exemptions puissent être obtenues pour les navires étrangers lorsqu'aucun navire canadien adéquat n'est disponible; la *Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures* qui autorise la Commission canadienne des grains à établir les taux maximaux pour le transport des grains sur les Grands lacs; et la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (1979)* qui autorise les transporteurs océaniques à former des associations — appelées conférences — tout en les soustrayant à l'application de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*. Ces conférences maritimes établissent des taux de fret uniformes et coordonnent les services de leurs membres. La *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* devait expirer en mars 1984 mais a été prorogée jusqu'en mars 1985 puis, de nouveau, jusqu'en mars 1986.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. «L'adjudication de contrats de clientèle pourra se poursuivre, mais on autorisera l'adjudication de contrats de services négociés confidentiellement. Les conférences maritimes seront autorisées à offrir des taux multimodaux, mais il faudra appliquer des garanties contre les collusions en matière de tarification et encourager les activités des transporteurs hors conférence.»

Ils proposent également de réviser la *Loi sur la marine marchande du Canada* «de façon à confier le cabotage en exclusivité aux navires canadiens, à étendre la limite des eaux territoriales à 200 milles marins ou aux limites du plateau continental, selon la plus grande distance, à élargir sa portée de façon à englober toutes les activités commerciales maritimes à l'exception de la pêche, et à maintenir le système d'exemption en prévoyant des dispositions particulières concernant les exemptions conditionnelles».

De tous les modes de transport au Canada, c'est le transport maritime qui a été le moins réglementé. Il n'est donc pas surprenant que le Comité ait reçu à l'égard de ce mode moins de témoignages sur les répercussions de la déréglementation du transport maritime proposée dans le document *Aller sans entraves*. De l'avis du Comité, c'est parce que l'industrie du transport maritime ne se ressentira pas vraiment de la réforme réglementaire proposée.

Le Comité tient toutefois à préciser que tous les témoins qui ont fait allusion aux modifications proposées à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* n'y voyaient dans l'ensemble aucun inconvénient. La plupart ont souligné qu'il était important que notre *Loi* soit compatible avec la *Shipping Act*, adoptée par les États-Unis en 1984 et se sont dits heureux de voir que les modifications proposées sont de nature à mettre les expéditeurs canadiens sur un pied d'égalité avec les expéditeurs américains.

L'accueil réservé aux modifications proposées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* au sujet du cabotage n'a pas été aussi chaleureux. Certains témoins ont dit qu'en confiant le cabotage en exclusivité aux navires canadiens, on allait à l'encontre de l'orientation générale d'*Aller sans entraves* en faveur d'une concurrence accrue. Les témoins ont demandé que le commerce intérieur ne soit pas réservé uniquement à des navires canadiens. Toutefois, si les modifications sont adoptées, la plupart des témoins ont insisté pour que la procédure d'obtention d'une exemption visant l'utilisation de navires non canadiens lorsqu'aucun navire canadien adéquat n'est disponible, soit simple et expéditive. En outre, les exemptions ne devraient désormais plus être assujetties à des droits ou à des taxes.

Le Comité croit comprendre que le Parlement sera bientôt saisi de modifications à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* et à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il tenait à souligner les points qui lui ont été présentés sur la question de façon qu'ils soient étudiés en détail au moment où les modifications feront l'objet d'un examen au Parlement.

V. AUTRES QUESTIONS

A. RÔLE DES TRANSPORTS DANS LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

L'article 3 de la *Loi nationale sur les transports* contient un énoncé des objectifs de la politique des transports, mais rien n'y indique que les transports doivent être utilisés comme outil de développement économique régional.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser cet énoncé «afin de promouvoir activement la concurrence intramodale et intermodale, l'accroissement du rendement de tous les services de transport et la baisse de tous leurs coûts unitaires; la réduction de l'intervention entravante de l'État sur le marché grâce à une diminution de l'importance et de la complexité des règlements imposés aux transporteurs, aux expéditeurs et aux autres usagers; et un mode de réglementation plus ouvert, plus souple et plus facile d'accès pour tous les Canadiens».

Comme l'ont souligné plusieurs témoins, cette proposition ne reconnaît pas que le transport doit servir de catalyseur au développement économique régional. Or, les retombées éventuelles d'une concurrence accrue profiteront surtout aux régions les plus peuplées et les plus riches du pays, au détriment des régions où la population est dispersée, dont la croissance économique est lente et qui sont éloignées des principaux marchés. Ces témoins disaient même craindre que la situation dans ces régions, au niveau des services de transport offerts et des coûts qui s'y rattachent, se détériore au point d'y freiner le développement économique. Ils ajoutaient que, pour éviter que cela ne se produise, il faudrait réviser les objectifs de la politique des transports pour que celle-ci reconnaisse que les transports sont essentiels au développement économique régional.

Plusieurs témoins ont également signalé au Comité que lors de leur conférence annuelle d'août 1985, les premiers ministres provinciaux ont adopté la résolution suivante, soulignant le rôle des transports comme outil de développement économique régional :

«Attendu que tous les gouvernements ont reconnu l'importance que revêt le développement économique régional, nous, premiers ministres des provinces, demandons au gouvernement du Canada d'ajouter au nouveau projet de loi national sur les transports, en plus d'un objectif de rentabilité commerciale, ce qui suit :

- 1) Les transports constituent un élément clé de développement économique régional;
et

- 2) Il faut assurer l'équilibre entre la rentabilité commerciale des réseaux de transport et les objectifs de développement économique régional de façon à permettre de réaliser le potentiel économique de chaque région.»

Dès l'époque coloniale, les transports ont joué un rôle primordial dans le peuplement et l'expansion du Canada. Et depuis la Confédération, le gouvernement canadien n'a pas cessé d'intervenir activement dans le développement et la réglementation de notre réseau de transport. Ainsi, la construction des chemins de fer du Canadien Pacifique, de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la route transcanadienne et de l'infrastructure nécessaire au transport aérien n'aurait pas été possible sans une participation directe du gouvernement. Le Canada dispose donc maintenant d'un réseau de transport moderne desservant presque toutes les régions du pays par les moyens appropriés.

Ces réseaux étant maintenant presque achevés le débat entourant le rôle des transports dans le développement régional n'est plus axé surtout sur la question de l'accès aux services, mais sur celle de la qualité et des coûts de ces services.

Le Comité reconnaît ce changement de priorité et se rend bien compte que les transports sont essentiels pour les régions moins riches et moins peuplées du pays. Nous savons à quel point il est important, pour les habitants de ces régions, de pouvoir expédier leurs produits vers les marchés intérieurs et extérieurs rapidement, efficacement et au plus bas prix possible.

