

## **UNE NOUVELLE VISION DES TRANSPORTS AU CANADA**

*Au cours de la dernière année, le Conseil d'administration de l'Association des transports du Canada a étudié de près la contribution du secteur des transports au maintien et à l'amélioration de la position concurrentielle du pays, le tout à la lumière de l'évolution rapide des conditions économiques à l'échelle du continent et de la planète. Le Conseil a constaté, en ce qui a trait aux transports, que le Canada aurait avantage à prendre une nouvelle orientation, notamment dans les domaines de la réglementation, de la fiscalité, des investissements et de la productivité. Afin de jeter les bases des changements souhaitables, le Conseil a élaboré et adopté la nouvelle vision des transports au Canada dont fait état le présent DOSSIER. Le but de cette démarche est de sensibiliser tous les intéressés à l'objet du DOSSIER et de les amener à collaborer à l'atteinte d'objectifs communs.*

---

### **UNE NOUVELLE VISION DES TRANSPORTS EST INDISPENSABLE À L'AMÉLIORATION DE LA POSITION CONCURRENTIELLE DU CANADA DANS UN MONDE EN PLEINE ÉVOLUTION...**

---

#### **Le Canada est tributaire des transports.**

Les transports ont toujours été et demeureront un élément important de l'économie nationale et du mode de vie des Canadiens. Au Canada, la production de biens, les échanges commerciaux et les déplacements de toute nature, voire le tissu social, sont intrinsèquement liés aux transports.

Dès lors, l'efficacité autant que l'efficacité des modes de transport constituent des éléments essentiels du maintien de la prospérité nationale et de la compétitivité économique de tous les secteurs. Si tel n'était pas le cas, nous nous exposerions à un déclin de nos ventes et à d'inévitables pertes d'emplois dans les secteurs des ressources, de la fabrication et des industries de service, sans oublier le manque à gagner au titre des taxes que rapportent ces ventes, lesquelles contribuent à améliorer notre qualité de vie, notamment dans les domaines de l'éducation, des soins de santé, des services sociaux et de la protection de l'environnement.

#### **Le passé n'est pas garant de l'avenir.**

La première vision des transports au Canada était axée sur de vastes projets ayant pour objet de bâtir le pays, le recours à la réglementation, l'octroi de subventions, la propriété d'État et le contrôle centralisé de l'infrastructure et des transporteurs nationaux.

Cet idéal a bien servi le Canada depuis la Confédération, mais aujourd'hui les règles du jeu changent rapidement. Le secteur canadien des transports a récemment été le théâtre d'une déréglementation, de privatisations et d'une délégalation de responsabilités fédérales, ainsi que d'une réduction progressive des installations et des services. Partout dans le monde, nous assistons à la création de blocs commerciaux, à des mouvements de capitaux à l'échelle internationale et à l'instauration de modes de production et de consommation d'envergure continentale sinon mondiale. Dans cette veine, mentionnons aussi l'Accord de libre-échange nord-américain, les nouvelles technologies de pointe, l'im-

plantation de régimes économiques fondés sur les systèmes d'information et une concurrence accrue à tous les niveaux.

Eu égard à ce nouvel ordre des choses, le Canada est en voie de perdre l'avantage concurrentiel qu'il possédait jusqu'ici et le réseau de transport en subit les contrecoûts :

- les gouvernements sont incapables de financer l'infrastructure des transports et les services y afférents à la mesure et à la façon de jadis;
- les expéditeurs sont défavorisés au plan de la compétitivité du fait de l'incapacité des services de transport actuels de soutenir la concurrence et de l'absence de solutions de rechange;
- les transporteurs perdent une part de leur marché et de leurs recettes aux mains de concurrents étrangers et nombre d'entre eux accusent des déficits d'exploitation quand ils ne sont pas contraints à la faillite;

- les emplois qui disparaissent dans le secteur des transports le sont peut-être à tout jamais.

