

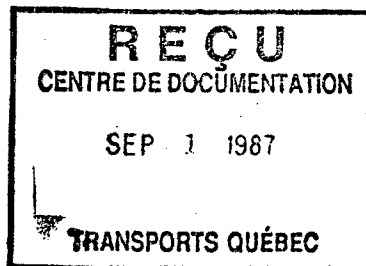
**ANALYSE DES INCIDENCES
ET IMPACTS DES PROPOSITIONS
DU
RAPPORT NIELSEN
RELATIVEMENT AUX PROGRAMMES DE TRANSPORTS**

**DIRECTION DE LA PROGRAMMATION
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
NOVEMBRE 1986**

CANQ
TR
BSM
186
103

468388

**ANALYSE DES INCIDENCES
ET IMPACTS DES PROPOSITIONS
DU
RAPPORT NIELSEN
RELATIVEMENT AUX PROGRAMMES DE TRANSPORTS**



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST.
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

**DIRECTION DE LA PROGRAMMATION
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
NOVEMBRE 1986**

CANQ
TR
BSM
1863

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
SOMMAIRE	3
RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE	
A - Commission canadienne des transports	16
B - Coordination de la réglementation du transport routier	21
RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ	
A - Réglementation de la sécurité aérienne	23
B - Médecine aéronautique civile	25
C - Réglementation de la sécurité maritime - Gros navires	27
D - Réglementation de la sécurité maritime - Brevet du personnel	29
E - Réglementation de la sécurité maritime - Urgences autres qu'en matière de recherche et de sauvetage	31
F - Réglementation de la sécurité des transports de surface - Chemins de fer	33
G - Réglementation de la sécurité des transports de surface - Véhicules automobiles	36
H - Transport des marchandises dangereuses	38
ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INSPECTEUR GÉNÉRAL, SÉCURITÉ DES TRANSPORTS	41
OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN	
A - Taxe de transport aérien	43
B - Services destinés à l'aviation	45
C - Opérations aéroportuaires	49
D - Infrastructure de transport aérien dans le Nord du Québec	55
E - Prévisions pour les activités de l'aviation	57
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	
A - Recherche et sauvetage en mer	58
B - Aides à la navigation maritime	60
C - Déglçage	63
D - Systèmes et services de trafic maritime	65

PORTS	67
SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS - SUBVENTIONS AUX SERVICES VOYAGEURS DE VIA	70
TRANSPORT DU GRAIN	73
SUBVENTIONS AUX EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES	78
DÉPENSES DE TRANSPORT POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	
A - Routes	80
B - Transports urbains	82
AIDE AU TRANSPORT MARITIME	84
PONTS	86
RECHERCHE EN TRANSPORTS	88
AUTRES PROGRAMMES DE TRANSPORTS	
A - Transport des personnes handicapées	92
B - Formation en transports	93
C - Statistiques de l'aviation	95
D - Pilotage	96
E - Financement de petits projets par EMR - Transports	98

INTRODUCTION

INTRODUCTION

En septembre 1984, le gouvernement canadien confiait à un Groupe de travail ministériel, présidé par monsieur Erick Nielsen, le mandat d'examiner tous les programmes fédéraux en vue d'améliorer les services fournis au public et de rationaliser leur gestion. Chaque examen de programme, dont celui des transports, fut effectué par un Groupe d'étude distinct. Le Groupe d'étude sur les programmes de transports remettait son rapport en septembre 1985 et ce n'est qu'en mars dernier qu'il fut rendu public. Ce document porte le titre de "Croissance économique - Transports, Rapport du Groupe d'étude au Groupe de travail chargé de l'examen des programmes."

Le Groupe d'étude avait pour mandat d'examiner et de revoir les interventions du gouvernement sur les nombreux programmes fédéraux (126) en matière de transport. Le rapport remis au Groupe de travail ministériel propose une série de recommandations visant l'élimination ou la compression d'un certain nombre de programmes, et l'abolition de plusieurs organismes.

Sommairement, les recommandations du rapport Nielsen ont trait à une réduction de la participation fédérale en matière de transport aérien, maritime et ferroviaire, à l'élimination de la plupart des programmes de subvention au transport terrestre et à une récupération des coûts auprès des utilisateurs. Quant aux investissements d'infrastructure (ponts, routes, etc.), on propose de les limiter au minimum.

Avec le document de consultation "Aller sans entraves" et le dépôt récemment de plusieurs projets de loi, le gouvernement fédéral est en voie de mettre en application la plupart des recommandations du rapport Nielsen. Globalement le Québec est en principe d'accord avec les orientations énoncées dans "Aller sans entraves". Cependant, on peut craindre que certaines mesures se traduiront graduellement par un transfert financier des responsabilités du fédéral envers les provinces.

Afin d'analyser ces propositions et d'en évaluer les incidences, le ministère a formé un groupe de travail constitué de représentants des différentes directions générales impliquées. L'examen a porté principalement sur les propositions contenues dans le rapport "Croissance économique - Transports". D'autres rapports (Biens immobiliers et Programmes de réglementation) furent également examinés pour constater que les propositions touchant les transports recoupaient pour l'essentiel celles contenues dans "Croissance économique - Transports".

Le présent document vise à présenter sommairement les incidences et les impacts que les différentes propositions pourraient avoir sur les programmes du ministère et sur les systèmes de transport au Québec.

Pour chacun des programmes examinés, nous avons préparé une fiche qui reprend la description du programme et de ses objectifs, le sommaire des principales options retenues et qui présente l'analyse des impacts de ces propositions sur les programmes du Ministère et sur les systèmes de transport au Québec. Enfin, nous avons regroupé et suivi l'ordre de présentation des programmes tel qu'ils apparaissent dans le rapport "Croissance économique - Transports".

SOMMAIRE

SOMMAIRE

Le Groupe d'étude a examiné 126 programmes du gouvernement fédéral en matière de transport auxquels des dépenses nettes d'environ 2,9 milliards de dollars ont été affectées pour l'exercice financier 1985-1986. L'examen a porté sur les secteurs suivants: la réglementation économique du système de transport, la réglementation de la sécurité, les enquêtes sur les accidents, le transport aérien, la Garde côtière canadienne, les ports, les services ferroviaires voyageurs, le transport du grain, l'aide au transport maritime, les services ferroviaires de marchandises, les routes, ponts, écluses et barrages du gouvernement fédéral et la recherche en transports.

Pour arriver à ses conclusions, le Groupe d'étude s'est basé sur le principe que les divers modes de transport qui se font concurrence doivent être traités équitablement pour ce qui est des subventions, de la proportion des coûts recouverts et du niveau de service assuré ou financé par le gouvernement fédéral. De plus, les subventions de l'Etat à des transporteurs choisis ne doivent pas nuire aux concurrents non subventionnés et, s'il faut subventionner un service de transport, seul le moins coûteux de tous les modes de transport concurrentiels devrait être choisi, les services fournis devant alors être remboursés au prix du marché. Egalement il faut considérer toutes les dépenses et tous les règlements du gouvernement fédéral dans le secteur des transports en regard des avantages qui en découlent pour le public et tenir les consultations nécessaires avec le secteur privé.

Le rapport formule plusieurs centaines de recommandations dont voici les plus importantes:

- Les coûts de trois grands groupes de programmes, soit les services ferroviaires voyageurs, la Garde côtière canadienne et le transport aérien, représentent 64% du coût total (2,900 M\$) de tous les programmes examinés par le Groupe d'étude. Ce sont les groupes de programmes à l'égard desquels des décisions difficiles s'imposent pour rationaliser les dépenses fédérales de transports.
- Les coûts des services ferroviaires voyageurs sont disproportionnés avec les besoins réels du public. Il conviendrait d'envisager des politiques visant à éliminer presque toutes les subventions publiques accordées à ces services et d'entreprendre à cette fin un programme intégré et dynamique d'information du public, de réduction de coûts et de majoration des droits exigibles des usagers, selon le coût réel du service public fourni. Dans les quelques cas où le service est fourni

à des collectivités véritablement isolées, le service ferroviaire voyageurs devrait être subventionné seulement s'il ne peut être démontré que des services de transport par avion ou par autocar peuvent être fournis avec des subventions moindres.

- Le gouvernement fédéral pourrait réduire sa participation à l'exploitation des aéroports et profiter activement de toutes les occasions de se dessaisir d'aéroports fédéraux ou d'en confier la gestion à des autorités locales. Toutes les dépenses de transport liées aux services à l'aviation civile et aux aéroports pourraient être recouvrées en exigeant des usagers et des passagers de nouvelles redevances basées sur les coûts réels du service public offert.
- Pour ce qui est de l'aide au transport maritime, il s'impose de réduire les dépenses nettes en menant un programme vigoureux d'information du public, de réduction des coûts, d'établissement de droits d'utilisation réalistes et en passant à des modes de transport moins coûteux, comme le transport aérien pour desservir des régions isolées.
- Les programmes relatifs à la Garde côtière canadienne demeurent les plus coûteux, même après avoir apporté toutes les réductions des dépenses recommandées dans le présent examen. Il est proposé de constituer un groupe de travail spécialisé composé d'experts des secteurs public et privé, qui aurait pour mission d'examiner le mandat de la Garde côtière et de dégager des mesures précises pour réduire le coût des programmes et accroître les recettes.
- Lorsque dans le cadre d'un programme de transports quelconque, le gouvernement fédéral impose un service public à un transporteur ou à un autre élément du réseau de transport, il devrait prévoir un remboursement au prix du marché.
- Aucun règlement nouveau ou modifié ne devrait être promulgué à moins qu'il ne serve nettement l'intérêt public.
- Sauf dans des cas exceptionnels, le gouvernement fédéral ne devrait financer aucune amélioration de l'infrastructure ou des services à moins qu'une analyse coûts-avantages ne montre que les bienfaits l'emportent sur les coûts et qu'il y ait eu des consultations fructueuses avec l'industrie.
- Lorsque les gouvernements provinciaux reçoivent une aide financière pour améliorer les transports, ces améliorations devraient être négociées dans le cadre des ententes auxiliaires relevant de l'Entente de développement économique et régional, en conformité avec les priorités fixées par les provinces.

COMMENTAIRES

L'on constate qu'un bon nombre de recommandations ont déjà été annoncées par le fédéral et que plusieurs se retrouvent dans les projets de loi (1) déjà déposés à la Chambre des communes. Le rapport Nielsen, en ce qui concerne les programmes de transports, se trouve donc pour la plus grande partie à la phase de mise en application ou en voie de l'être.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Les recommandations du rapport Nielsen concernant la Commission canadienne des transports ne tiennent pas compte du projet de loi "Loi nationale de 1986 sur les transports" qui prévoit la création d'un nouvel organisme pour veiller à l'application des nouvelles dispositions réglementaires. La Commission canadienne des transports (CCT) serait remplacée par l'Office national des transports (ONT) dont le mandat sera réduit en matière de réglementation économique. La vocation économique que l'on veut donner à cet organisme pourra s'avérer positive dans le cadre de la réforme proposée.

Par ailleurs, le Ministère s'inquiète de la réduction du mandat de recherche de l'Office. Conformément aux recommandations du rapport Nielsen, les activités de recherche des différents organismes relevant du ministre fédéral des Transports sauf la recherche pratique nécessaire au fonctionnement de l'ONT seront regroupées à Transports Canada. Les résultats des recherches socio-économiques de la CCT étaient très utiles à tous les intervenants du domaine des transports. Le MTQ souhaite un engagement formel du fédéral afin que les résultats de ces études continuent d'être disponibles aux intéressés avec la même souplesse et la même transparence.

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

Pour ce qui est de la réglementation économique, le gouvernement fédéral faisait connaître ses orientations dans le document de consultation "Aller sans entraves" rendu public en juillet 1985.

- (1) P.L. C-122, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes
P.L. C-125, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer
P.L. C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada
déposé en septembre 1985
P.L. C-97, Loi nationale concernant le transport ferroviaire des voyageurs
P.L. C-18, Loi nationale concernant les transports, novembre 1986
P.L. C-19, Loi concernant les transports routiers, novembre 1986

N.B. Etant donné la prorogation de la session parlementaire du printemps dernier, ces projets de loi seront à nouveau déposés en chambre au cours de la présente session. Le gouvernement a clairement annoncé ses intentions à cet égard lors du discours du trône du 1er octobre 1986.