Tout au long du présent rapport, le Comité a tenté d'établir un équilibre entre le projet de nouvelle politique nationale des transports et l'intérêt public, exprimé par les Canadiens qui se préoccupent à juste titre des répercussions qu'aura cette politique sur leur vie. Nous avons essayé d'inclure des garanties dans le rapport pour calmer ces inquiétudes et adoucir les répercussions de cette nouvelle politique aux niveaux local et régional.

Nous pensons que la meilleure façon de répondre à ces préoccupations serait de reconnaître, dans la loi, que les transports sont *essentiels* au développement économique régional. Il s'agit là de la dernière mesure de protection dans l'ensemble des garanties que nous avons établies; elle complète le «filet de sécurité» demandé par beaucoup d'observateurs avant nous.

RECOMMANDATION

35. Le Comité recommande que la législation destinée à modifier la *Loi nationale sur les transports* reconnaisse le principe selon lequel les transports sont *essentiels* au développement économique régional.

B. INVALIDES ET HANDICAPÉS

Des témoins qui ont comparu devant le Comité ont souligné que les transports sont un élément essentiel de la vie de tous les Canadiens, qu'ils soient invalides ou non.

L'absence de garanties sur l'accessibilité de services de transport suffisants et bien adaptés, dans la nouvelle législation proposée dans le document *Aller sans entraves*,

préoccupe les invalides. En fait, selon eux, toute la question des services de transport pour les invalides brille par son absence dans ce document.

En outre, ils s'inquiètent du fait que les auteurs du document proposent de démanteler la Commission canadienne des transports pour la remplacer par un nouvel organisme de réglementation. Certes, la Commission n'a rien fait de précis pour favoriser le changement dans le domaine des services de transport offerts aux invalides, mais elle a au moins maintenu les niveaux d'accessibilité et de services déjà assurés à ces derniers. Les invalides ne sont pas certains que le nouvel organisme de réglementation puisse leur garantir le droit d'accès à des services de transport suffisants à un prix raisonnable.

Ces témoins ont souligné qu'ils ne voulaient rien d'extraordinaire, mais simplement des garanties que les invalides pourront jouir d'un minimum de services de transport.

Il faut donc se demander, essentiellement, si le droit d'accès à des services de transport suffisants serait compromis par les mesures législatives qui doivent émaner du document *Aller sans entraves*.

Le Comité a noté les préoccupations exprimées par les témoins à ce sujet. Or, il existe à la CCT un coordonnateur du transport des handicapés, dont le bureau porte une attention particulière aux besoins de ces personnes. Il s'agit là d'une excellente initiative, et ce bureau devrait être maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

Le Comité croit que, bien que le document *Aller sans entraves* ne contienne pas de directives précises à ce sujet, le gouvernement n'a pas l'intention de faire de discrimination à l'endroit des personnes handicapées. Il pense toutefois, que les mesures législatives qui doivent être adoptées bientôt devraient contenir des dispositions sur la question et assurer au moins un minimum de services de transport aux invalides et aux handicapés.

RECOMMANDATIONS

36. Le Comité recommande que le gouvernement manifeste son intention d'assurer aux clients invalides un accès raisonnable à toutes les installations et à tous les services de transport de compétence fédérale, et de supprimer le plus tôt possible les obstacles à cet accès.
37. Le Comité recommande que, pour prouver le sérieux de son engagement, le gouvernement prenne des mesures pour veiller à ce que soit adoptée la réglementation nécessaire à la réalisation de cet objectif.
38. Le Comité recommande que le bureau du coordonnateur du transport des handicapés, créé récemment à la Commission canadienne des transports, soit maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

C. DIRECTIVES DU MINISTRE

La *Loi nationale sur les transports* n'habilite pas le ministre des Transports à donner à la Commission canadienne des transports des directives générales et exécutoires en matière

de politique. La *Loi d'Air Canada de 1977* contient une disposition en ce sens, mais celle-ci n'a jamais été appliquée.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser la *Loi nationale sur les transports* afin d'investir le ministre des Transports du «pouvoir de donner des directives de politique à l'organisme de réglementation, avec l'approbation du gouverneur en conseil, sur des questions relevant de la compétence de l'organisme et (de l'obliger) à en tenir compte lorsqu'il se penchera sur les questions dont il sera saisi». Ces directives, une fois approuvées par le gouverneur en conseil, seront déposées à la Chambre des communes.

La plupart des témoins qui ont exprimé une opinion sur cette question appuyaient cette proposition, sans aller beaucoup plus loin. Il reconnaissent généralement que tout gouvernement représentatif dûment élu a le droit et le devoir de définir son orientation générale et d'intervenir à l'occasion pour préciser sa politique. Selon eux, le ministre des Transports devrait avoir la pleine et entière responsabilité de l'élaboration de la politique dans ce domaine, et être ensuite tenu responsable des résultats de cette dernière. Certains des témoins qui approuvaient cette proposition ont cependant dit craindre que ce pouvoir soit exercé à mauvais escient, ce qui compromettrait l'indépendance et la crédibilité de l'organisme de réglementation. Par ailleurs, deux témoins s'opposaient totalement à ce que la loi autorise le Ministre à émettre des directives de politique, puisque ce pouvoir, qu'il soit exercé ou non, signifierait que le nouvel organisme de réglementation ne serait pas vraiment indépendant. En outre, selon ces deux témoins, cette proposition semble contraire à l'un des objectifs établis dans le document *Aller sans entraves*, à savoir la réduction de l'intervention gouvernementale.

Le Comité est d'accord pour sa part avec la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves*. Nous pensons que le nouvel organisme de réglementation devrait avoir pour rôle d'interpréter la politique gouvernementale, et non de la formuler. La nouvelle loi devrait définir clairement les responsabilités respectives de chaque instance en ce qui concerne l'élaboration de la politique des transports et son application.

Le Comité comprend cependant les craintes exprimées par certains témoins au sujet des possibilités d'abus du pouvoir d'émettre des directives. Nous tenons à souligner à ce propos que ces directives de politique, après avoir été approuvées par le gouverneur en conseil, seraient déposées à la Chambre des communes. Nous aimerions cependant aller plus loin, en suggérant de donner au Parlement la possibilité d'étudier ces directives. Nous pensons que la meilleure façon d'y arriver par voie législative serait l'adoption d'une résolution négative. Nous reconnaissons que cette solution pourrait poser des problèmes si la directive en cause était urgente, ce qui est peu probable, et que le Parlement ne fût pas en session. Cependant, il serait possible de prévoir des dispositions pour les cas de ce genre.