Pour toutes ces raisons, le secteur des transports s'interroge sérieusement sur la meilleure formule à adopter au chapitre des investissements publics et privés, sur les mécanismes de réglementation et les modalités de taxation actuels, sur les relations patronales-syndicales ainsi que sur les coûts et les avantages réels des politiques de transport en vigueur. Le secteur aimerait également savoir quel réseau de transport la population canadienne souhaite pour l'avenir et pour quelles raisons.

En cette époque de changement et d'incertitude, il est évident que les solutions du passé ne sauront répondre adéquatement aux besoins futurs et qu'une nouvelle vision des transports s'impose au Canada. Cette dernière nous permettrait d'orienter et d'améliorer notre position concurrentielle sur les marchés mondiaux plutôt que de simplement réagir aux forces extérieures. La mise en œuvre de cette vision exigera la création de nouveaux partenariats et la coopération de tous les principaux intervenants des secteurs public et privé.

#### **Une situation des plus pressantes**

Ce DOSSIER présente une nouvelle vision des transports au Canada, vision

qui repose sur dix-neuf éléments. Il énumère en outre un certain nombre d'interventions immédiates qui sous-tendent la concrétisation de cette vision.

L'année cible pour réaliser la vision a été fixée à l'an 2003, soit dans une décennie à peine. Cette échéance rapprochée témoigne de l'urgence que revêt la situation présente aux yeux de l'Association des transports du Canada. Des progrès devront être accomplis rapidement si l'on veut que le réseau de transport du pays contribue véritablement à la prospérité du Canada et à l'amélioration de sa position concurrentielle dans ce monde en pleine évolution.

## **UNE VISION DES TRANSPORTS AU CANADA EN L'AN 2003**

La société et l'économie canadiennes peuvent compter sur un réseau de transport souple, évolutif et compétitif, adapté aux besoins des expéditeurs autant que des voyageurs, exploité dans une optique de durabilité et d'harmonie intermodale et offrant des services de qualité aussi efficaces qu'abordables.

### **LES ÉLÉMENTS DE LA VISION DE L'AN 2003...**

#### **1. L'intégration des modes de transport**

L'infrastructure et les services de transport sont conçus et exploités comme un système multimodal intégré et homogène. Les gouvernements, les transporteurs, les syndicats et les clients ont constitué des partenariats qui concourent tous à la réalisation de cet objectif.

#### **2. La viabilité de l'industrie des transports**

Le Canada s'est doté d'une industrie des transports non seulement viable mais qui de plus obtient un rendement satisfaisant de ses investissements en capitaux, en main-d'œuvre, en énergie et en matériaux.

#### **3. La concurrence**

La concurrence et les forces du marché constituent autant que possible les bases principales sur lesquelles repose la prestation de services de transport viables et efficaces.

#### **4. La satisfaction des consommateurs**

Les usagers des services de transport se montrent très satisfaits de ces derniers.

#### **5. Le trafic-marchandises**

Les producteurs de biens et de services soutiennent la concurrence sur les marchés national et international à la faveur d'un réseau de transport viable et compétitif.

#### **6. Le trafic-voyageurs**

La diminution des obstacles aux déplacements se traduit par une mobilité personnelle accrue. En conformité avec les normes sociales canadiennes, tous les citoyens, y compris ceux qui souffrent d'incapacités physiques, se voient offrir un choix croissant de moyens commodes de voyager en sécurité et sans difficultés, à prix abordable.

#### **7. Les politiques**

Les responsabilités et les politiques de tous les ordres de gouvernement en matière de transports sont coordonnées et harmonisées et ce, tant dans les centres industrialisés que dans les régions éloignées du Canada. Ces responsabilités et politiques sont compatibles avec celles des principaux partenaires commerciaux du pays. Elles favorisent les échanges commerciaux, évitent l'imposition de charges financières indues aux transporteurs, aux expéditeurs et aux usagers et con-

tribuent à accroître la productivité des capitaux et de la main-d'oeuvre.