Depuis, plusieurs projets de loi furent déposés à la Chambre des communes concrétisant ainsi les orientations du gouvernement dans "Aller sans entraves". Ces lois visent à favoriser la croissance et le développement économiques en faisant une plus grande place à la concurrence, en réduisant la réglementation économique et en accordant un rôle plus important aux forces du marché.

Le projet de réforme constitue davantage une évolution plutôt qu'une modification radicale des principes et des orientations de la politique fédérale des transports.

La présente étape de cette évolution introduit la notion de concurrence intramodale qui, en plus de faire appel au dynamisme des entreprises, aura également des conséquences différentes selon les modes de transport.

L'ensemble des mesures législatives démontre également une volonté du gouvernement fédéral de réduire les subventions au transport, en misant sur une plus grande contribution des usagers aux coûts, un contrôle plus strict des décisions qui entraînent le versement de subventions ou une participation des provinces, des municipalités ou d'autres personnes intéressées, au financement de services déficitaires.

Le MTQ reconnaît et appuie les principes de cette mise à jour de la réglementation économique des transports et croit que les objectifs et l'ensemble des mesures proposées permettront d'améliorer le réseau de transport au bénéfice de la communauté. Cependant, on dénote certaines divergences au niveau des modalités d'application. Le Ministère suit de près ces différents projets de loi et fera les représentations qui s'imposent. Les principaux points qui paraissent avoir le plus d'impact, pour chacun des modes, sont les suivants:

A) Camionnage extra-provincial

Un consensus de plus en plus large se dessine au Québec tant au niveau des expéditeurs que des transporteurs relativement à la nécessité d'une réforme du cadre législatif et réglementaire du camionnage. Reste cependant à déterminer jusqu'où cette réforme doit aller.

Les principaux points du projet de Loi fédéral sur le transport routier qui paraissent avoir le plus d'impact pour le Québec sont les suivants:

- la perte de contrôle par les provinces du transport extra-provincial, celles-ci ne conservant que l'administration de la loi et des règlements fédéraux; en l'absence de règlements fédéraux, alors seulement pourraient s'appliquer les règlements provinciaux;

- l'abandon de la réglementation économique comme moyen d'intervention des gouvernements dans l'évolution de ce mode de transport;
- et la mise en oeuvre rapide et automatique de la déréglementation économique du camionnage extra-provincial.

De plus, la déréglementation du transport extra-provincial ne se fera pas sans créer des pressions énormes pour que les provinces déréglementent les mouvements intraprovinciaux, c'est-à-dire qu'elles suivent pour le transport intraprovincial les mêmes règles fédérales qui s'adressent au transport extra-provincial.

D'ailleurs, il ne serait pas dans l'intérêt du Québec d'imposer des règles d'opération plus sévères pour le transport intraprovincial, majoritairement effectué par les transporteurs québécois que pour le transport extraprovincial ouvert à leurs principaux concurrents.

B) Transport ferroviaire de marchandises

Le Ministère s'inquiète des retombées de la politique d'abandon de lignes de chemin de fer qui ne répond pas aux besoins du Québec sauf quant à la possibilité de substitution modale. La politique envisagée est incomplète et ne permettra pas d'assurer des services adéquats, notamment à moyen et à long terme, dans le nord-ouest du Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean et la Gaspésie. Le Ministère propose une série de mesures afin d'améliorer le projet et éviter le démantèlement prématuré d'infrastructures dispendieuses.

C) Transport maritime

La réglementation économique affecte peu le domaine du transport maritime à cause de la prépondérance du transport international. Le projet fédéral de réforme propose une mise à jour de la législation afférente afin de simplifier la réglementation relative au transport dans le Nord, de mettre à jour la Loi sur la marine marchande, d'augmenter la concurrence au sein des conférences maritimes et à doter le gouvernement d'une politique de recouvrement des coûts.

Le MTQ appuie l'ensemble de ces mesures qui répondent à des besoins reconnus, mais s'objecte à celles relatives à la récupération des coûts de la Garde côtière, comme on le verra dans une section subséquente.

L'évolution du débat au sujet du recouvrement des coûts de la Garde côtière revêt une importance particulière et le Québec s'est opposé à cette mesure et réclame un débat à ce sujet.

D) Transport aérien

La réforme de la réglementation du transport aérien est, dans les faits, en cours depuis plus de deux ans et reçoit l'approbation de la majorité des intervenants.

Toutefois, la réforme fédérale ne prévoit pas de mécanisme de consultation avec les provinces et les territoires quant aux mesures proposées au sujet du transport international. Ces mesures sont celles visant à protéger les transporteurs canadiens d'attitudes discriminatoires de la part des transporteurs étrangers malgré une demande unanime des intéressés en ce sens.

En matière de services aériens dans les régions isolées, la nouvelle législation ignore la demande des provinces et des territoires de définir la zone désignée en fonction de critères d'inaccessibilité plutôt qu'un critère géographique fixe et d'être consultés à ce sujet.

RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ

En ce qui concerne la réglementation de la sécurité, on constate que les recommandations sont actuellement déjà en application ou en voie de l'être et que dans plusieurs cas le gouvernement n'a pas attendu le dépôt de ces recommandations.

Ainsi donc, en matière de sécurité aérienne, le gouvernement n'a pas attendu le dépôt du rapport Nielsen. En effet, le parlement fédéral adoptait en octobre 1985 une législation en ce domaine en modifiant substantiellement la Loi sur l'aéronautique. Il en fut de même pour le transport des marchandises dangereuses: la réglementation à cet effet est en vigueur depuis le 1er juillet 1985 et le Québec adoptait une réglementation similaire en février dernier. En septembre 1985, le gouvernement fédéral déposait en chambre le projet de Loi sur la marine marchande et récemment le projet de Loi concernant les transports. Pour le transport routier, compte tenu que les impératifs de sécurité tiennent une place prépondérante dans le projet de réforme fédéral, il est prévu pour des motifs d'uniformité de renforcer la réglementation en matière de sécurité par la mise en application d'un code national de sécurité avec la collaboration des provinces.

Le MTQ appuie en principe les mesures visant à améliorer la sécurité du public. Force est cependant de constater que dans le secteur du transport des marchandises dangereuses, le Québec se voit confier la responsabilité de l'administration et du contrôle routier de la législation et de la réglementation fédérales. Dans ce contexte, il semble nécessaire qu'il y ait partage équitable des coûts inhérents à ces fonctions entre les deux paliers de gouvernement.

Il y a lieu de s'opposer aux recommandations prévoyant des contributions financières additionnelles aux transporteurs de produits pétroliers et chimiques, comme dans le cadre du projet de loi C-75. Cette cotisation serait excessive pour les armateurs dans la mesure où la Caisse canadienne d'indemnisation existe et dispose de suffisamment de ressources (environ 100 M\$), et où le Canada est partie au Fonds international.

TRANSPORT AÉRIEN

Bon nombre de recommandations visant la modification de plusieurs programmes n'auraient que peu d'impact sur le système de transport aérien ou sur les programmes du ministère des Transports.

L'adoption d'autres recommandations pourrait, par contre, entraîner des conséquences importantes pour le Québec. Il s'agit, entre autres, des programmes suivants:

- opérations aéroportuaires;
- aéroports autonomes et aéroports subventionnés par l'Etat;
- aviation civile (taxes de transport, aides à la navigation et à la surveillance aérienne, etc.);
- infrastructure au transport aérien dans le Nord du Québec.

Puisque ces derniers programmes visent à transférer au niveau provincial certaines responsabilités pouvant avoir des conséquences financières importantes pour le Québec, toute initiative en ce sens de Transports Canada devrait être suivie de près. Il faudra toutefois attendre de recevoir des propositions concrètes du fédéral avant de mesurer d'une façon plus précise les impacts qui pourraient en découler.

Les recommandations qui visent à réduire la participation fédérale dans les aéroports par le transfert de la garde et de la gestion d'aéroports aux provinces ou aux municipalités ou par la formation d'autorités locales pourraient avoir des répercussions importantes. On évalue à 125,6 M\$ le déficit d'exploitation des aéroports québécois pour l'exercice 1985-1986.

Le Groupe de travail, mis sur pied par le ministre fédéral des Transports en octobre 1985, pour examiner la structure de gestion des aéroports et formuler des recommandations sur leur avenir, a déposé son rapport à la fin de septembre 1986. Celui-ci, tout comme le rapport Nielsen, privilégie le modèle de l'administration aéroportuaire locale mais reconnaît le besoin d'établir un organisme de transition qui permettrait de mettre en oeuvre le modèle retenu. A cet égard, le Groupe de travail recommande la création de sociétés de la Couronne pour assurer cette transition. Ce groupe ne recommande pas la privatisation des aéroports.

Les normes de sécurité, de sûreté ou de services de sauvetage et d'incendie étant définies par Transports Canada et contrôlées par l'entremise de la délivrance des permis, tout changement dans la définition de ces normes ou dans leur application pourrait entraîner une augmentation des frais d'immobilisation ou d'exploitation pour le nouveau propriétaire.

De plus, les instances locales ou les provinces pourraient être à la merci des décisions de Transports Canada pour obtenir des subventions à l'amélioration des immobilisations; la quasi totalité des aéroports fédéraux étant déficitaires, ils ont besoin d'une subvention permanente.

Quant au transfert des aéroports locaux au gouvernement du Québec, sans doute tous déficitaires, ce groupe d'aéroports pourrait nécessiter des ressources financières importantes pour subventionner les projets d'immobilisation et leur exploitation.

Le transfert de l'exploitation des aéroports cris aux collectivités criées ou au gouvernement du Québec entraînerait des frais importants surtout au niveau de la formation du personnel et de l'exploitation des infrastructures. Il faut rappeler que lors des discussions entre le Canada et le Québec pour la mise sur pied de ce programme, le Canada a réclamé la propriété de ces infrastructures.

TRANSPORT MARITIME

a) Garde côtière canadienne

Les recommandations du Groupe d'étude touchent dans l'ensemble la mise en oeuvre d'une politique sur les droits d'utilisation de toutes les aides à la navigation, du dragage, du déglaçage, des systèmes et services de trafic maritime. Le gouvernement a fait siennes ces recommandations de recouvrement des coûts de la Garde côtière que l'on retrouve à l'article 4 du projet de loi C-75 sur la marine marchande.

Les recommandations relatives aux programmes relevant de la Garde côtière et les dispositions législatives s'y rapportant auront dans l'ensemble un impact négatif puisqu'elles contribueront à pénaliser le transport maritime, le trafic portuaire et le commerce extérieur canadien et seront préjudiciables d'abord et avant tout à l'économie québécoise, compte tenu de l'ampleur des services de la Garde côtière le long du fleuve Saint-Laurent. De plus, le Ministère alloue environ 27 M\$ aux services de traversiers ainsi qu'aux services de la Côte-Nord et aux Iles-de-la-Madeleine. De ce fait, tout recouvrement de coûts des usagers de la Voie maritime aura également des conséquences sur le budget du Ministère.

Le moment est certes mal choisi pour introduire de nouveaux frais aux usagers sur la route Saint-Laurent/Grands Lacs car les frais actuellement encourus sont nombreux et vont en augmentant (péages de la voie maritime, droits de quaiage, droits de ports, frais de pilotage, coûts des assurances, service d'inspections de navires, etc.). Ces nouvelles perceptions ne pourront qu'aggraver la situation en précipitant la réduction de l'activité portuaire au Québec, au profit notamment des ports de la côte ouest, des Maritimes et de la côte est des Etats-Unis et en minant la compétitivité des produits canadiens sur les marchés extérieurs.

De même, tout recouvrement des frais de service des brise-glaces désavantagera les ports du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime, par rapport aux ports libres de glace comme Vancouver dans l'Ouest ou Halifax dans l'Est, car les frais de transport y seront plus élevés, les rendant donc moins attrayants pour les expéditeurs. En ce qui a trait aux services de brise-glaces utilisés pour des fins autres

que le transport (le contrôle des inondations, la protection de la souveraineté canadienne, etc.), la tâche d'identifier les véritables bénéficiaires de ces services et de partager les coûts entre ces divers groupes selon les services rendus, sera très ardue.