Il incombera au nouvel organisme de réglementation d'appliquer dans les cas particuliers les directives générales qu'il recevra du Ministre. Le Comité juge important que cet organisme comprenne clairement les directives qui lui ont été transmises. Il serait donc possible, pour ce faire, de l'autoriser dans la nouvelle loi à demander des éclaircissements officiels sur une directive, dans un délai prescrit, par exemple trente jours.

Le Comité reconnaît que, dans le cadre de ses responsabilités, le nouvel organisme de réglementation sera probablement le mieux placé pour savoir sur quels sujets il souhaite

obtenir des directives de politique. Le Comité propose donc d'accorder expressément à l'organisme de réglementation le droit de demander au gouverneur en conseil d'émettre des directives.

RECOMMANDATIONS

39. Le Comité recommande que, après l'approbation des directives de politique émanant du Ministre par le gouverneur en conseil, le Parlement puisse adopter une résolution négative sur ces directives avant que celles-ci acquièrent force de loi.
40. Le Comité recommande que la nouvelle loi autorise l'organisme de réglementation à demander des éclaircissements officiels sur une directive de politique, dans le délai prescrit, après que la directive a acquis force de loi.
41. Le Comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité d'accorder au nouvel organisme de réglementation le pouvoir de demander des directives au gouverneur en conseil.

D. SÉCURITÉ

Dans la préface du document *Aller sans entraves*, le ministre des Transports affirme clairement que la sécurité est une priorité de premier ordre pour tous ceux qui oeuvrent dans le secteur des transports, ajoutant :

«J'aimerais indiquer sans équivoque que le gouvernement n'entend ni proposer ni accepter de réforme qui puisse réduire le niveau de sécurité.»

Le document *Aller sans entraves* ne porte que sur la réforme de la réglementation économique; le mandat du Comité se limite donc à cette question. C'est ce que nous avons signalé à maintes reprises aux témoins qui voulaient nous faire part de leur opinion au sujet des effets de la déréglementation sur la sécurité dans les transports. Certains de ces témoins étaient convaincus que la sécurité serait sacrifiée à la concurrence et au profit. D'autres se disaient en faveur des diverses propositions contenues dans le document *Aller sans entraves* à condition que la sécurité n'en soit pas menacée, soulignant que notre réseau de transport devrait être non seulement efficace, mais sûr.

Personne ne songerait à contester cette affirmation. Par conséquent, bien que cette question ne fasse par partie de l'Ordre de renvoi du Comité, nous jugeons essentiel de préciser que, quelle que soit sa forme finale, la nouvelle politique nationale des transports ne doit en aucun cas compromettre la sécurité. La réforme de la réglementation économique doit supprimer les «entraves», mais non aux dépens de la sécurité. La même observation s'applique à la sécurité dans les aéroports. Nous souscrivons d'emblée aux initiatives prises récemment par le ministre des Transports pour resserrer la sécurité dans nos aéroports et améliorer les méthodes d'inspection et d'application de la loi. Nous encourageons le Ministre à continuer d'accorder la priorité à cette question.

Par ailleurs, le Comité estime que le ministre des Transports devra disposer à tout moment, de ressources humaines et techniques suffisantes pour pouvoir maintenir et améliorer la sécurité dans le secteur des transports.

Enfin, on a suggéré au Comité que la question de la sécurité soit incluse dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la nouvelle loi. Le Comité trouve cette proposition intéressante et suggère au gouvernement de l'étudier.

RECOMMANDATIONS

42. Le Comité recommande que le gouvernement accorde en priorité les ressources humaines et techniques nécessaires au ministre des Transports, pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise par l'augmentation de la concurrence dans le secteur des transports.
43. Compte tenu de l'importance de la sécurité dans notre réseau de transport, le Comité recommande que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité d'inclure cette question dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la législation modifiant la *Loi nationale sur les transports*.

E. PROCESSUS DE RÉVISION

Le Comité a recommandé que le nouvel organisme de réglementation surveille de façon continue les effets de la déréglementation du réseau de transport aérien et que les conséquences des changements apportés à la réglementation relatives au transport ferroviaire soient étudiées dans deux ans. Ces deux mesures sont nécessaires selon nous pour protéger les particuliers qui ont recours à ces services de transport, ainsi que les utilisateurs qui vivent dans les petites collectivités ou dans les régions éloignées.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent «une étude sur les incidences de la présente réforme législative quatre ans après la mise en vigueur de la nouvelle législation». Ils ne précisent toutefois pas dans quelle optique se ferait cette étude, ni selon quelles méthodes.

Le Comité croit qu'il serait trop long d'attendre quatre ans avant d'entreprendre une étude approfondie, et propose plutôt un délai de deux ans. Ainsi, le secteur des transports aurait eu le temps de faire les mises au point nécessaires, mais il ne serait pas trop tard pour prendre des mesures correctives au besoin. Par ailleurs, le Comité souhaite participer à cette étude, peut-être en tenant des audiences publiques sur les répercussions de la nouvelle politique dans l'ensemble du pays.

Le Comité juge également que le nouvel organisme de réglementation devrait jouer un rôle de premier plan dans ce processus de révision. Il ne pourra cependant assumer efficacement ce rôle, ainsi que ses fonctions de surveillance permanente, que s'il dispose des compétences et des ressources voulues.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* reconnaissent ce principe dans une certaine mesure lorsqu'ils affirment : «Plusieurs employés de la CCT possèdent des connaissances inestimables sur tous les aspects du système national de transport et le gouvernement a l'intention de puiser dans ces ressources pour créer le nouvel organisme.» Cependant, ils ne précisent pas quel serait le rôle du nouvel organisme dans le domaine de la recherche.

La *Loi nationale sur les transports* de 1967 accordait à la Commission canadienne des transports des pouvoirs étendus pour entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada. La Commission a créé une Direction de la recherche, qui a produit toute une gamme d'études à l'usage de la Commission, du ministre des Transports et du grand public. Le Comité a étudié certaines de ces études et a chaque fois apprécié la qualité du travail de la Direction, ainsi que l'assistance que celle-ci lui a toujours fournie.

Plusieurs témoins ont fait écho à ce sentiment, soulignant la nécessité de maintenir, après l'entrée en vigueur de la nouvelle politique des transports, une banque de spécialistes qualifiés et expérimentés dans le domaine de la recherche sur les transports. Ils ont dit craindre la disparition des services de recherche indépendants assurés par la Commission canadienne des transports; crédibilité et la neutralité de cette recherche pourraient être mises en doute, selon eux, si le ministère des Transports en effectuait une large part.