## **8. La réglementation**

Les transporteurs exercent leurs activités dans un contexte réglementaire qui favorise l'efficacité, l'efficience et la sécurité. Aux fins des échanges commerciaux et du trafic-voyageurs aux plans national et international, les transports sont régis par des règlements harmonisés et appliqués équitablement par toutes les administrations. Il peut toutefois exister de légères variations destinées à protéger les transporteurs locaux des marchés éloignés. Le fardeau imposé par la réglementation est réduit au minimum.

## **9. La fiscalité**

Les politiques fédérales, provinciales et municipales en matière de fiscalité favorisent la compétitivité des transporteurs et des expéditeurs qui exercent leurs activités sur les marchés national, continental et mondial. Les taxes n'ont aucun effet néfaste sur la position concurrentielle des transporteurs et elles ne sont ni excessives ni injustes pour les usagers des services de transport.

## **10. Le contrôle canadien**

Les Canadiens exercent un contrôle majoritaire du réseau de transport national, ce qui contribue à assurer la compétitivité économique des industries du pays. Il s'agit d'un aboutissement logique des succès des transporteurs canadiens sur les marchés et de la prestation par ceux-ci de services de qualité aux expéditeurs et usagers. Pour y parvenir, aucune aide gouvernementale indue ni surtaxation ne sont requises. Toutefois, les entreprises canadiennes ont conclu avec des compagnies étrangères des alliances qui les placent en meilleure position pour soutenir la concurrence.

## **11. La libre concurrence et l'intérêt national**

Les transporteurs canadiens sont en mesure de livrer librement concurrence sur les marchés national et international. Lorsque des services de transport sont jugés essentiels dans l'intérêt régional ou national, mais que leur rentabilité commerciale ne peut être assurée, dans le Nord par exemple, des indemnités sont versées en puisant dans les deniers publics, suivant une formule transparente et simple.

## **12. L'infrastructure**

L'efficacité et l'efficience de tous les types de services de transport sont favorisées par une infrastructure de qualité supérieure, entretenue selon les règles de l'art.

## **13. Le financement**

Les coûts de l'infrastructure et des services sont de plus en plus à la charge des bénéficiaires. Les fournisseurs de l'infrastructure et des services doivent rendre compte de l'utilisation des ressources financières aux bénéficiaires visés. L'affectation de sommes supplémentaires par l'État (aux fins de promouvoir la compétitivité, l'essor de nouveaux modes de transport, l'équité d'accès, le développement régional ou l'implantation de services dans les régions éloignées) se fait en toute transparence et n'a aucune incidence néfaste sur la position concurrentielle d'un quelconque mode de transport ou transporteur. Tous les Canadiens sont conscients des avantages que procure un réseau de transport efficace et sont prêts à en assumer le coût de façon juste et équitable.

## **14. La productivité**

Le régime de gestion des transports et la productivité de la main-d'oeuvre se situent parmi les cinq meilleurs du monde et favorisent un milieu de travail se prêtant à la coopération patronale-syndicale, à l'innovation, au perfectionnement professionnel et à l'égalité d'accès à l'emploi.

## **15. La main-d'oeuvre**

L'industrie des transports compte sur l'un des segments de la population active les plus compétents, les plus motivés et les plus innovateurs du monde. Il en résulte un degré élevé de stabilité et de sécurité d'emploi ainsi que de satisfaction professionnelle, ce qui contribue à attirer les travailleurs les plus compétents.

## **16. La technologie de pointe**

L'application rentable de la technologie de pointe est essentielle à l'évolution de tous les modes de transport et elle procure un avantage au plan de la concurrence. Un engagement permanent en matière de recherche et de développement ainsi que d'innovation technologique confère au Canada, sur les marchés canadien et d'exportation, une position concurrentielle d'envergure internationale et étroitement liée à l'utilisation de nouvelles technologies dans les domaines de l'infrastructure, des équipements, des activités d'exploitation et de la gestion du secteur des transports.