Il y a lieu de s'interroger sur la décision du gouvernement canadien d'instaurer un programme de recouvrement des coûts par l'imposition de frais aux usagers, alors que la crise économique touche déjà durement le commerce maritime et que des pays en étroite concurrence avec nous, comme l'Europe et les Etats-Unis, tendent à encourager les transporteurs par le biais de subventions (aux constructeurs de navires, aux transporteurs du grain, etc.), et que les Etats-Unis envisageraient même de diminuer les tarifs de la Voie maritime aux usagers.

Le MTQ a déjà manifesté vivement son opposition à ce projet et si malheureusement il était adopté, il faudrait intervenir sur tous les aspects relatifs à son implantation afin d'en minimiser les incidences défavorables.

b) Pilotage

La situation du pilotage au Canada a peu évolué malgré les mutations qui ont marqué le monde maritime, ce dernier ayant notamment subi les graves effets de la crise économique et de la baisse de commerce mondial.

En ce sens, la plupart des recommandations émanant du groupe de travail Nielsen répondent assez bien aux vœux des milieux maritimes qui réclament, depuis fort longtemps, une réforme en la matière.

Cependant, la recommandation visant à imposer de façon discrétionnaire des droits à des navires navigant légalement dans des zones de pilotage obligatoire, mais n'ayant pas de pilote à bord, est injustifiée et injustifiable car un service non rendu ne peut donner lieu à une quelconque rétribution.

c) Ports

En raison du nombre considérable d'installations et d'infrastructures portuaires de la Direction générale des havres et ports, et compte tenu que plusieurs de ces ports publics ne justifient leur existence que par le service aux communautés isolées ou pour les besoins d'une industrie, ou des activités locales, plusieurs sont reconnus comme excédentaires.

La recommandation visant le transfert de juridiction aux provinces de ports publics ne desservant qu'un seul usager (probablement non essentiels et non rentables), ne s'avérerait pas nécessairement avantageuse. Pourquoi les provinces devraient-elles se substituer au Gouvernement du Canada comme propriétaires et prendre seules le risque de la viabilité de ces ports, en assurer l'entretien des infrastructures, etc.?

Si le maintien de ces ports s'impose, le gouvernement fédéral devrait continuer à les gérer. Dans certains cas, le transfert d'installations au secteur privé pourrait contribuer à un regain d'efficacité et voire même à la rentabilité de ces installations.

Déjà, certains ports de la Société canadienne des ports sont "partiellement privatisés" selon une politique d'affermage des activités à des entrepreneurs privés.

La situation des ports n'a pas tellement évolué malgré la réforme législative de 1983 sur la Société canadienne des ports. Aucun port québécois n'a obtenu le statut de commission portuaire et très peu de ports canadiens ont accédé au statut de société de port locale, et l'on peut s'interroger sur le degré d'autonomie de ces sociétés; il s'apparente davantage à une décentralisation administrative et à une plus grande participation locale qu'à une véritable autonomie.

La position du Québec face à la réforme portuaire canadienne a toujours été dans le sens d'une autonomie locale accrue pour les principaux ports du Québec. Certaines des recommandations du Groupe d'étude pourraient contribuer à mettre de l'avant cet objectif. Cependant, les recommandations visant le transfert de juridiction aux provinces de ports publics devraient être accueillies avec beaucoup de réserve et les transferts éventuels traités cas par cas en fonction des intérêts du Québec.

d) Aide au transport maritime

Cette recommandation voulant mettre fin aux subventions fédérales accordées aux provinces, aura un effet négatif sur les programmes du ministère, puisque le Québec devra assumer seul le coût de ces services quasi-obligatoires pour desservir les communautés isolées.

Une telle volonté pourra avoir des conséquences sur les droits imposés aux usagers; ceux-ci devront peut-être en payer une plus grande partie.

Il nous apparaît important que le gouvernement fédéral continue de participer aux coûts des services de traversiers, qui sont essentiels pour atténuer l'isolement des régions telles la Côte-Nord et les Îles-de-la-Madeleine, sinon ceux-ci ne pourront être offerts qu'à des taux considérablement supérieurs.

SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS

L'essentiel des recommandations du rapport Nielsen sur les services ferroviaires aux voyageurs se retrouvent dans le projet de loi sur le transport ferroviaire des voyageurs (C-97) soit les objectifs financiers, le partage des responsabilités entre Via et Transports Canada et les niveaux de recouvrement des coûts par type de services

offerts. Si l'objectif de recouvrement des coûts n'est pas atteint, le projet prévoit l'abandon du service à moins qu'une province accepte de combler le déficit.

Le Québec est tout à fait favorable à une rationalisation des services ferroviaires de passagers au pays. Il est cependant à craindre que le Québec doive soit combler les déficits d'opérations des services exclusivement en territoire québécois (Montréal-Québec, Montréal-Gaspé) évalués à 16 M\$ par année ou soit laisser le gouvernement fédéral abandonner ces services auquel cas, le Québec aurait à supporter le poids politique pour le refus de contribuer financièrement au maintien de ces services. Le Québec pourrait être également appelé à partager avec d'autres provinces le financement des services voyageurs ayant Montréal comme terminus mais dont les destinations sont à l'extérieur de la province (ex.: Montréal-Ottawa, Montréal-Toronto et les services transcontinentaux). Ces services seront soumis aux mêmes règles et pourront donc faire l'objet de coupures s'ils ne rencontrent pas les objectifs fixés.

Dans ce contexte, le Ministère devrait exiger de Transports Canada qu'il fournisse les données précises relatives aux frais ferroviaires et aux coûts d'exploitation de Via Rail afin de réévaluer les services concernés par un éventuel abandon.

De plus, le Ministère souhaite du gouvernement fédéral qu'il modifie le projet de loi afin de changer concrètement les règles du jeu concernant les coûts ferroviaires et les méthodes de gestion de Via et s'assurer une représentation administrative des provinces participantes au déficit de Via; ainsi, advenant une participation du Québec au maintien de certains services qu'il jugerait essentiels, le Ministère participerait aux décisions concernant les tarifs, le niveau de service et les méthodes de gestion de Via Rail sur son territoire. A défaut de permettre une participation directe des provinces, il serait nécessaire d'inclure dans la loi des dispositions précisant le droit d'accès, pour les provinces, à toute information pertinente de nature opérationnelle ou financière de Via.

TRANSPORT DU GRAIN ET SUBVENTIONS AUX EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES

Le projet de loi C-126, Loi nationale de 1986 sur les transports reprend pour l'essentiel les recommandations contenues dans le document de consultation "Aller sans entraves". Ainsi, force nous est de constater le maintien d'un régime d'exception pour le transport du grain dans l'Ouest malgré les propositions du Groupe d'étude.

Le MTQ reconnaît et appuie le bien-fondé de la réforme de la réglementation économique dans le transport ferroviaire, mais ne peut que s'interroger sur le maintien du régime d'exception du réseau tributaire du transport du grain dans l'Ouest qui nécessite un déboursé de l'ordre de 650 millions de dollars par année pour le service de

transport et un programme de remise en état d'embranchements de 1,2 milliards \$ au cours d'une période de 15 ans alors qu'aucune protection n'est accordée aux autres parties du réseau. Il est difficile de se convaincre que les avantages de la concurrence ne puissent également s'appliquer de façon bénéfique à cette partie du réseau.

Rappelons que lors de leur rencontre en novembre 1984, les ministres québécois et fédéral des Transports avaient convenu verbalement d'un moratoire sur l'abandon des lignes au Québec, le temps de définir un réseau ferroviaire de base répondant aux besoins du Québec. Il y a aura lieu d'insister pour confirmer le moratoire pour éviter le démantèlement prématuré de lignes de chemin de fer au Québec. Le Ministère appuie la présente réforme du transport ferroviaire mais est d'avis que la partie relative à la gestion des embranchements déficitaires est incomplète.

AUTRES PROGRAMMES

Enfin, le Groupe d'étude recommande au gouvernement fédéral de réduire ou de retirer sa participation à un certain nombre d'autres programmes qui se rapportent notamment à: des ponts, des tronçons de la route transcanadienne, des passages à niveau, etc.

Le Ministère s'oppose au transfert de responsabilité suggéré par ces recommandations. Il insiste même pour la reconduction d'un programme consacré à l'étalement des passages à niveau. Il est en effet impensable que le gouvernement fédéral se retire d'un programme dans lequel il est engagé depuis plusieurs années d'autant plus que l'aspect "élimination des passages à niveau" est une responsabilité essentiellement fédérale.

En ce qui concerne la recommandation visant à favoriser les ententes auxiliaires, le Québec a tout avantage à profiter de l'ouverture du Fédéral en cette matière et à chercher à y canaliser le maximum de projets. D'ailleurs, le MTQ est déjà partie à une telle entente qui identifie les transports comme une des priorités stratégiques contribuant au développement économique.

Enfin, le MTQ émet quelques réserves relativement aux recommandations du Groupe d'étude en matière de recherche en transport. Le Québec devra donc être vigilant quant aux orientations que le gouvernement du Canada se donnera en ce domaine.

CONCLUSION

Comme nous avons pu le constater, les recommandations relatives à la réglementation économique vont dans le sens des prises de position du gouvernement fédéral notamment dans le document d'orientation "Aller sans entraves" et également dans les projets de loi que le ministre des

Transports du Canada a déposé lors de la dernière session parlementaire. Due à la prorogation de cette dernière, ces projets de loi seront redéposés durant la présente session.

Le MTQ est en principe d'accord avec la mise à jour de la réglementation économique des transports. Cependant, il n'a pas manqué de manifester son désaccord sur plusieurs dispositions qui pourraient avoir des conséquences négatives pour le Québec. Le Ministère suit de près ces dossiers.

Au plan du recouvrement des coûts des services auprès des usagers, le gouvernement fédéral a fait siennes les recommandations du Groupe d'étude puisque ce principe se retrouvait dans les projets de loi du printemps dernier. Cependant, le fédéral n'a fait connaître ses objectifs précis que dans le cas de la société Via Rail, où il fixe dans le projet de loi des taux de recouvrement des coûts par type de service. Ainsi, le gouvernement vise à abaisser sa contribution au déficit de Via de 600 M\$ qu'elle était en 1984 à 400 M\$, en 1990.

En ce qui concerne le recouvrement des coûts de la Garde côtière, on ignore toujours l'ampleur de celui-ci. Le Ministère s'est opposé à l'inscription de ce principe dans le projet de Loi sur la marine marchande. En cette période-ci, tout recouvrement des coûts auprès des usagers de la voie maritime pourrait être préjudiciable à l'économie québécoise.

Connaissant les orientations du gouvernement fédéral mais ignorant encore l'ampleur du transfert financier qu'il envisage, il importe au Ministère d'assurer une vigilance accrue à cet égard qu'il s'agisse de transfert de propriété ou d'exploitation, d'une plus grande contribution des usagers aux coûts des services, des décisions qui entraînent le versement de subventions ou une participation des provinces, des municipalités ou d'autres personnes intéressées au financement de services déficitaires. Des analyses plus précises devront être effectuées pour mesurer l'impact financier de ce type de projet au fur et à mesure que le fédéral précisera ses intentions dans chacun des secteurs des transports.

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

A) COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 41-51

II. DESCRIPTION

- Subventions aux transporteurs aériens régionaux
- Réglementation du transport aérien
- Réglementation du transport par eau
- Analyse de l'exploitation et des tarifs
- Réglementation du transport par véhicule à moteur
- Analyse économique des chemins de fer

Le présent profil porte sur le rôle global que joue la Commission canadienne des transports (CCT) dans la réglementation économique de l'industrie du transport conformément aux lois et aux règlements en vigueur.