Le Comité partage ces inquiétudes. Le nouvel organisme de réglementation ne pourra pas remplir les fonctions que nous envisageons pour lui à moins d'avoir son propre service de recherche, groupant des spécialistes sérieux et compétents. Par ailleurs, nous pensons que l'existence de ce service augmentera l'indépendance de l'organisme, ainsi que son aptitude à s'acquitter de ses fonctions et de ses responsabilités.

RECOMMANDATIONS

44. Le Comité recommande qu'une étude des répercussions de la nouvelle politique nationale des transports soit effectuée dans deux ans.
45. Le Comité recommande que le Comité permanent des transports participe à cette étude.
46. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation observe les répercussions de la nouvelle politique nationale des transports et en fasse rapport au ministre des Transports.
47. Le Comité recommande que la nouvelle législation prévoit la création d'un centre de recherche au sein du nouvel organisme de réglementation.

F. PROCESSUS LÉGISLATIF

Le document *Aller sans entraves* est un document d'orientation contenant des principes généraux accompagnés de propositions de réformes globales. Le Comité reconnaît que le document s'attaque à des questions très complexes, délicates et difficiles, qui revêtent une importance primordiale pour l'ensemble du pays, et qu'il énonce de façon très cohérente la nouvelle politique nationale des transports.

Le document *Aller sans entraves* ne décrit cependant pas en détail comment cette nouvelle politique se traduira par des mesures législatives, ni comment elle sera appliquée. De nombreux témoins qui ont comparu devant le Comité lui ont fait cette observation. D'ailleurs, certains hésitaient à exprimer une opinion définitive sur l'une ou l'autre des propositions particulièrement compliquées et subtiles contenues dans le document *Aller sans entraves* avant de voir la législation qui en découlera.

Le Comité a eu le même problème que ces témoins. Évidemment, nous n'avons pas eu la possibilité d'étudier toutes les propositions contenues dans le document. Et même pour celles que nous avons étudiées, nous devons nous contenter de donner notre assentiment général, faute d'avoir pu examiner la «mécanique» essentielle pour que ces propositions soient applicables.

Cependant, le Comité a acquis des connaissances et une expérience considérables au cours de ses audiences sur le document *Aller sans entraves* et de ses travaux sur certaines des propositions contenues dans le présent rapport. Par conséquent, nous estimons être des mieux placés pour étudier en détail des mesures législatives qui seront de toute évidence compliquées et importantes; ce seront en fait les plus importantes depuis l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* en 1967.

RECOMMANDATION

- 48. Le Comité recommande que, après que la Chambre des communes aura donné son accord de principe, les mesures législatives prévues pour modifier la *Loi nationale sur les transports* lui soient soumises pour qu'il les étudie article par article.**

VI. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

I. TRANSPORT AÉRIEN

A. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD ET SUR LES MARCHÉS À FAIBLE DENSITÉ

1. Le Comité recommande que les services aériens dans le Nord continuent à être réglementés de la façon prévue dans l'énoncé de principe de 1984 jusqu'à ce que le Comité ait eu l'occasion de se rendre dans le Nord pour y étudier les services aériens offerts et d'en faire rapport au Parlement.
2. Le Comité recommande l'inclusion d'une clause des «droits acquis» dans la nouvelle *Loi* afin que la sortie d'un transporteur, de tout marché à faible densité du Sud qu'il serait le seul à desservir au moment où la déréglementation prendra effet, ou de tout autre transporteur d'un marché sur lequel il avait choisi d'entrer après la proclamation de la nouvelle *Loi*, soit assujettie à un contrôle réglementaire.
3. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation soit habilité à surveiller dès le départ l'incidence de la déréglementation sur les marchés du transport aérien, notamment ceux du Nord et des régions éloignées, et que les transporteurs aériens soient tenus de fournir à l'organisme les renseignements dont il aura besoin pour s'acquitter de cette tâche.
4. Le Comité recommande que la loi en vertu de laquelle le secteur du transport aérien sera déréglementé prévoie la création d'un PROGRAMME DE SUBVENTIONS à l'égard des services aériens ESSENTIELS et en définisse les critères d'admissibilité de façon détaillée.
5. Le Comité recommande que soit à nouveau plafonnée la taxe sur le transport aérien ou que soit adopté un barème en vertu duquel la taxe serait inversement proportionnelle à la distance parcourue.

B. RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — AIR CANADA

6. Le Comité recommande qu'Air Canada continue à exercer ses activités en respectant les règles de saine gestion commerciale et en cherchant à réaliser des profits.

7. Le Comité recommande qu'Air Canada ait toute liberté d'agir afin d'accroître son efficacité et de pouvoir répondre à la demande d'un marché plus concurrentiel.
8. Le Comité recommande que si le gouvernement obligeait Air Canada à offrir des services publics, ceux-ci soient clairement définis et que la société soit indemnisée conformément à la *Loi d'Air Canada de 1977*.
9. Le Comité recommande que le gouvernement étudie à titre prioritaire les solutions qui s'offrent à l'égard de la privatisation à tout le moins partielle d'Air Canada, et qu'il envisage plus particulièrement la possibilité d'intéresser les employés à participer au capital-actions de la société.

C. CONTRÔLE ÉTRANGER

10. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter, au niveau national, les fusions et les acquisitions des sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des intérêts étrangers quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

D. CONTRATS CONFIDENTIELS

11. Le Comité recommande que les transporteurs aériens soient autorisés à négocier des contrats confidentiels pour le transport des marchandises.

II. TRANSPORT FERROVIAIRE

A. CONTRATS CONFIDENTIELS

12. Le Comité recommande que les sociétés ferroviaires soient autorisées à passer des contrats confidentiels tant pour le transport transfrontalier que pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer.
13. Le Comité recommande d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, mais de prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer conjointement les taux pour les voies communes.
14. Le Comité recommande de maintenir l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et de le renforcer en y insérant des dispositions prévoyant des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.
15. Le Comité recommande qu'une personne qui n'est pas partie à un contrat confidentiel soit autorisée à en appeler du contrat auprès de l'organisme de réglementation, au motif que le contrat contrevient à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* ou mis à la capacité de la société ferroviaire d'honorer l'obligation qui lui est faite, en tant que transporteur public (aux termes de l'article 262 de la *Loi*) de fournir au tiers du matériel, des installations et des services suffisants.
16. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner le relèvement, à des niveaux compensatoires, des tarifs marchandises qui contreviendront au nouvel article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*.

17. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner aux parties à un contrat confidentiel de modifier ou d'annuler le contrat lorsque celui-ci empiète sur les obligations des transporteurs publics envers un tiers.
18. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation.
19. Le Comité recommande que des résumés des contrats confidentiels, contenant des renseignements de base (à l'exclusion des tarifs convenus dans les contrats), soient déposés auprès de l'organisme de réglementation et publiés.
20. Le Comité recommande que tous les contrats confidentiels conclus pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada soient surveillés par l'organisme de réglementation et que le mécanisme prévoyant la passation de contrats confidentiels soit évalué deux ans et quatre ans après l'adoption de la loi habilitante.

B. EXPÉDITEURS CAPTIFS

21. Le Comité recommande l'abrogation de l'article 278 (disposition sur le taux maximal) de la *Loi sur les chemins de fer*.
22. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que la loi prévoie l'établissement, par l'organisme de réglementation, de taux pour une voie commune, en tant que moyen supplémentaire de protéger les expéditeurs «captifs».
23. Le Comité recommande d'élargir les limites imposées sur les manoeuvres inter-services afin de favoriser la concurrence intramodale.

C. MÉCANISMES DE RÉGLEMENT DES DIFFÉRENDS

i) MÉDIATION

24. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande qu'un processus de médiation soit prévu dans la loi, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs.

ii) ARBITRAGE DES PROPOSITIONS FINALES

25. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* qui proposent l'insertion dans la loi d'un mécanisme d'arbitrage des propositions finales et d'une disposition de réparation.
26. Le Comité recommande que les appels interjetés aux termes de cette disposition se limitent aux problèmes d'intérêt «limité» ou «privé», et que le gouvernement envisage de clarifier la signification de ces termes de même que des expressions «intérêt national» et «intérêt public» dans la nouvelle loi.

iii) ARTICLE 23

27. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande de prévoir un mécanisme d'appel dans la version simplifiée de l'article 23 de la loi proposée.

D. RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE S'OCCUPANT DE TRANSPORTS
— CANADIEN NATIONAL

28. Le Comité recommande que le CN continue d'exercer ses activités d'une manière commerciale.
29. Le Comité recommande que le gouvernement exige du CN qu'il réponde aux normes de responsabilité financière en vigueur dans le secteur privé, en lui imposant des directives financières établies et évaluées par un organisme indépendant (par exemple, le bureau du vérificateur général).
30. Le Comité recommande que tous les services non rentables que le CN est tenu d'offrir dans l'intérêt public soient clairement définis par le gouvernement, et que le CN soit indemnisé en conséquence.

III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL

31. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral continue à s'occuper activement de la mise en oeuvre de l'accord fédéral-provincial en février 1985 et poursuive avec énergie la réforme de la réglementation économique régissant le camionnage de louage extra-provincial.
32. Le Comité recommande que, si l'accord ne peut pas être mis en oeuvre rapidement en raison de différends entre le gouvernement fédéral et les provinces, le gouvernement fédéral reprenne ses pouvoirs en matière de camionnage extra-provincial et établisse de concert avec les provinces, un organisme fédéral-provincial chargé de surveiller les activités de camionnage extra-provincial et international.
33. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de négocier avec les États-Unis une entente bilatérale sur le camionnage, qui reconnaîtrait notamment la nécessité de maintenir un juste équilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage transfrontalier.
34. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter au niveau national les fusions et les acquisitions de sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

V. AUTRES QUESTIONS

A. RÔLE DES TRANSPORTS DANS LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

35. Le Comité recommande que la législation destinée à modifier la *Loi nationale sur les transports* reconnaisse le principe selon lequel les transports sont *essentiels* au développement économique régional.

B. INVALIDES ET HANDICAPÉS

36. Le Comité recommande que le gouvernement manifeste son intention d'assurer aux clients invalides un accès raisonnable à toutes les installations et à tous les services de transport de compétence fédérale, et de supprimer le plus tôt possible les obstacles à cet accès.
37. Le Comité recommande que, pour prouver le sérieux de son engagement, le gouvernement prenne des mesures pour veiller à ce que soit adoptée la réglementation nécessaire à la réalisation de cet objectif.
38. Le Comité recommande que le bureau du coordonnateur du transport des handicapés, créé récemment à la Commission canadienne des transports, soit maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

C. DIRECTIVES DU MINISTRE

39. Le Comité recommande que, après l'approbation des directives de politique émanant du Ministre par le gouverneur en conseil, le Parlement puisse adopter une résolution négative sur ces directives avant que celles-ci acquièrent force de loi.
40. Le Comité recommande que la nouvelle loi autorise l'organisme de réglementation à demander des éclaircissements officiels sur une directive de politique, dans le délai prescrit, après que la directive a acquis force de loi.
41. Le Comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité d'accorder au nouvel organisme de réglementation le pouvoir de demander des directives au gouverneur en conseil.

D. SÉCURITÉ

42. Le Comité recommande que le gouvernement accorde en priorité les ressources humaines et techniques nécessaires au ministre des Transports, pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise par l'augmentation de la concurrence dans le secteur des transports.
43. Compte tenu de l'importance de la sécurité dans notre réseau de transport, le Comité recommande que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité d'inclure cette question dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la législation modifiant la *Loi nationale sur les transports*.

E. PROCESSUS DE RÉVISION

44. Le Comité recommande qu'une étude des répercussions de la nouvelle politique nationale des transports soit effectuée dans deux ans.
45. Le Comité recommande que le Comité permanent des transports participe à cette étude.
46. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation observe les répercussions de la nouvelle politique nationale des transports et en fasse rapport au ministre des Transports.
47. Le Comité recommande que la nouvelle législation prévoit la création d'un centre de recherche au sein du nouvel organisme de réglementation.

F. PROCESSUS LÉGISLATIF

48. Le Comité recommande que, après que la Chambre des communes aura donné son accord de principe, les mesures législatives prévues pour modifier la *Loi nationale sur les transports* lui soient soumises pour qu'il les étudie article par article.