## **17. La sécurité**

Le Canada a le meilleur dossier du monde en matière de sécurité des transports. La sécurité est un objectif primordial de tous les modes de transport.

## **18. L'environnement**

La pollution par le bruit ainsi que la pollution de l'air, des sols et des eaux par tous les modes de transport

diminue progressivement. Si possible, les coûts de protection de l'environnement doivent être tenus en compte, ce qui ne peut que favoriser des choix éclairés au plan des modes de transport et à celui des décisions d'investissement. Les Canadiens estiment que le secteur des transports se soucie de l'environnement et qu'il se conforme à une politique bien arrêtée et à un solide code de déontologie en cette matière.

## 19. Les transports urbains

Des progrès considérables ont été accomplis au titre de la mise en oeuvre de la nouvelle vision des transports urbains de l'ATC. Cette vision, qui couvre une période de 30 ans, a été rendue publique en mars 1993.

---

### MESURES DE CONCRÉTISATION DE LA VISION D'ICI À L'AN 2003...

---

#### L'efficacité de la réglementation

- Supprimer les obstacles à la compétitivité canadienne en abolissant les fardeaux qu'imposent inutilement la réglementation et les exigences de présentation de rapports et uniformiser les exigences au Canada en plus d'harmoniser les règlements canadiens avec les normes internationales.
- *Le Comité d'examen de la réglementation des transports du Groupe de travail de l'ATC sur la compétitivité s'occupe de cette question.*

#### Un régime fiscal équitable

- Revoir les barèmes d'imposition fédéraux, provinciaux et municipaux applicables au secteur des transports de manière à rendre l'industrie canadienne plus viable et plus concurrentielle.
- *Le Comité d'examen de la fiscalité des transports du Groupe de travail sur la compétitivité s'occupe de cette question.*

#### Une analyse coûts-avantages

- Élaborer et mettre en oeuvre de nouvelles méthodes expressément canadiennes de prise des décisions d'investissement dans le domaine des transports multimodaux. Ces méthodes seraient fondées sur une analyse coûts-avantages assortie d'une ventilation des coûts, le tout afin de maximiser le rendement économique des ressources financières limitées.
- Appliquer ces méthodes en tenant compte des coûts externes, notamment ceux qui ressortissent aux accidents et à la pollution.
- Les gouvernements, les transporteurs, les expéditeurs et les usagers devraient collaborer à la création des bases de données requises.
- *Le Conseil des transports multimodaux de l'ATC s'occupe de cette question.*

#### Le financement

- Explorer des méthodes de financement de rechange afin de restaurer le réseau actuel et de répondre aux

besoins futurs, y compris l'examen de formules de paiement par l'utilisateur qui pourraient efficacement être mises en oeuvre et d'alliances de partage des risques et des avantages par les secteurs privé et public.

- Faire en sorte que toutes les formules de paiement par l'utilisateur répartissent équitablement les coûts afin de favoriser des choix éclairés au regard des modes de transport et des investissements.
- Veiller à ce que, dans toute formule de paiement par l'utilisateur, il soit dûment tenu compte des incidences des mesures envisagées sur la compétitivité canadienne, en contexte nord-américain.
- S'assurer que toutes les nouvelles ressources financières tirées de l'application d'une formule de paiement par l'utilisateur ou d'autres méthodes de financement sont consacrées à l'amélioration des transports et que des systèmes de compte rendu des résultats sont instaurés à l'appui.

#### Le renouvellement de l'infrastructure

- Voir à la reconstruction, au besoin, et à l'entretien de l'infrastructure des transports multimodaux afin d'améliorer la compétitivité du Canada ici même au pays et à l'étranger.
- Aménager de nouveaux éléments d'infrastructure au besoin.

#### La libre concurrence

- Souscrire aux principes du libre-échange.
- Atténuer les obstacles au commerce intérieur.
- Reconnaître que les expéditeurs doivent pouvoir exercer leurs activités dans un contexte de libre-échange.
- Favoriser l'accès des transporteurs canadiens aux marchés étrangers. Veiller à ce que les conditions d'accès de pays étrangers au marché canadien soient équivalentes à celles que ces pays accordent en retour.
- Surveiller les concurrents étrangers qui touchent des subventions et, au besoin, entamer des négocia-

tions, régler les différends ou imposer des droits compensateurs.