III. OBJECTIF

Les objectifs de la CCT sont énoncés dans plusieurs lois. Ceux qui ont trait à la réglementation économique se résument comme suit:

- . La Loi nationale sur les transports édicte que la Commission doit réglementer les transports et faire enquête sur les acquisitions d'intérêts commerciaux dans ce secteur lorsque des objections sont soulevées à leur égard.
- . La Loi sur l'aéronautique stipule que la Commission doit délivrer des permis aux services aériens commerciaux, examiner les tarifs déposés et les garder en archive, formuler les règlements applicables aux transporteurs aériens, veiller à ce que les exploitants s'y conforment, faire des enquêtes, des vérifications et des sondages, et conseiller le ministre des Transports sur le transport aérien.

- . La Loi sur les chemins de fer exige que la Commission contrôle le matériel, les opérations et les services ferroviaires, prescrive une "classification uniforme des comptes", vérifie certains frais ferroviaires et prescrive certains tarifs de chemin de fer.
- . La Loi sur les transports précise que la Commission est chargée de délivrer les permis aux transporteurs maritimes dans des zones désignées, et d'examiner et de garder en archive les tarifs de transport ferroviaire ou maritime convenus entre transporteurs et expéditeurs.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Le Groupe d'étude recommande au Groupe de travail que le gouvernement envisage ce qui suit:

1. Informer la Commission canadienne des transports du besoin d'alléger davantage le fardeau qu'impose la réglementation économique et, à cette fin, lui enjoindre de prendre les mesures précises ci-après:

Transport aérien

- a. dans le Nord du Canada, cesser d'exiger que les transporteurs aériens satisfassent au critère de la commodité et des besoins du public lorsqu'il s'agit de changements de groupe de masse, et veiller à ce que les routes des transporteurs aériens soient protégées uniquement lorsque le transporteur a démontré qu'il le fait pour satisfaire à ce critère;
- b. dans le Sud du Canada, cesser d'exiger que les transporteurs aériens offrant des services d'affrètement prouvent que leur situation financière est solide lorsqu'ils désirent apporter des changements de groupe de masse à l'égard d'aéronefs dont la masse est inférieure à celle du groupe F, et permettre aux transporteurs aériens réguliers d'abandonner toute route à 60 jours d'avis;
- c. dans le Nord et le Sud du Canada, cesser d'exiger que les titulaires de permis de services d'affrètement par hélicoptère satisfassent au critère de la commodité et des besoins du public;
- d. dans le Nord et le Sud du Canada, donner aux transporteurs réguliers carte blanche pour baisser leurs tarifs intérieurs, à condition de pouvoir examiner toutes les majorations des tarifs visant des routes où il n'y a pas de concurrence, ainsi que tout tarif à l'égard duquel il y a plainte;

- e. dans le Sud du Canada, donner aux transporteurs offrant des services d'affrètement par avion toute latitude d'établir leurs tarifs, et examiner ces derniers dans les seuls cas où il y a plainte;
- f. dans le Nord et le Sud du Canada, supprimer les conditions obligatoires de vente et de séjour dans le cas des affrètements revendables (intérieurs);

Transport ferroviaire

- g. accélérer les travaux de réglementation économique, surtout lorsque des audiences publiques ont lieu;
- h. formuler et prendre les mesures nécessaires, selon un calendrier précis, afin d'alléger le fardeau qu'impose la réglementation économique aux compagnies ferroviaires, dans l'intérêt des expéditeurs;

Transport maritime

- i. cesser d'exiger que les transporteurs du fleuve Mackenzie renouvellent leur permis tous les ans, et remplacer cette formalité par une exigence de rendement selon laquelle leur permis demeure valide tant que la qualité de leurs services donne satisfaction;
 - j. éliminer graduellement la part que prend le Comité des transports par eau aux questions de transport maritime international, sauf pour ce qui touche directement ses responsabilités de réglementateur.
2. Réduire de 60 années-personnes (en sus de 75 A.-P. qui sont déjà coupées à compter du 1er avril 1986) l'effectif de la Commission canadienne des transports semble justifié. Ces coupures ne devraient pas nuire de façon appréciable à la qualité des services assurés par la Commission canadienne des transports.
3. Informer la Commission canadienne des transports qu'aucune modification des règlements ne doit être proposée, à moins qu'elle ne serve à alléger la réglementation de l'industrie, ou qu'une analyse coûts-avantages judicieuse montre clairement que les bienfaits pouvant en découler l'emportent sur les coûts qu'elle peut entraîner pour la société.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les recommandations du Groupe d'étude n'ont aucun impact direct sur les programmes du ministère mais celles-ci affectent principalement le public voyageur, les expéditeurs et les transporteurs qui sont bénéficiaires du programme.

L'assouplissement de la réglementation économique constitue un élément-clé du projet fédéral de réforme de cette réglementation en allégeant le fardeau réglementaire qui pèse sur l'industrie du transport. Le MTQ reconnaît et appuie les principes de cette mise à jour de la réglementation économique des transports et croit que les objectifs et l'ensemble des mesures proposées permettront d'améliorer le réseau de transport au bénéfice de la communauté.

Par ailleurs, les recommandations émises concernant les activités et les effectifs de la Commission canadienne des transports ne peuvent être analysées telles qu'énoncées puisqu'elles ne tiennent pas compte du projet de loi: "Loi nationale de 1986 sur les transports" qui prévoit la création d'un nouvel organisme pour veiller à l'application des nouvelles dispositions réglementaires. La vocation économique que l'on veut donner à l'Office national des transports pourra s'avérer positive dans le cadre de la réforme proposée.

Transport aérien

Depuis l'annonce en mai 1984 d'une nouvelle politique aérienne intérieure au Canada, le ministère s'est montré favorable au principe général de permettre aux forces du marché et à la concurrence d'exercer une plus grande influence sur les services aériens commerciaux.

Plusieurs changements prévus par les recommandations au niveau de la tarification, de l'abolition de certaines restrictions aux permis d'exploitation et du contrôle de l'entrée et de la sortie sur le marché, sont déjà appliqués et devraient avoir pour effet d'encourager une plus grande efficacité dans l'industrie du transport aérien et de favoriser la réduction des coûts de transport pour les usagers.

Par ailleurs, les recommandations du Groupe d'étude des programmes de réglementation visent l'élimination des subventions aux transporteurs aériens régionaux dont bénéficiaient Québécois et Eastern Provincial Airways pour la desserte de certaines routes. Dans l'attente d'une politique pour les régions éloignées, le gouvernement fédéral a maintenu jusqu'en 1986 l'aide accordée aux transporteurs régionaux.

Transport ferroviaire

Les mesures proposées touchent les services offerts par les compagnies de chemins de fer à leur clientèle, notamment les réductions de service et l'abandon des lignes à faible densité et non rentables, ainsi que l'arbitrage des différends entre transporteurs et expéditeurs.

Bien que nécessaires à la viabilité financière des entreprises, ces mesures devront toutefois offrir une certaine protection des services offerts aux régions périphériques dont l'activité économique dépend de la fourniture de ces services. De plus, ces mesures exigeront que les organismes intéressés par le développement économique, notamment les gouvernements provinciaux, puissent évaluer rapidement les retombées locales des modifications à la réglementation économique qui auront une influence significative sur les services offerts.

Transport maritime

L'assouplissement de la réglementation aura un effet positif sur l'industrie du transport par eau.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

P.L. C-18, Loi nationale concernant les transports, novembre 1986.

B) COORDINATION DE LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 52-56

II. DESCRIPTION

La Direction des transports routiers de Transports Canada conseille le ministre des Transports en matière de politique sur le camionnage et les services d'autocars.

III. OBJECTIF

Conseiller le ministre des Transports en matière de politique sur le camionnage et les services d'autocars.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Le Groupe d'étude recommande au Groupe de travail que le gouvernement envisage ce qui suit:

1. Maintenir le Protocole d'entente et, à moins qu'on ne connaisse de grandes difficultés à le mettre en application, ne prendre aucune mesure qui l'amènerait à intervenir directement dans la réglementation du camionnage extra-provincial.
2. Encourager les gouvernements provinciaux à accélérer la mise en application du Protocole d'entente.
3. Négocier activement des protocoles d'entente semblables avec les provinces et les territoires, en vue d'uniformiser tous les aspects pertinents de la réglementation du camionnage, y compris les contrats confidentiels, les conditions de masse et de dimensions, etc.
4. Veiller à ce que la législation proposée pour la réforme de la réglementation économique permette au gouvernement fédéral d'intervenir dans la réglementation économique du camionnage extra-provincial et des services d'autocars, advenant que les provinces continueraient à tergiverser sur les mesures à prendre pour réduire les obstacles qui sont causes d'inefficacité et d'iniquités.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les observations et les conclusions du Groupe d'étude correspondent aux principes mis de l'avant dans "Aller sans entraves" et que l'on retrouve dans les projets de lois "Loi nationale concernant les transports et Loi concernant les transports routiers" déposés en juin dernier et redéposés le 4 novembre dernier. Dans ce sens, le rapport Nielsen est, en partie, déjà en application.

Le projet de loi sur les transports routiers maintient les commissions de transport des provinces mais le gouvernement fédéral se donne beaucoup de latitude pour intervenir et "diriger" la réglementation du transport routier extraprovincial le cas échéant. Dans ce sens, ce projet de législation va bien au-delà de l'entente fédérale-provinciale de février 1985.

Les conséquences des mesures proposées seront possiblement:

- 1) Des interventions directes du gouvernement fédéral qui auront pour effet d'uniformiser les critères d'octroi de permis de transport par les commissions provinciales. En effet, malgré un éventuel renversement du fardeau de la preuve et le test d'aptitude, il est peu probable que les commissions provinciales adoptent des interprétations et des processus identiques ou même compatibles. On peut alors prévoir que les commissions de transport seront très encadrées par les politiques du gouvernement fédéral.
- 2) Les questions de l'uniformisation des réglementations techniques et de la préparation d'un code uniforme et national de sécurité routière deviennent prioritaires maintenant que le processus de déréglementation économique est enclenché. En effet, ce code national servira de fondement au nouveau test d'aptitude, prévu dans le projet de loi, pour l'obtention d'un permis de transport extraprovincial. Le critère d'aptitude basé sur les exigences de sécurité et d'assurance entrerait en vigueur le 1er janvier 1988. D'où l'urgence de procéder.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

- P.L. C-18, Loi nationale concernant les transports, novembre 1986.
- P.L. C-19, Loi concernant les transports routiers, novembre 1986.
- Protocole d'entente fédérale-provinciale de réforme du camionnage extraprovincial, février 1985.

RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ

RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ

A) RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 63-74

II. DESCRIPTION

- Certificats d'exploitation accordés aux transporteurs aériens
- Information et éducation en matière de sécurité aérienne
- Délivrance des licences au personnel de l'aviation
- Guides à l'intention des candidats aux examens de licences aéronautiques - Guides d'étude et de référence
- Cours à l'intention des instructeurs de vol
- Examen en vue d'une licence de pilote ou de mécanicien d'aviation
- Registre des aéronefs
- Services d'information aéronautique
- Mise en application de la réglementation aérienne
- Navigabilité des aéronefs
- Lancement de ballons avec ou sans équipage
- Normes et guides des épreuves de vol
- Saut en parachute
- Événements aéronautiques spéciaux
- Enregistrement des aéronefs

III. OBJECTIF

L'objectif est de promouvoir et d'assurer la sécurité des vols à l'intérieur du système de transport aérien du pays.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Le Groupe d'étude a retenu plusieurs options qui visent, entre autres, à affecter les ressources nécessaires afin de veiller à la protection du public et d'offrir à l'industrie un niveau de service satisfaisant, à favoriser une plus grande autoréglementation de l'industrie, à détacher des inspecteurs auprès des principaux transporteurs aériens et à accélérer le processus visant à la promulgation de règlements nouveaux ou modifiés.

V. ANALYSE DES IMPACTS

L'impact sur le Québec serait nul, puisque le domaine de la réglementation de la sécurité aérienne continue à relever exclusivement du gouvernement fédéral. Les recommandations visent avant tout des changements d'ordre administratif. Le ministère n'a pas par conséquent de rôle particulier à jouer face à celles-ci ni auprès des transporteurs.

VI. RÉFORMES DÉJÀ RÉALISÉES

Loi sur l'aéronautique, octobre 1985.