ANNEXE A

TÉMOINS QUI ONT COMPARU DEVANT LE COMITÉ

	FASCICULE	DATE
De l'Université Acadia: Léo Paul Dana, professeur.	40	25 novembre 1985
D'Air B.C.: Iain J. Harris, président.	36	18 novembre 1985
D'Air Canada: Claude Taylor, président du conseil d'administration.	26	24 octobre 1985
De l'Association québécoise des transporteurs aériens: Brian Jenner, directeur exécutif; Pierre Desbiens, président; Michel Leblanc, président de droit.	42	27 novembre 1985
De l'Atlantic Canada, United Auto Workers: Larry Wark.	40	25 novembre 1985
De la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique: Jeanne Geldart, présidente; R.B. Des Brisay, président élu (conseil d'administration).	41	26 novembre 1985
Du conseil économique des provinces de l'Atlantique: R.A. McCulloch, président; W.E. Belliveau, vice-président-Nouvelle-Écosse.	40	25 novembre 1985
De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique: George A. Key, président; Craig S. Dickson, directeur général; Ramsay Armitage, directeur général adjoint.	40	25 novembre 1985

- De l'«Atlantic Provinces Trucking Association»:** 40 25 novembre 1985
 Don Drury, président;
 Terry Ivany, président du conseil d'administration;
 Dale Elliott, directeur général;
 Graham Thompson, président, Thompson's Transfer.
- De la «B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers»:** 36 18 novembre 1985
 David S. Kipp, président.
- De la Chambre de commerce du Grand Toronto:** 34 6 novembre 1985
 D. William Mutch, président, «Distribution and Customs Committee»;
 David R. Gillelan, membre, «Distribution and Customs Committee»;
 Bernard (Bud) L. Maheu, directeur adjoint, département du commerce international.
- De «Bradley Air Services Limited/First Air»:** 28 25 octobre 1985
 John W. Crichton, vice-président administratif.
- De la «British Columbia Motor Transport Association»:** 37 19 novembre 1985
 Harry White, secrétaire-trésorier.
- De la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes — Division des lignes aériennes:** 37 19 novembre 1985
 Christine Micklewright.
- De la «Brunswick Mining and Smelting»:** 41 26 novembre 1985
 Mike J. Buller, directeur, transport ferroviaire et par camion;
 Jim Stothart, surintendant adjoint, manutention des matériaux — chef du service des incendies.
- De l'Association canadienne des employés du transport aérien:** 39 21 novembre 1985
 Tom Saunders, président.
- De l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes:** 36 18 novembre 1985
 Faye Douglas, présidente. (Pacific Western Airlines Component)
- De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:** 44 28 novembre 1985
 J.D. Hunter, président.

- De la Chambre de commerce du Canada:** 46 2 décembre 1985
 Roger B. Hamel, président;
 John F. Aspin, président, Comité des transports;
 Eugene M. Ludwick, président, «E.M. Ludwick & Associates Inc.», Winnipeg.
- De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:** 42 27 novembre 1985
 David Goffin, directeur principal de projet;
 Donald Sandford, Services commerciaux et ressources humaines, directeur, Agriculture, C.I.L. Inc.
- De l'institut canadien des engrais:** 42 27 novembre 1985
 George Bishop, directeur général adjoint.
- De la Ligue canadienne de transport industriel:** 30 31 octobre 1985
 J. David Long, président;
 R.T. Beckwith, président du Conseil.
- Du Congrès du travail du Canada:** 44 28 novembre 1985
 Shirley Carr, secrétaire-trésorière;
 Dick Martin, vice-président exécutif;
 Dan O'Hagan, économiste principal;
 Dick Thomasson, vice-président de «Great Lakes and Inland Waters»;
 Tom Saunders, président, ACETA/TUA;
 Louis Erlichmann, directeur de la recherche, AIM.
- De l'Association des manufacturiers canadiens:** 30 31 octobre 1985
 J.E. (Ernie) Magee, président, Comité national des transports, directeur, Transport ferroviaire et entreposage, «Procter and Gamble Incorporated»;
 M.J. (Mike) Buller, président, Sous-comité des transports routiers, Transport ferroviaire et camionnage, «Noranda Sales Corporation Limited»;
 D.W. (Dough) Montgomery, vice-président, Relations gouvernementales, Association des manufacturiers canadiens.
- Du «Canadian Marine Transportation Centre» de l'université de Dalhousie:** 40 25 novembre 1985
 Mary R. Brooks, professeur associée, École d'administration des affaires;
 John Gratwick, directeur.
- Des Chemins de fer nationaux du Canada:** 26 24 octobre 1985
 J. Maurice LeClair, président-directeur général;
 Ronald Edward Lawless, président.

- De CP Air:** 36 18 novembre 1985
Donald J. Carty, président-directeur général.
- Du Canadien Pacifique:** 29 29 octobre 1985
I.B. Scott, président du conseil et chef de la direction;
Russell S. Allison, président;
Robert J. Ritchie, vice-président, Marketing et ventes;
John P. Kelsall, vice-président, exploitation et entre-
tien.
- De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et
papier:** 43 28 novembre 1985
Howard Hart, président;
T.J. Openshaw, directeur, section des transports et de
la distribution;
Don J. Wallace, directeur, Transports, «Consolidated
— Bathurst Inc.», vice-président, section des
transports;
Ellwood Dillman, coordonnateur du trafic de groupe,
«Minas Basin Pulp and Power», anciennement
président, section des Transports.
- De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:** 29 29 octobre 1985
E.G. Abbot, secrétaire exécutif.
- Du «Canadian Shippers' Council»:** 46 2 décembre 1985
A.H. Hall, président et représentant de l'Association
des manufacturiers canadiens, gérant de distribu-
tion, «Ford Glass Ltd.»;
G.E. Bennett, vice-président, président du Comité du
Conseil de la côte ouest, vice-président des Trans-
ports, Conseil des industries forestières de la
Colombie-Britannique.
- De la Commission canadienne des transports:** 33 5 novembre 1985
J. David Thompson, vice-président, droit;
David Hackston, directeur exécutif, Direction de
l'exploitation et des tarifs;
John Heads, directeur exécutif, Comité des transports
par chemin de fer;
Yves Dubé, vice-président, recherche;
David Jones, président, Comité des transports par
pipe-line de denrées;
John F. Walter, président, Comité des transports par
chemin de fer;
Robert Martin, directeur exécutif, Comité des
transports par véhicule à moteur.