- Surveiller les concurrents étrangers afin de s'assurer du respect par ceux-ci des normes canadiennes relatives à l'environnement et à la sécurité.
- Libéraliser les modalités d'accès aux marchés de transport et de retrait de ces derniers, pour tous les modes.
- Veiller à ce que les opérations commerciales d'un transporteur donné ou entre transporteurs ne reposent pas sur des pratiques monopolistiques préjudiciables.

### **L'éducation**

- L'industrie devrait établir des liens étroits avec le secteur de l'éducation, à tous les niveaux, afin de mieux faire comprendre le rôle capital des transports et de favoriser l'élaboration de programmes d'enseignement répondant aux besoins de l'industrie.
- À la faveur de la création d'un réseau stratégique de collaboration entre l'industrie et les universités, accélérer le transfert de la technologie et des innovations afin que les produits et les services de transport d'origine canadienne puissent devancer la concurrence au niveau international.
- Favoriser de façon continue le perfectionnement professionnel de la main-d'oeuvre et des gestionnaires des transports, cette démarche étant essentielle au maintien et à l'amélioration de la compétitivité de l'industrie.
- Mettre en place d'excellents programmes communautaires dans les centres de transport revêtant une importance particulière, notamment dans les régions éloignées.

### **L'innovation technologique**

- Favoriser la mise en oeuvre et l'amélioration de programmes de R-D spécifiquement axés sur les problèmes canadiens et appliquer au Canada les résultats de recherches menées à l'échelle internationale.
- Par le truchement de formules de transfert de la technologie et de projets-pilotes, encourager l'utilisation de nouvelles techniques.
- Stimuler la participation financière à des coentreprises de R-D ayant un effet de levier sur les investissements de chaque partenaire.
- Inciter le secteur privé à prendre des risques à l'égard des nouvelles technologies en remplaçant les modalités actuelles de délivrance de permis, de certificats et d'autorisations par des critères de performance stables reposant sur des encouragements et des récompenses et en mettant l'accent sur l'exploitation des débouchés commerciaux et industriels pour le Canada.

### **L'accroissement de la productivité**

- Favoriser par divers moyens l'amélioration de la productivité des gestionnaires et de la main-d'oeuvre dans tous les modes de transport.
- Trouver des moyens d'accroître la compréhension mutuelle des principales questions intéressant les travailleurs et les gestionnaires (expéditeurs et transporteurs), d'une part, et les gouvernements, d'autre part.

### **Les services intermodaux et intertransporteurs**

- Promouvoir et favoriser l'amélioration des services intermodaux et intertransporteurs sur tous les marchés du transport de passagers et de marchandises.

### **Un service de qualité supérieure**

- Les fournisseurs de services de transport doivent faire preuve de souplesse et de volonté d'adaptation afin de réagir efficacement à l'évolution des besoins des clients.
- Les gouvernements doivent reconnaître le caractère commercial des services de transport et l'importance de pouvoir compter sur une industrie viable pour stimuler les investissements et offrir des services concurrentiels et bien adaptés aux besoins.

### **L'amélioration de la sécurité**

- Encourager l'atteinte de l'objectif du Conseil consultatif de coordination de la sécurité (ATC et CCATM), objectif consistant à réduire de 25 p. 100 le nombre d'accidents mortels et autres sur une période de cinq ans.
- Veiller à ce que le Code canadien de sécurité soit appliqué uniformément à tous les services de transport, à l'intérieur de chaque province ou territoire et entre les provinces et territoires.