B) MÉDECINE AÉRONAUTIQUE CIVILE

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 75-81

II. DESCRIPTION

Médecine aéronautique civile, de Santé et Bien-être social Canada fournit une aide et donne des conseils à Transports Canada pour tout ce qui touche à la médecine aéronautique, y compris:

- Les examens médicaux que doivent subir les équipages d'aéronefs civils et les contrôleurs de la circulation aérienne
- L'évaluation des dangers pour la santé des membres d'équipage
- La formulation de normes médicales à l'intention du personnel aéronautique
- La participation aux enquêtes sur les accidents d'aéronefs
- L'éducation et la recherche

III. OBJECTIF

Le principal objectif du programme est d'assurer que les aéronefs civils soient confiés à des équipages et guidés par des contrôleurs de la circulation aérienne qui sont en bonne santé.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

- Informer le président du Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA) qu'en raison de la limitation des ressources, il faudra faire appel davantage aux ressources de Santé et Bien-être social Canada en matière de médecine aéronautique civile au cours de l'étape de l'établissement des faits des enquêtes sur les accidents d'aéronefs, et que cela peut et devrait se faire de manière à ne pas compromettre l'indépendance du Bureau canadien de la sécurité aérienne.
- Étudier soigneusement le bien-fondé du déménagement de la Division de la médecine aéronautique civile à Ottawa, et accorder une attention particulière aux avantages que cette mesure comporte pour la Division de la médecine aéronautique civile, laquelle serait ainsi en mesure de répondre aux besoins en laboratoire du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

- Parvenir à une entente de principe au sujet des besoins en ressources humaines de la médecine aéronautique civile, et y satisfaire à même le niveau de référence de Transports Canada, en réaffectant les économies réalisées au poste des frais généraux liés aux politiques et à l'administration.
- Répondre de toute urgence aux besoins nécessaires pour donner une formation satisfaisante aux équipages d'appareils gouvernementaux, d'affaires et commerciaux, afin d'assurer que des installations, telles les chambres de décompression, puissent être utilisées par l'intermédiaire du secteur privé ou du gouvernement fédéral sur une base de recouvrement des coûts.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les options retenues par le Groupe d'étude chargé de l'examen du programme de médecine aéronautique civile n'influenceront en rien le domaine du transport aérien au Québec. Il faudra cependant que le Québec s'assure du maintien de la qualité et de la disponibilité de service. Le Ministère est d'accord qu'il faille préserver l'indépendance du BSCA.

VI. RÉFORMES DÉJÀ RÉALISÉES

Loi sur l'aéronautique, octobre 1985.

C) RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME - GROS NAVIRES

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 82-89

II. DESCRIPTION

- Règlements sur la pollution par les navires
- Navires et équipement électronique
- Normes relatives aux systèmes de survie à bord des navires
- Règlement sur le transport maritime
- Réglementation des véhicules à coussin d'air
- Réglementation concernant les navires
- Règlements concernant l'inspection des radios des navires
- Protection des eaux navigables

III. OBJECTIF

Satisfaire aux ententes internationales et assurer l'exploitation sûre des navires.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations touchent dans l'ensemble les droits d'inspection. Celles-ci visent principalement à transférer les inspections des machines et de la coque des navires et les inspections de sécurité aux sociétés de classification et aussi à augmenter ces droits d'inspection pour permettre le recouvrement d'une plus grande proportion des coûts, ainsi que prévoir la possibilité que ces inspections soient menées en-dehors des heures normales si l'industrie en défraie les coûts supplémentaires.

De même, prévoir le transfert des inspections des équipements radio et électroniques aux organismes privés.

Voir à ce que les règlements présentement fondés sur des spécifications techniques soient basés sur des normes de rendement en tenant compte des obligations internationales du Canada.

Rendre obligatoire la délivrance de permis aux gros navires canadiens, et établir les droits connexes dans le but de payer une partie des coûts des programmes de sensibilisation.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les propositions élaborées sur les modes d'inspections reçoivent l'appui général tant de la part des propriétaires des navires que du ministère. Le transfert à des sociétés de classification (organismes internationaux dûment accrédités) de tous les pouvoirs en matière d'inspection, pour la construction des navires, se répercuterait avantageusement sur l'ensemble de l'industrie du transport maritime par l'élimination du fardeau inutile du dédoublement des inspections, leurs irrégularités et par une réduction de coûts et de retards. Tandis que les inspections de sécurité (pour la navigation) sont nécessaires et doivent continuer à être effectuées périodiquement par le Bureau des inspections.

Ces recommandations n'affectent pas les programmes de transport du ministère et devrait avoir un impact positif sur l'efficacité de la réglementation de la sécurité maritime, donc sur la sécurité du public, un des objectifs prioritaires de la nouvelle loi sur les transports.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Projet de loi C-75. Loi sur la marine marchande: "Recouvrement des coûts de la Garde Côtière", "Inspection des navires".

D) RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME - BREVET DU PERSONNEL

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 97-101

II. DESCRIPTION

Examens et certificats à l'intention des mécaniciens de marine: la Garde côtière délivre les certificats de capacité exigés des mécaniciens des navires immatriculés au Canada.

Examens et certificats à l'intention des capitaines, des officiers et des membres d'équipage de navire: la Garde côtière est chargée des exigences concernant la formation, le temps de service en mer et les examens des capitaines, des officiers et des membres d'équipage des navires immatriculés au Canada.

III. OBJECTIF

Permettre au pays de s'acquitter de ses obligations internationales et assurer la sécurité des navires.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations portent surtout sur la révision des politiques et des coûts inhérents à la formation du personnel maritime et à la délivrance des brevets.

Tout d'abord celles-ci suggèrent de confier la formation du personnel de la Garde côtière canadienne à des collèges provinciaux ou à des organismes privés, d'augmenter les droits d'examens et de faire établir une banque de questions d'examens conjointement par la Garde côtière et les écoles provinciales.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les recommandations n'ont aucun impact sur les programmes de du Ministère et ne devraient pas avoir d'impact négatif sur la formation du personnel maritime, compte tenu du fait que certaines provinces s'acquittent déjà très bien de cette tâche, comme le Québec qui a déjà pris en charge la formation du personnel maritime. Il est aussi avantageux d'adopter un système d'examens uniformes pour toutes les écoles. Ces recommandations devraient avoir un impact positif sur

la sécurité du transport maritime, car ces nouvelles méthodes, ces modifications apportées, rehaussent considérablement les exigences relatives à la formation et à l'accréditation des gens de mer du Canada.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Projet de loi C-75. Loi sur la marine marchande: "Brevets et certificats".

E) RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME - URGENCES AUTRES QU'EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 102-106

II. DESCRIPTION

Urgences en mer: La Garde côtière est chargée de faire face aux situations d'urgence en mer qui ne nécessitent pas l'intervention des services de recherche et de sauvetage, notamment en cas de déversement d'hydrocarbure.

Caisse de réclamations de la pollution maritime: Établie aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, pour que des indemnités puissent être versées aux personnes qui subissent, à l'occasion des déversements d'hydrocarbures, des dommages ou des pertes de revenus qui ne peuvent être obtenues légalement du propriétaire du navire en cause. Les demandes d'indemnisation sont présentées au directeur de la caisse de réclamations de la pollution maritime.

III. OBJECTIF

Assurer le nettoyage de la pollution des navires, et servir d'organisme-ressource pour les cas de pollution en mer causées par d'autres sources.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations visent principalement à réduire les ressources humaines et financières affectées au programme, en confiant au secteur privé la responsabilité du nettoyage des petits déversements, en augmentant les tarifs de location de l'équipement de nettoyage et en imposant une cotisation au transport maritime de produits pétroliers et chimiques et en modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada afin que les intérêts à la caisse de réclamation servent à payer les autres coûts du programme, et que l'assurance des pétroliers couvre les frais de nettoyage des déversements d'hydrocarbures.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Ces recommandations n'ont pas d'impacts sur les programmes du ministère, et ne devraient pas avoir d'impacts négatifs sur la sécurité des transports et du public mais devraient plutôt contribuer à les favoriser.

Cependant, les contributions financières additionnelles prévues, comme dans le cadre du projet de loi C-75, seraient excessives pour les armateurs dans la mesure où la Caisse canadienne d'indemnisation existe et dispose de suffisamment de ressources (environ 100 M\$), et où le Canada est partie au Fonds international.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Projet de loi C-75, partie XXI. Loi sur la marine marchande:
"Responsabilité civile et indemnisation en matière de pollution".

F) RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DE SURFACE - CHEMINS DE FER

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 107-112

II. DESCRIPTION

Formuler et appliquer les règlements, les normes et les procédures concernant la sécurité des activités, de l'équipement et de l'infrastructure des chemins de fer; et administrer les contributions faites pour améliorer la sécurité des passages à niveau.

III. OBJECTIF

Réglementer la sécurité d'exploitation des services de transport ferroviaire au Canada, de manière à réduire au minimum les risques d'accidents corporels et de dommage à la propriété.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

1. Obliger les réglementateurs à effectuer une analyse coûts-avantages pertinente chaque fois qu'ils proposent des règlements nouveaux ou modifiés au sujet de la sécurité ferroviaire, et soumettre l'analyse à l'examen du Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire. S'ils ne réduisent pas la réglementation ou s'ils ne servent pas l'intérêt public, les règlements ne devraient pas être adoptés.
2. Réviser la formule de partage des coûts des passages à niveau pour accomplir davantage avec la contribution fédérale. Il est également proposé de limiter à 50% du coût total de la contribution de la Commission canadienne des transports en temps normal. Les compagnies de chemin de fer et les responsables des réseaux routiers assumeraient alors à parts égales (25% - 25%) le reste des coûts. Dans de nombreux cas, la contribution du fédéral pourrait même être inférieure à 50%. La Commission canadienne des transports devrait traiter les demandes plus rapidement, afin que les fonds fédéraux puissent être engagés à temps pour que les travaux soient effectués l'année même où les fonds sont disponibles.
3. Adopter des mesures législatives pour transférer, de la Commission canadienne des transports à Transports Canada, la responsabilité de la réglementation de la sécurité ferroviaire

et le personnel connexe. Quant aux enquêtes et aux enquêteurs sur les accidents ferroviaires, ils devraient éventuellement être transférés au futur conseil canadien de la sécurité des transports.

4. Établir, une fois la responsabilité transférée, des plans de travail précis et des délais réalistes pour élaborer des règlements d'après des normes de rendement. Une fois les nouveaux règlements en vigueur, les règlements fondés sur des normes techniques devraient être abrogés.
5. Adopter des normes de rendement à l'agrément des gouvernements provinciaux, pour tenir compte de la sécurité routière aux passages à niveau.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Le ministère participe depuis mars 1986 à un groupe de travail formé par Transports Canada en vue d'effectuer la mise à jour de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire. Plusieurs organismes intéressés par ce sujet, dont la CCT, le CN, le CP et VIA font partie de ce groupe de travail. Jusqu'à présent, les orientations retenues par le groupe de travail correspondent aux propositions ci-haut.

Les propositions relatives aux passages à niveau auraient pour effet soit de doubler la contribution des provinces aux travaux reliés à la sécurité des passages à niveau, excluant les étagements, ou de réduire de moitié la valeur des travaux réalisés.

La valeur des travaux d'amélioration aux passages à niveau au Québec se situe à environ 500 000 \$ / année (part du Québec: 12,5% - environ 62 500 \$) alors que la contribution provinciale à la construction de nouvelles installations s'élève à environ 350 000 \$ / année (12,5% de la valeur des travaux - environ 2,8 millions \$).

En ce qui concerne le transfert de la Commission canadienne des transports à Transports Canada de la réglementation de la sécurité ferroviaire, et le transfert des enquêtes à un futur conseil canadien de la sécurité des transports, le ministère endosse cette approche.

En ce qui concerne la proposition #5, le Québec a formulé une demande semblable au groupe de travail mentionné ci-haut.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

- P.L. C-18, Loi nationale concernant les transports, novembre 1986.
- P.L. C-125, Loi sur les chemins de fer.