- De l'Association canadienne du camionnage:** 29 29 octobre 1985
 Wes Armour, président;
 Pat McGuire, président, «Inter-City Truck Lines
 Canada Inc.»;
 Ken Maclaren, directeur exécutif.
- De Canpotex Ltée:** 38 20 novembre 1985
 Rod Heath, directeur, Affaires de la société.
- De «City Express»:** 45 29 novembre 1985
 Victor Pappalardo, président.
- De l'Association charbonnière canadienne:** 36 18 novembre 1985
 R.T. Marshall, président;
 D.I. Farrell, président du Comité des transports;
 Giacomo Capobianco, président, «Byron Creek
 Collieries»;
 Emile Dubois, directeur du service des transports,
 «Luscar Ltd.»
- De la Coalition des organisations provinciales des
 personnes handicapées (COPPH):** 39 21 novembre 1985
 Allan Simpson, ex-président.
- De l'Association des voyageurs de commerce du
 Canada:** 39 21 novembre 1985
 Terry Ruffell, directeur général.
- De l'Association des consommateurs du Canada:** 35 7 novembre 1985
 Ken MacDonald, avocat conseil général et directeur
 du Programme des industries réglementées;
 Carman Baggaley, chargé de recherche;
 David McKendry, analyste des politiques.
- De la «Corner Brook Chamber of Commerce»:** 40 25 novembre 1985
 David L. Gillard, président;
 Brian K. Wentzell, ex-président et président du
 Comité des transports.
- Du «Council of Forest Industries of B.C.»:** 36 18 novembre 1985
 G.E. Bennett, vice-président;
 R.J. Toporowski, directeur de la planification des
 transports, «MacMillan Bloedel Ltd.»;
 R.K. Manifold, directeur du trafic, «Eurocan Pulp &
 Paper Co.»
- Du «Crown Forest Industries»:** 37 19 novembre 1985
 James A. Powell, directeur de la distribution.

De la «Deer Lake Chamber of Commerce»:	41	26 novembre 1985
A.M. Bloom, président.		
De l'Association «Dominion Marine» et de l'Association des armateurs canadiens:	25	22 octobre 1985
T. Norman Hall, président.		
De «Garfield Systems Inc.»:	32	5 novembre 1985
Ralph Fishman, vice-président et directeur général.		
Du gouvernement de l'Alberta:	46	2 décembre 1985
Clarence J. Roth, sous-ministre, Planification et services, Développement économique.		
De la province du Nouveau Brunswick:	41	26 novembre 1985
Frank McKenna, chef de l'opposition.		
Du gouvernement du Nouveau Brunswick:	41	26 novembre 1985
L'honorable Richard Hatfield, premier ministre.		
Du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador:	41	26 novembre 1985
L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports.		
De l'Administration des Territoires du Nord-Ouest:	39	21 novembre 1985
John Quirke, sous-ministre, ministère des Services gouvernementaux.		
Norm Phillpot, chef de la Division des approvisionnements et services, ministère des services gouvernementaux.		
Du gouvernement du Yukon:	37	19 novembre 1985
Terry Sewell, directeur, Politiques et planification, ministère des Services communautaires des Transports.		
Du Syndicat des services de grain:	38	20 novembre 1985
Hugh J. Wagner, secrétaire-gérant.		
Du «Halifax Board of Trade»:	40	25 novembre 1985
John Landry, président du Comité des transports;		
Camille Gallant, directeur des services de liaison;		
Jack Bathurst, président du sous-comité des installations portuaires.		
De la «Halifax-Dartmouth Port Development Commission»:	41	26 novembre 1985
John Grice, président.		

- De la «Harmon Corporation»:** 41 26 novembre 1985
Derek Hammond, directeur du développement.
- De «l'ICG Liquid Gas Ltd.»:** 39 21 novembre 1985
Bruce W. Wilton, directeur de la distribution des produits liquides extraits du gaz naturel;
Brian G. Tingley, responsable de la distribution des produits liquides extraits du gaz naturel.
- De l'«Interior Lumber Manufacturers Association»:** 36 18 novembre 1985
S. Grant Hiemstra, directeur du trafic et président du Comité des transports de l'ILMA;
Howard Saunders, directeur général.
- De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:** 42 27 novembre 1985
V.E. Bourgeois, vice-président;
Louis Erlichmann, directeur de la recherche;
Joseph Hanafin, directeur des relations publiques.
- Du Comité mixte des transports de la ville de Fredericton et de la Chambre de Commerce de Fredericton:** 40 25 novembre 1985
Fred Beairsto, membre du Comité.
- Des Entreprises Ferroviaires du Canada Inc.:** 42 27 novembre 1985
Gilles Legault, président.
- De la «Makivik Corporation»:** 45 29 novembre 1985
Mark R. Gordon, président;
Minnie Grey Knox-Leet, troisième vice-président, membre du Conseil;
George Simon, vice-président, Opérations.
- De la Fédération des travailleurs du Manitoba:** 38 20 novembre 1985
Al Cerilli, vice-président;
Garry Russell, directeur de la recherche.
- De la «Manitoba Trucking Association»:** 38 20 novembre 1985
Roland M. Painchaud, président;
Reg J. Lewis, consultant.
- De l'honorable Don F. Mazankowski:** 27 24 octobre 1985
Ministre des Transports.
- Du «Metro Toronto Residents' Action Committee»:** 42 27 novembre 1985
Harold Morrison, président.

De l'Association minière du Canada:	32	5 novembre 1985
C. George Miller, administrateur gérant; Kenneth R. Johnston, Inco Ltée, Sudbury, président, Comité des transports de l'AMC; Carl H.J. Hibbeln, «Noranda Sales Corporation», Toronto.		
De Motrux Incorporé:	37	19 novembre 1985
D. Henry Gourlay, président.		
Du Syndicat national des cultivateurs:	39	21 novembre 1985
Stuart A. Thiesson, secrétaire administratif.		
De Nordair:	32	5 novembre 1985
D.F. Prinnet, vice-président, Marketing et expansion commerciale.		
De l'Association du transport aérien du Nord:	28	25 octobre 1985
John W. Crichton, président.		
De la «Nova Scotia Forest Products Association»:	40	25 novembre 1985
Dale Sproule, premier vice-président; Lorne Etter, directeur administratif.		
De la «Nova Scotia League for Equal Opportunities»:	40	25 novembre 1985
Raleigh Orr, président; Paul Shields, coordonnateur provincial.		
De «Novacor Chemicals»:	38	20 novembre 1985
Rolland G. Frakes, premier vice-président; Stephen D. Shepherdson, gérant, Planification de la distribution.		
De l'Association ontarienne de camionnage:	30	31 octobre 1985
Raymond Cope, vice-président exécutif et directeur général; John Sanderson, vice-président, Affaires publiques, Camions du CP.		
De la Pem-Air Limitée:	43	28 novembre 1985
Delbert A. O'Brien, président.		
De «People in Equal Participation Inc.»:	38	20 novembre 1985
Theresa Ducharme, présidente.		
De la «Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited»:	39	21 novembre 1985
Andrew Elliott, directeur de la planification de la distribution.		