### **Codes de pratiques recommandées en matière d'environnement**

- Chaque administration et société (ou secteur industriel) devrait mettre en oeuvre des codes de pratiques recommandées ou des lignes directrices à l'appui de la protection de l'environnement. Ces instruments devraient être conformes à la politique et au code de déontologie de l'ATC en matière d'environnement (publiés en septembre 1992).

### **Les réussites**

- Diffuser de l'information sur les réalisations fructueuses, notamment dans les domaines suivants :
  - a) les hausses de productivité découlant d'une coopération entre travailleurs et gestionnaires, de programmes de formation et de recyclage, de programmes de gestion de la qualité totale, etc.;
  - b) les mesures de conservation et de protection de l'environnement naturel;
  - c) les réussites du Canada en matière de sécurité des transports.

## LA COOPÉRATION ET LE LEADERSHIP SONT INDISPENSABLES POUR ALLER DE L'AVANT...

La mise en oeuvre de la nouvelle vision posera un défi pour les institutions et la société. Il faudra pouvoir compter sur la volonté d'un grand nombre de groupes sectoriels. Or, la plupart de ces derniers poursuivent déjà des objectifs qui semblent souvent contradictoires. Le succès de la démarche sera tributaire de la capacité de dégager un consensus vis-à-vis des attentes que partagent tous les membres du secteur des transports, soit le désir de faire en sorte qu'à l'avenir :

- la prospérité et la compétitivité puissent se vérifier quotidiennement;
- les travailleurs soient assurés autant que possible d'une sécurité d'emploi et d'une rémunération équitable;

- les expéditeurs aient accès à des services de qualité à des prix dictés par les conditions du marché;
- la viabilité commerciale des transporteurs soit assurée et que ceux-ci puissent, sur un pied d'égalité, soutenir la concurrence étrangère.

L'Association des transports du Canada n'est pas en mesure d'apporter les changements qu'exige la concrétisation de cette nouvelle vision. Elle a toutefois le mandat d'agir comme catalyseur de changements qui iront dans ce sens, en fournissant l'information voulue et en servant de tribune afin d'aider les parties concernées à collaborer à l'atteinte d'objectifs communs. L'ATC est prête à relever le défi. Le présent DOSSIER se veut un premier pas dans cette voie.

Ce **DOSSIER** a été préparé par le Groupe de travail sur la compétitivité, institué par le Conseil d'administration de l'ATC. Il se fonde sur des données réunies et revues par tous les membres du Conseil d'administration. Sa rédaction a été assurée par M. John Hartman, secrétaire du Conseil des transports multimodaux de l'ATC et membre du Secrétariat de cette dernière.

L'**ATC** est l'organisme multidisciplinaire qui compte le plus d'intervenants du secteur des transports au Canada. D'envergure nationale, cette association de premier plan, à but non lucratif, poursuit des visées non partisans. Elle regroupe 550 membres collectifs représentant notamment les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, des autorités municipales, des services de

transport de passagers et de marchandises, des entrepreneurs, des fabricants, des experts-conseils, des établissements de recherche et le milieu universitaire. L'Association s'intéresse à tous les modes de transport. Elle se veut une tribune neutre d'examen des questions et des préoccupations en matière de transports en même temps qu'un centre d'excellence technique dans le domaine des transports routiers.

Fondée en 1914, l'ATC s'appelait alors l'Association canadienne des bonnes routes. Elle a été rebaptisée Association des routes et transports du Canada, en 1970, puis Association des transports du Canada, en 1990.



Pour obtenir des exemplaires supplémentaires du présent DOSSIER, veuillez communiquer avec :

**John Hartman**  
**Secrétaire, Conseil des**  
**transports multimodaux**

Pour obtenir des renseignements sur l'ATC et sur les avantages qu'elle offre à ses membres ou pour obtenir des formulaires d'adhésion, veuillez communiquer avec :

**Gestionnaire des services**  
**aux membres**

**Association des transports**  
**du Canada**  
**2323, boulevard Saint-Laurent**  
**Ottawa K1G 4K6**  
**Téléphone : (613) 736-1350**  
**Télécopieur : (613) 736-1395**