**G) RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DE SURFACE -
VÉHICULES AUTOMOBILES**

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 113-119

II. DESCRIPTION

Centre d'essais pour véhicules automobiles (CEVA): Transports Canada met à l'essai les véhicules automobiles pour vérifier s'ils répondent aux normes en matière de sécurité et de consommation économique d'essence.

Sécurité et consommation de carburant des véhicules automobiles (SCCVA): Transports Canada est chargé de mettre au point des normes sur les dispositifs de retenue pour enfants et sur la sécurité des pneus, et de faire appliquer des normes de sécurité et d'anti-pollution aux véhicules automobiles construits au Canada ou importés par des entreprises ou par des particuliers. Il est également chargé d'enquêter sur les défauts des véhicules automobiles, des pièces et des pneus, et de tenir à jour une liste des campagnes de rappel de véhicules automobiles en raison de défauts liés à la sécurité ou du non-respect des normes canadiennes applicables aux pneus et à la sécurité des véhicules automobiles.

Normes et recherches relatives à la sécurité routière (NRSR): Transports Canada formule et promulgue des normes et des règlements de sécurité, ainsi que des méthodes d'essai, applicables aux nouveaux véhicules automobiles et à leurs pièces. Il est également chargé d'établir et de tenir à jour des bases de données sur l'utilisation des véhicules automobiles, les accidents, la pollution et la consommation de carburant des véhicules automobiles, ainsi que des statistiques nationales sur des questions connexes, à l'appui des politiques et des programmes qu'il doit formuler et évaluer. Enfin, Transports Canada effectue des recherches sur les facteurs influant sur la sécurité, la pollution et la consommation de carburant des véhicules automobiles, qu'il s'agisse des véhicules eux-mêmes, des routes ou des personnes. Les recherches lui servent à mettre au point des normes, à analyser et à évaluer des solutions de rechange à la réglementation.

Planification et opérations régionales (POR): Transports Canada évalue l'efficacité des normes de sécurité applicables aux véhicules automobiles et à leurs pièces, en effectuant des enquêtes sur les accidents et en procédant à un échantillonnage systématique de véhicules automobiles dans tout le pays. Transports Canada est aussi chargé de préparer et de mettre en oeuvre un programme d'information sur la sécurité à l'intention du public.

III. OBJECTIF

Contribuer à la diminution des morts, des blessés et des dommages matériels découlant de l'utilisation des véhicules automobiles, en améliorant la sécurité automobile; à la réduction des risques pour la santé, en diminuant les niveaux de pollution des nouveaux véhicules; et à l'économie d'énergie, en réduisant la consommation moyenne de carburant des nouveaux véhicules.

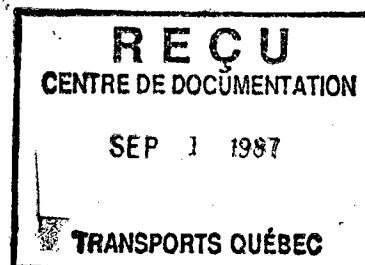
IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les principales recommandations visent à modifier le rôle de TC dans les recherches sur la sécurité des véhicules automobiles, en définissant l'orientation générale des recherches indépendantes et en uniformisant les rapports sur les accidents, afin de rendre les données significatives.

V. ANALYSE DES IMPACTS

La recommandation à l'effet de tenter d'uniformiser les rapports sur les accidents est acceptable dans le cas des accidents avec dommages corporels. Elle permettrait de meilleures comparaisons interprovinciales et une base de données plus intéressante pour l'analyse des accidents. Elle est par contre difficile à appliquer compte tenu de la révision peu fréquente et parfois lourde des formulaires de rapports d'accidents, des exigences au niveau de la continuité des séries statistiques et des pratiques des agents de la paix.

Quant à la recommandation à l'effet de modifier le rôle de Transports Canada dans les recherches sur la sécurité des véhicules automobiles, elle comporte un impact important au niveau de certaines enquêtes effectuées sur une base nationale: elle entraînerait la disparition des enquêtes sur le port de la ceinture, l'utilisation des sièges pour enfant et le kilométrage qui fournissent des comparaisons interprovinciales valables que la RAAQ utilise régulièrement. Il semble préférable que Transports Canada continue d'utiliser des fonds pour des recherches sur le facteur humain au lieu de définir l'orientation générale de recherches indépendantes car il y aurait alors un risque réel de morcellement de la recherche sur la sécurité routière.



H) TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 120-127

II. DESCRIPTION

- Règlements touchant le transport des marchandises dangereuses
- Inspection du transport des marchandises dangereuses
- Canutec (Centre canadien d'urgence transport)
- Programme de formation pour employés de la sécurité

Transports Canada est chargé de formuler et d'évaluer les normes et les règlements concernant le transport des marchandises dangereuses; d'assurer la formation des inspecteurs et de leur délivrer des brevets; d'effectuer des inspections; et d'adopter les programmes nécessaires en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses.

III. OBJECTIF

Assurer le transport en toute sécurité des marchandises dangereuses au Canada.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations touchent dans l'ensemble tous les modes de transports. Celles-ci visent principalement à simplifier les règlements, à regrouper les inspecteurs des marchandises dangereuses au sein d'une même direction et à réévaluer les ressources consacrées à ce programme.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Le rapport Nielsen est d'accord avec les intentions de Transports Canada de regrouper au sein de la Direction du transport des marchandises dangereuses le personnel d'autres directions et de la Commission canadienne des transports, déjà affecté à l'inspection des matières dangereuses.

Quant à l'aspect réglementaire du programme de transport des matières dangereuses (TMD), le rapport Nielsen fait des recommandations sur l'aspect "performance" des équipements et emballages utilisés pour ce genre de transport. Ces prescriptions ont été acceptées par la Direction du transport des marchandises dangereuses et ont été intégrées dans les parties VI, VII et VIII du règlement. Le MTQ endosse cette approche.

Par contre, le Groupe d'étude ne tient pas compte du rôle des provinces et des responsabilités qui leur incombent en rapport avec le programme de TMD. Il est important de souligner certaines informations inexactes du rapport.

"Transports Canada a imparti à des organismes provinciaux, comme des services de lutte contre les incendies et des services de santé et d'hygiène au travail, des inspections au nom du gouvernement fédéral."

Jusqu'ici aucun contrat pour l'inspection n'a été donné à des organismes provinciaux tant au Québec, que dans les autres provinces. Après la publication du rapport Nielsen, Transports Canada a réévalué son offre d'inspection à des tierces parties pour diminuer le coût de ce programme (soit de 2 millions/an à 500 000 \$) et pour modifier le mandat qui serait offert aux organismes provinciaux.

"La direction générale a préparé un programme de formation mais elle ne le fournit que sur demande. Certaines provinces, comme l'Ontario et l'Alberta, ont leurs propres programmes de formation pratique sur route."

Le ministère des Transports du Québec a élaboré, depuis l'automne 1985, un programme de formation pour les corps policiers qui sont responsables de l'application de la réglementation sur la route. Plus de 120 moniteurs ont été formés et ces moniteurs ont déjà donné une formation de base à plus de 1 500 policiers. Les coûts impliqués dans la formation de chaque moniteur peuvent être évalués à 1 800 \$; ces coûts ont été entièrement défrayés par le Québec. De plus, un programme de formation pour les employés du gouvernement québécois sujets à la réglementation, a été dispensé à des moniteurs représentant différents ministères. Ce programme a été préparé par le ministère des Transports du Québec.

"Le Groupe d'étude recommande au Groupe de travail que le gouvernement envisage ce qui suit: ...
...continuer à confier aux provinces et aux territoires les inspections des transporteurs routiers."

"Inspection du transport des marchandises dangereuses:
...enfin les gouvernants provinciaux ont compétence en transport routier."

Si tel est le cas, pourquoi le gouvernement fédéral s'acharne-t-il à vouloir conserver son pouvoir d'intervention sur le transport routier intraprovincial (art. 25,32, L.TMD) en matière de transport de matières dangereuses?

Au Québec, les corps policiers appliquent actuellement la réglementation aux transporteurs intra et interprovinciaux bien que les avis juridiques indiquent que la juridiction du Québec porte uniquement sur les transporteurs intraprovinciaux. Le gouvernement fédéral devra amender la Loi pour permettre aux officiers québécois d'appliquer la réglementation québécoise aux transporteurs interprovinciaux.

En conclusion, il est nécessaire de rappeler les faits suivants:

- le programme de TMD est un programme conjoint des gouvernements fédéral et provinciaux;
- le gouvernement fédéral a transféré indirectement une partie des coûts d'inspection aux provinces, sans offrir de compensation financière;
- grâce à une meilleure collaboration avec les provinces plutôt qu'une attitude centralisatrice, Transports Canada pourrait réduire de façon appréciable les coûts d'administration du programme;
- le programme de TMD est rendu à l'étape de mise en application. C'est à son contrôle que doivent être dirigées en priorité les ressources humaines et financières.

VI. RÉFORMES DÉJÀ RÉALISÉES

- Loi sur le transport des matières dangereuses, janvier 1985.
- Règlement fédéral sur le transport des matières dangereuses, juillet 1985.
- Règlement provincial sur le transport des matières dangereuses, février 1986.

**ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INSPECTEUR GÉNÉRAL
SÉCURITÉ DES TRANSPORTS**

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INSPECTEUR GÉNÉRAL
SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 131-138

II. DESCRIPTION

Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA):

Le Bureau est habilité à enquêter sur les accidents d'aviation, afin de dégager leurs causes et les autres facteurs en jeu et de faire des recommandations en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

Enquêtes sur les sinistres et accidents maritimes (ESIAM):

La Direction des enquêtes sur les accidents maritimes et de l'administration de la marine de Transports Canada est chargée d'enquêter sur les sinistres maritimes et sur les accidents à bord des navires.

Sécurité ferroviaire (SF):

Le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est chargé d'enquêter sur les accidents ferroviaires, de déterminer leurs causes et les autres facteurs en jeu, et d'adopter les règlements nécessaires en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire.

Inspecteur général, sécurité des transports (IGST):

L'Inspecteur général est chargé de passer en revue et de commenter les énoncés de principe d'importance et les rapports d'accident en ce qui concerne la sécurité des transports, et d'étudier les questions de sécurité des transports qui intéressent le public, lorsque le ministre ou le sous-ministre croit qu'un examen indépendant est justifié.

III. OBJECTIF

Le principal objectif est de promouvoir la sécurité des transports grâce aux enquêtes sur les accidents et les incidents, et d'empêcher la répétition d'incidents et d'accidents en formulant des recommandations pertinentes. Grâce aux statistiques recueillies et conservées au sujet des accidents, il est possible de dégager les tendances et d'établir des comparaisons, de manière à repérer les aspects qui font problème sur le plan de la sécurité des transports.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations touchent tous les modes de transport. Elles visent donc à regrouper les enquêtes sur les accidents dans tous les modes de transport au sein d'un organisme unique et en créant un conseil consultatif national sur la sécurité des transports chargé de donner au ministre des Transports des conseils sur la sécurité des transports.

Aussi, le rapport recommande d'adopter une loi créant un conseil canadien de la sécurité des transports qui relèverait directement du Parlement, et qui serait chargé d'enquêter sur tous les accidents aériens, maritimes ou ferroviaires entraînant des morts ou des dommages matériels importants. Il serait également chargé d'enquêter sur tous les autres accidents de transport lorsqu'il le jugerait nécessaire.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les propositions du Groupe d'étude visent une plus grande indépendance de l'organisme enquêteur et une meilleure utilisation des ressources affectées à ce domaine. Ces recommandations répondent aux attentes du ministère de dissocier de la fonction enquêtes sur les accidents les enquêtes menées par les organismes de réglementation. Cependant, l'impact de telles recommandations serait nul sur les programmes du ministère. Tout au plus, le Québec pourrait-il être invité à participer au futur conseil consultatif national sur la sécurité des transports.

OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN

OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN

A) TAXE DE TRANSPORT AÉRIEN

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 144-151

II. DESCRIPTION

Cette taxe est une des nombreuses sources de revenus qui servent à payer les installations et les services terminaux et en route de l'aviation civile du Canada.