Du «Prince Edward Island Potato Marketing Board»:	40	25 novembre 1985
John Robinson, vice-président, «Eric Robinson Inc.»; Gerry Fougere, directeur des transports.		
De la Province du Manitoba:	39	21 novembre 1985
John S. Plohman, ministre de la Voirie et des transports.		
Du Centre de recherche d'intérêt public:	35	7 novembre 1985
William A. Jordan, professeur d'économie, Université York; Andrew Roman, directeur exécutif.		
De la «Saint John Port Development Commission»:	40	25 novembre 1985
Hugh H. McLellan, président.		
De la «Southern Air Transport Association»:	36	18 novembre 1985
Carmen Loberg.		
De Stelco:	31	4 novembre 1985
W.H. Sheffield, directeur des transports, région centrale.		
De la «Stephenville Transportation Commission»:	40	25 novembre 1985
Bob Byrnes, président; John Burnham, membre de la Commission		
Thompson, Keith W.:	24	15 octobre 1985
Coordonnateur, réforme de la réglementation économique, ministère des Transports.		
De la Ville de Channel — Port-aux-Basques:	40	25 novembre 1985
Marina Samms, promoteur, «Gateway Association for Transportation and Employment».		
De la «Trans North Air»:	37	19 novembre 1985
T.A. Rapy, gérant général.		
De Transport 2000 (Atlantique):	41	26 novembre 1985
John Pearce, président.		
De Transport 2000 (C.-B.):	37	19 novembre 1985
James F. Rowell, président.		
De «United Parcel Ltd.»:	43	28 novembre 1985
Glenn C. Smith, président; Max Rapoport, Q.C., vice-président.		

- Des travailleurs unis des transports:** 39 21 novembre 1985
 Richard Greenaway, président local, représentant du
 «General Committee of Adjustment CN West».
- De l'université de la Colombie-Britannique:** 37 19 novembre 1985
 Trevor D. Heaver, directeur, Comité d'études des
 transports;
 Michael W. Tretheway, professeur.
- De «Wardair International Ltd.»:** 39 21 novembre 1985
 Maxwell W. Ward, président-directeur général.
- De «Westar Mining»:** 46 2 décembre 1985
 Terence L. Garvey, directeur, Transports.
- De «Weyerhaeuser Canada Ltd.»:** 36 18 novembre 1985
 Raymond C. Norgren, directeur des transports.

ANNEXE B

LISTE DES PARTICULIERS ET DES ORGANISMES QUI ONT PRÉSENTÉ DES MÉMOIRES

Société de transport maritime Ace Inc.
Advocacy Resource Centre for the Handicapped
Air Atlantic
Air-North Charter and Training Ltd.
Air Transport Association of Canada
Air-Stop International Inc.
Alkan Air
Association du camionnage du Québec
Black, Jim
Bromlee, Douglas, D.C.
Brown, Alexander
Calm Air
Association canadienne pour l'intégration communautaire
Canadian Marine Transportation Centre
Association canadienne des paraplégiques
Association pétrolière du Canada
Cargill Limited
Cebuliak, Jim A.
Crestbrook Forest Industries Limited
Economy Carriers Limited
Field, W.H.R.
Geltman, Harold
George Weston Limited
Goodwin, C.I.M.
Fabricants canadiens de produits alimentaires
Groupe de Transport Asbec Inc.
Hallet, Al

Johnson The Mover Company
Laurentian Air Services Limited
Luscar Limited
Matheson, Rand H.
McDonald, Kwan & Lewis
McKinnon, Irvin
Société des fabricants des véhicules à moteur
O'Donnell, J.
Patenaude, Gilles
Prairie Pools Inc.
Propane Gas Association of Canada
Ray, A.K.
Read, Brendan B.
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan
Saskatchewan Trucking Association
Shell Canada Products Company
Sultran Limited
Sunatori, Go, Simon
Taylor, Mary
Traders Import Export Limited
Transportation Brokers of Canada Inc.
Travel Industry Association of the Northwest Territories
Trimac Transportation System
Watson, J.D.
West, Martin G.
Westburne
"Winnipeg Chamber of Commerce"

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (fascicules 24 à 46 inclusivement, et fascicule 47 qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
J. PATRICK NOWLAN

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 DÉCEMBRE 1985
(59)

Le Comité permanent des transports se réunit à Meech Lake, à huis clos, ce jour à 9 h 00, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Bill Gottselig, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité entreprend l'étude d'un projet de rapport.

A 12 h 20, le Comité interrompt les travaux.

A 13 heures, le Comité reprend les travaux.

A 15 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 5 DÉCEMBRE 1985
(60)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 9 h 30, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Jack Ellis, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Sur motion de M. Benjamin, il est convenu,—Que les témoins appelés à se déplacer de Terre-Neuve à Halifax pour comparaître devant le Comité soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

A 9 h 40, le Comité interrompt les travaux.

A 11 heures, le Comité reprend les travaux.

Le débat sur le projet de rapport reprend.

A 13 h 02, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (61)

Le Comité permanent des transports se réunit à *huis clos*, ce jour à 15 h 31, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

A 16 h 55, le Comité interrompt les travaux.

A 17 h 15, le Comité reprend les travaux.

Sur motion, de M. Belsher, il est convenu,—Que le Comité siège aujourd'hui à 19 h 30, et qu'il reprenne ses audiences le lundi 9 décembre 1985, à 19 h 30, pour compléter l'étude du texte du rapport avant 21 heures, puis mettre aux voix les recommandations y contenues.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

A 19 h 27, le Comité s'ajourne jusqu'à lundi 9 décembre 1985, à 19 h 30.

LE LUNDI 9 DÉCEMBRE 1985 (62)

Le Comité permanent des transports se réunit à *huis clos*, ce jour à 19 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Jack Ellis, Arnold Malone.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la recherche. De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

Sur motion de Mike Forrestall, le rapport sous sa forme modifiée est adopté.

Darryl L. Gray propose,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport toutes les modifications typographiques et rédactionnelles qui s'imposent pour le rendre conforme à la formule parlementaire.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Terry Clifford, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer tête-bêche 3000 exemplaires de son rapport, suivant la formule adoptée pour les Procès-verbaux et témoignages, mais qu'il soit revêtu d'une couverture verte spéciale.

Il est ordonné,—Que le président dépose le rapport sur le bureau de la Chambre dès qu'il sera imprimé.

A 22 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