III. OBJECTIF

Recueillir des recettes, au moyen d'une taxe sur les billets d'avion, auprès des passagers qui utilisent les installations terminales aériennes du Canada afin de payer une partie des coûts du réseau de transport aérien.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

- Remplacer immédiatement la taxe de transport aérien proportionnelle sans plafond par une taxe fixe de 12.50 \$ par passager transfrontalier et intérieur embarqué, avec possibilité d'ajustement à la hausse pour prévenir l'érosion inflationniste des recettes.
- Étudier immédiatement une comptabilité analytique pour les dépenses en capital et pour les dépenses de fonctionnement et d'entretien, et fixer comme échéance le 31 mars 1986, c'est-à-dire six mois, pour répartir de façon raisonnablement exacte les coûts entre les divers usagers des réseaux des aéroports et des voies aériennes.
- Jusqu'à ce qu'une telle comptabilité ait été établie, débattue avec le secteur privé et les militaires et mise en oeuvre, répartir les coûts du réseau civil des voies aériennes entre les quatre principaux groupes d'usagers, en faisant preuve d'un jugement éclairé et en consultant les associations représentant ces usagers et le ministère de la Défense nationale.

- Aviser le secteur privé que la méthode de financement des réseaux des aéroports et des voies aériennes sera changée à compter du 1er avril 1986. La taxe deviendrait la principale source de recettes pour le réseau des voies aériennes, et la répartition entre les aéroports serait telle que les petits aéroports recevront une contribution plus grande par passager.
- Aviser les autorités aéroportuaires non fédérales que leurs aéroports auront droit à des recettes provenant de la taxe de transport aérien au même titre que les aéroports fédéraux.
- Avant le 1er avril 1990, formuler un plan pour la conversion de la taxe en un droit d'utilisation.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Dans l'ensemble, le Ministère est en accord avec le remplacement de la taxe de transport aérien proportionnelle sans plafond par une taxe fixe de 12.50 \$ par passager transfrontalier et intérieur.

Pour le transport intérieur, la taxe fixe de 12.50 \$ éviterait de pénaliser les résidents vivant dans les régions éloignées ou isolées (Basse et Moyenne Côte-Nord, Nouveau-Québec, etc.) qui payent généralement des tarifs très élevés pour voyager et qui bénéficient de peu de services.

Lors du dernier discours du budget, le ministre des Finances a annoncé le plafonnement à 50 \$ la taxe sur les vols intérieurs et porté le taux de cette taxe à 10%. Ces changements sont effectifs depuis le 1er mai 1986.

Il faudra voir aussi comment le Gouvernement du Canada effectuera le partage des recettes provenant de la taxe de transport aérien aux autorités aéroportuaires non fédérales (aéroports provinciaux et aéroports municipaux) et les conditions qu'il imposera à ce partage (ex.: transfert des coûts reliés à l'implantation et à l'entretien des aides à la navigation, contribution financière au maintien du réseau aérien, etc.).

Le Gouvernement du Québec devra être vigilant, être consulté et suivre l'évolution de ce dossier. Des études devront être faites au moment où le Gouvernement du Canada présentera des propositions concrètes.

B) SERVICES DESTINÉS A L'AVIATION CIVILE

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 152-165

II. DESCRIPTION

Le programme englobe tous les éléments du réseau national de transport aérien civil ayant trait à l'exploitation des voies aériennes. Ces éléments sont:

- Taxe de transport aérien (partie des services l'aviation civile)
- Sécurité de la navigation aérienne
- Service d'alerte de recherche et de sauvetage
- Contrôle de la circulation aérienne
- Services de contrôle régional et terminal d'aéroport
- Exploitation de l'espace aérien
- Réservation de l'espace aérien
- Inspection des aides à la navigation
- Stations d'information de vol
- Aides à la navigation aérienne

III. OBJECTIF

Le principal objectif de ce programme est d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements des aéronefs civils dans l'espace aérien canadien et dans l'espace aérien international adjacent.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Le Groupe d'étude a fait des propositions plus précises pour ce programme à cause de l'ampleur du problème et parce qu'il craint que, dans un secteur si technique, le gouvernement ait de la difficulté à décider des améliorations nécessaires et fondées sans conseils détaillés. En substance, le Groupe d'étude a conclu qu'il faut contenir les coûts en limitant les fonds, en ayant recours à des analyses coûts-avantages pour établir les critères d'établissement et de fermeture des services et des aides à la navigation et à la surveillance, et en comprimant les services.

Le Groupe d'étude recommande que le gouvernement envisage ce qui suit:

- Élaguer les services de la navigation aérienne.
- Améliorer la rentabilité des services de la navigation aérienne.
- Confier à une unité ministérielle dissociée des intérêts opérationnels le soin d'établir une méthode d'analyse coûts-avantages et d'effectuer ces analyses à l'appui des services de la navigation aérienne et des services aux aéronefs.
- Réexaminer le programme de modernisation des radars et confirmer que les analyses coûts-avantages fondées sur les prévisions actuelles du trafic justifient toutes les installations, en particulier celles dotées de radars primaires.
- Avant d'obtenir l'autorisation d'acquérir ou de remplacer des aides à la surveillance ou à la navigation aériennes, prouver que les avantages l'emportent sur les coûts.
- Élaguer la Revue d'aménagement de l'espace aérien du Canada et en accélérer l'achèvement pour qu'elle serve à définir les besoins opérationnels et pour que, de pair avec le Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada, elle oriente les dépenses au titre des voies aériennes au cours des 15 prochaines années.
- Examiner, en vue de les assouplir, les normes de vérification en vol des aides à la surveillance et à la navigation aériennes.
- D'après les renseignements connus et en consultation avec les associations du secteur privé et le ministère de la Défense nationale, répartir les coûts du réseau des voies aériennes (dont ceux des services de la circulation aérienne et des aides à la navigation) entre les transporteurs aériens commerciaux, l'aviation générale commerciale, l'aviation générale privée et les militaires, et fixer des objectifs de recouvrement des coûts à court terme pour chaque catégorie.
- Lorsque des aéroports satellites ont été fournis ou sont disponibles, percevoir auprès des usagers de l'aéroport principal appartenant à l'aviation générale des redevances d'atterrissage qui tiennent compte des coûts engagés pour ces opérations dans le réseau des aéroports et des voies aériennes.

- Imputer à chaque aéroport desservi, au moins pour la tenue de livres, le coût des services terminaux comme les aides à la surveillance et à la navigation et les tours de contrôle (mais non les unités de contrôle terminal).
- Utiliser la taxe de transport aérien et les autres droits imposés aux usagers des voies aériennes pour financer toutes les améliorations des voies aériennes destinées aux transporteurs commerciaux, et ne pas appliquer une redevance en route.
- Au cours des cinq prochaines années, ramener les dépenses relatives au Service de la navigation aérienne au niveau des recettes disponibles pour cette activité, plus un crédit pour couvrir tout service public imposé.
- Améliorer l'efficacité des services de conception, de construction et de maintenance des télécommunications en regroupant le personnel électronique de l'Air et de la Marine.
- Accorder plus d'importance aux services météorologiques pour l'aviation, et s'assurer qu'un préavis d'au moins 12 mois est donné au sujet de toute réduction des activités d'Environnement Canada qui influencerait sur ces services.
- Commencer dès maintenant à planifier la fermeture du centre de contrôle régional de Moncton et la faire coïncider avec l'installation à Toronto, à Montréal et à Gander, de l'équipement acquis en vertu du programme de modernisation des radars.
- Commencer dès maintenant à planifier le rapatriement du plus grand nombre possible d'unités de contrôle terminal aux centres de contrôle régional appropriés, au moment de l'installation de l'équipement de numérisation des radars primaires acquis en vertu du programme de modernisation des radars.

V. ANALYSE DES IMPACTS

A cause de l'importance du programme, de l'ampleur des problèmes, de l'aspect technique de la situation pour laquelle le Gouvernement du Québec n'a d'ailleurs que très peu d'expertise, à savoir la mise en place du programme de modernisation des radars et la revue de l'espace aérien canadien, les impacts de ce programme deviennent difficiles à évaluer.

Il serait désirable que le Gouvernement du Québec soit régulièrement informé du développement de ce dossier afin qu'il puisse évaluer au fur et à mesure l'impact de tous les changements à intervenir.

C'est un dossier majeur que l'on peut qualifier, pour les années à venir, de prioritaire si l'on s'en tient aux recommandations du Groupe d'étude. L'application de certaines de ces recommandations affecteront les transporteurs, les utilisateurs dont le public voyageur, le financement des équipements et le partage des coûts entre le Gouvernement du Canada et les propriétaires d'infrastructures aéroportuaires non fédérales (provinces, municipalités, etc.).

C) OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 166-186

II. DESCRIPTION

- Taxe de transport aérien (partie aéroports)
- Installations aéroportuaires
- Ecrasements, incendies et sauvetages
- Programmes de commercialisation aéroportuaire
- Modèles réduits d'activités aéroportuaires
- Sécurité aéroportuaire
- Programmes de services aéroportuaires
- Aide financière à la construction et à l'exploitation des aéroports non fédéraux
- Services et installations aéroportuaires

Ces programmes englobent tous les éléments du réseau national de transport aérien civil ayant trait aux opérations aéroportuaires.

III. OBJECTIF

L'objectif global est de favoriser et de promouvoir l'établissement et l'exploitation d'un réseau national d'aéroports civils sûrs et efficaces qui permette à toutes les régions du Canada d'avoir un accès raisonnable au transport aérien, et qui contribue à l'atteinte d'autres objectifs du gouvernement.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les options retenues par le Groupe d'étude visent à réduire la participation du gouvernement fédéral dans les aéroports, notamment:

- en réduisant le coût des opérations aéroportuaires de 20% et les frais généraux de 30%;
- en augmentant les recettes provenant d'autres sources que la taxe de transport aérien;
- en modifiant l'affectation des recettes tirées de la taxe de transport aérien et en versant une partie des recettes dans un fonds destiné au financement partagé de projets d'immobilisations des aéroports;

- en négociant le transfert de la garde et de la gestion d'aéroports ou de groupes d'aéroports fédéraux aux entités locales, aux territoires ou aux provinces qui sont disposés à les exploiter comme entreprises commerciales. Les gros aéroports pourraient être administrés par une autorité locale, tandis que les petits aéroports pourraient être exploités par d'autres paliers de gouvernements;
- à plus long terme, si aucune partie locale n'est intéressée à prendre en main un aéroport donné et qu'il faut le garder ouvert, en offrir l'exploitation à contrat ou à bail. Si l'aéroport ne répond pas à des besoins de transport nationaux et qu'aucune partie n'est disposée à l'exploiter, le fermer.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Analyses antérieures:

- Ce dossier a déjà fait l'objet d'études antérieures. En effet, le rapport du Groupe de travail fédéral sur la gestion aéroportuaire a été analysé en détail au MTQ (1).
- Ce groupe de travail avait été créé afin d'étudier la possibilité de mettre au point une nouvelle structure administrative touchant les 23 principaux aéroports canadiens en fondant la nouvelle politique de gestion sur des principes semblables à ceux développés pour les ports. Dans ses recommandations, le Groupe de travail privilégiait la création de commissions aéroportuaires pour l'ensemble des aéroports visés par l'étude.

Face à ce projet, le ministère avait informé Transports Canada qu'il n'était pas convaincu de la nécessité de changer la structure administrative pour adopter le principe des commissions aéroportuaires pour les raisons suivantes:

(1) Transports Canada, Air (1979):

Rapports d'étapes, Ottawa, Groupe de travail sur la gestion aéroportuaire, volume 1 et volume 2, TP 2181 F.

Transports Québec (1979):

Le rapport d'étape du Groupe de travail sur la gestion aéroportuaire, Analyse et commentaires, Québec, Direction de la programmation, Direction du transport aérien, 28 pages.

- Les commissions aéroportuaires, comme envisagées, ne se verraient pas confier une véritable autonomie locale compte tenu du rôle dévolu à la Commission canadienne des aéroports en ce qui a trait à l'approbation des plans directeurs d'aéroports, des budgets et projets d'immobilisation, des emprunts, des contrats, des baux et de l'acquisition et de la cession des terrains et des propriétés.
- Les commissions aéroportuaires se verraient confier un risque financier trop élevé par rapport au degré d'autonomie qui leur serait confié.
- Des doutes ont été émis sur la viabilité à long terme des aéroports puisque les commissions aéroportuaires ne contrôleraient pas une part importante de leurs recettes provenant de la redistribution de la taxe de transport aérien.

Tout en reconnaissant le bien-fondé de l'objectif d'améliorer l'efficacité de la gestion des aéroports canadiens, plusieurs provinces n'étaient pas convaincues de la nécessité de modifier la structure pour adopter le principe des commissions aéroportuaires.

Les provinces se sont interrogées sur les intentions réelles du gouvernement fédéral dans ce projet. Celles-ci voulaient, entre autres, éviter que le fédéral se départisse de ses responsabilités et tente de faire assumer le risque financier de l'exploitation des aéroports par les organismes locaux.

Développements récents dans le dossier:

- A partir du 15 octobre 1985, le cadre organisationnel de l'administration centrale de Transports Canada a subi des transformations importantes dans son évolution vers une nouvelle structure.
- Neuf (9) des aéroports les plus importants au Canada font maintenant partie de l'administration centrale de Transports Canada à Ottawa et on retrouve parmi ceux-ci les aéroports de Dorval et de Mirabel.
- Le 3 octobre 1985, le ministre fédéral des Transports annonçait la mise sur pied d'un groupe d'étude dont le mandat consiste à examiner la structure de gestion des aéroports et à formuler des recommandations sur leur avenir.
- A la fin de septembre 1986, le Groupe de travail remettait son rapport. Celui-ci privilégie le modèle de l'administration aéroportuaire locale mais reconnaît le besoin de créer des sociétés de la Couronne pour assurer la transition.

Importance du programme:

Les recommandations du rapport Nielsen pourraient avoir un impact important pour le Québec, compte tenu du coût actuel des opérations aéroportuaires (750 M\$) dont environ 125,6 M\$ pour les aéroports québécois.

Nature des impacts:

Les recommandations qui visent à réduire la participation fédérale dans les aéroports par le transfert de la garde et de la gestion d'aéroports aux provinces ou aux municipalités ou par la formation d'autorités locales pourraient avoir des répercussions importantes.

Ces recommandations ont dans l'ensemble des conséquences semblables au projet antérieur visant à modifier l'administration aéroportuaire. Les normes de sécurité, de sûreté ou de services de sauvetage et d'incendie étant définies par Transports Canada et contrôlées par l'entremise de la délivrance des permis, tout changement dans la définition de ces normes ou dans leur application pourrait entraîner une augmentation des frais d'immobilisation ou d'exploitation pour le nouveau propriétaire. En somme, l'administration aéroportuaire sera à la merci du gouvernement fédéral en ce qui concerne ces questions.

De plus, puisque la plupart des aéroports fédéraux sont déficitaires et qu'ils ont besoin d'un financement permanent du fédéral, les instances locales ou les provinces pourraient être à la merci des décisions de Transports Canada pour obtenir des subventions à l'amélioration des immobilisations, lesquelles pourraient dorénavant être réduites.

Parmi les aéroports locaux que viserait à transférer le gouvernement fédéral, on en compte quinze au Québec (référence Tableau I). Plusieurs de ces aéroports sont situés dans des régions éloignées ou isolées et sont desservis par des transporteurs exploitant des services aériens réguliers. Compte tenu du faible niveau d'activité dans la majorité de ces aéroports, ceux-ci sont sans doute déficitaires. Advenant un transfert au gouvernement du Québec, ce groupe d'aéroports pourrait nécessiter des ressources financières importantes pour subventionner les projets d'immobilisation et leur exploitation.

Quant à la structure des aéroports montréalais, qui est également visée par ces recommandations, celle-ci a fait l'objet d'études spécifiques.

En effet, selon leur analyse, les firmes APA et Lavalin ont retenu le concept du "Airport Authority" tel qu'on le retrouve dans un grand nombre d'aéroports aux Etats-Unis. Toutefois, avant de songer à modifier la structure des aéroports montréalais et de créer une nouvelle société commerciale pour leur gestion, il est essentiel que le

gouvernement fédéral règle le problème qu'il a d'abord créé lorsqu'il a mis sur pied une structure reposant sur deux aéroports pour la desserte de cette région.

La nouvelle société commerciale risquerait autrement de se retrouver dans la difficile position d'être obligée d'assumer tous les risques financiers inhérents aux aménagements requis pour la consolidation des activités à un seul aéroport.

Analyses à effectuer:

Dans la mesure où Transports Canada présenterait au MTQ des propositions concrètes concernant la réforme de la gestion et de la propriété d'aéroports fédéraux, des analyses devront être effectuées pour mesurer l'impact financier de ce type de projet.

TABLEAU I

LISTE DES AÉROPORTS APPARTENANT AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET SITUÉS AU QUÉBEC

<u>Aéroports locaux commerciaux</u>	<u>Exploitant</u>
- Blanc-Sablon	TC/Municipalité
- Charlevoix	TC/Municipalité
- Chevery	TC/Municipalité
- Gaspé	TC/Municipalité
- Iles-de-la-Madeleine	TC
- Kuujjuaq	TC
- Natashquan	TC/Village de Natashquan
- Rimouski	TC/Municipalité
- Rivière-du-Loup	TC/Municipalité
- Roberval	TC/Municipalité
- Saint-Hubert	TC
- Saint-Jean	TC/Municipalité
- Schefferville	TC
- Sherbrooke	TC/Municipalité

<u>Aéroport local</u>	<u>Exploitant</u>
- Cartierville	TC

<u>Aéroports régionaux</u>	<u>Exploitant</u>
- Baie-Comeau	TC/Municipalité
- Mont-Joli	TC
- Rouyn-Noranda	TC/Municipalité
- Sept-Iles	TC
- Val-d'Or	TC

<u>Aéroports nationaux</u>	<u>Exploitant</u>
- Dorval	TC
- Québec	TC

<u>Aéroport international</u>	<u>Exploitant</u>
- Mirabel	TC

D) INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD DU QUÉBEC

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 187-189

II. DESCRIPTION

Construction de l'infrastructure de transport aérien dans le Nord du Québec. Le programme consiste à construire des aéroports et à installer des aides à la navigation aérienne dans chacun des quatorze (14) villages isolés du Nouveau-Québec.

III. OBJECTIF

L'accès aux collectivités isolées est l'objectif principal de ce programme.

Cependant, il faut dire que le gouvernement du Canada se devait de respecter les termes de la Convention de la Baie James et du Nord Québécois dont il est un des signataires.

Enfin, il faut souligner aussi que le gouvernement du Canada avait déjà réalisé d'autres programmes de cette nature et que les communautés isolées du Nord du Québec furent les dernières à bénéficier d'un tel programme.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

- Négocier le transfert, à la Province ou aux collectivités crie, de son obligation d'exploiter les trois aéroports en territoire cri.
- Modifier la comptabilité des dépenses de transport qui sert à établir les coûts à recouvrer, pour que les dépenses de cette nature visées par ce programme soient payées à même les recettes fiscales générales et ne soient pas uniquement à la charge des voyageurs aériens.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Le transfert de l'exploitation des trois aéroports criés aux collectivités criées ou au gouvernement du Québec entraînerait des frais majeurs surtout au niveau de la formation du personnel et de l'exploitation des infrastructures.

Il faut rappeler qu'en vertu des conditions de l'accord général portant sur des infrastructures aéroportuaires au Nouveau-Québec signé en septembre 1983, le Canada et le Québec ont convenu que la propriété, la construction et l'entretien des trois aéroports en territoire cri seraient de la responsabilité exclusive du Canada, tandis qu'en territoire Inuit le Québec participe à 40% au financement de la construction des installations aéroportuaires et assume l'exploitation et l'entretien de ces installations et équipements aéroportuaires et en conserve la propriété.

E) PRÉVISIONS POUR LES ACTIVITÉS DE L'AVIATION

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 190-194

II. DESCRIPTION

L'administration de l'Air de Transports Canada établit des prévisions sur les mouvements d'aéronefs, de passagers et de fret à l'échelle nationale et pour la plupart des aéroports où se déroulent des opérations aériennes commerciales.

III. OBJECTIF

Principalement, fournir aux gestionnaires, aux planificateurs des installations de transport aérien et au personnel d'exploitation de Transports Canada des prévisions sur le trafic qui leur permettent d'évaluer les besoins en équipement, de planifier l'aménagement d'infrastructure et d'estimer les recettes.

Deuxièmement, mettre à la disposition des transporteurs aériens, gouvernements provinciaux et du grand public une source de données sur l'aviation.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Il est envisagé de réduire les services de prévisions centralisés l'administration de l'Air et confier au secteur privé l'élaboration de modèles des activités d'aviation.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Le MTQ produit des études socio-économiques et effectue, lorsque requis, ses propres prévisions pour le développement du réseau des aéroports gouvernementaux.

Les principaux bénéficiaires étant les gestionnaires fédéraux, des modifications apportées à ce programme n'auraient aucun impact sur les programmes du MTQ ni sur le système du transport aérien dans la mesure où des prévisions justes permettront de planifier un développement adéquat.

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

A) RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 202-206

II. DESCRIPTION

La Garde côtière canadienne assure un service de recherche et de sauvetage afin de répondre aux appels de détresse dans les endroits relevant de la compétence du Canada, et d'aider à prévenir les pertes de vie.

III. OBJECTIF

Offrir des installations et des services de recherche et de sauvetage afin de réduire au minimum les pertes de vie et les blessures dans le secteur de la navigation maritime, et renseigner les plaisanciers pour promouvoir la sécurité, ainsi que le savoir-faire en cas d'urgence.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations dans l'ensemble mettent l'accent sur la sensibilisation et la formation pour prévenir les interventions inutiles.

Elles suggèrent d'accroître la participation des bénévoles et des organismes privés pour donner cette formation et mettre en oeuvre le programme de recherche proprement dit, d'augmenter la coopération avec les provinces et les organismes municipaux et, plus particulièrement des corps policiers pour la planification des mesures d'urgence; et optimiser l'utilisation du système SarSat; et aussi de mettre en vigueur un droit variable de délivrance de permis de navigabilité s'appliquant à tout navire, bateau de pêche et embarcation de plaisance.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les recommandations énumérées n'ont aucun impact sur les programmes de transport du ministère et devraient par ces programmes

contribuer à rehausser la sécurité du transport maritime en améliorant les mécanismes de prévention. Les propriétaires et les équipages de bateaux de pêche et des navires marchands, ainsi que les plaisanciers seront touchés par ces mesures.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Projet de loi C-75, art. 4. Loi sur la marine marchande: "Recouvrement des coûts de la Garde côtière".

Projet de loi C-75. Loi sur la marine marchande: "Réforme de la réglementation sécuritaire".

B) AIDES A LA NAVIGATION MARITIME

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 207-212

II. DESCRIPTION

- Régularisation du niveau d'eau du lac Ontario
- Aides à la navigation maritime: aides visuelles, sonores et radioélectriques
- Aides radioélectriques à la navigation maritime: liste détaillée des caractéristiques, de la situation géographique et des modalités d'exploitation des stations côtières et des installations de navigation hyperbolique
- Feux et signaux de navigation: liste de tous les feux et signaux sonores
- Navigation hivernale sur le fleuve Saint-Laurent: mise en place des estacades de glace et des îles artificielles dans les chenaux de navigation
- Prévisions sur le niveau des eaux dans le fleuve Saint-Laurent: prévisions sur la profondeur des eaux
- Navigation sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay: sondage et dragage des chenaux de navigation
- Expansion des voies maritimes

III. OBJECTIF

Elaborer, mettre sur pied et entretenir un réseau efficace d'aides à la navigation, entre autres des aides classiques à la navigation, des aides radio, effectuer des travaux de dragage et faciliter la navigation hivernale sur le fleuve Saint-Laurent.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations touchent dans l'ensemble la mise en oeuvre d'une politique sur les droits d'utilisation de toutes les aides à la navigation et du dragage.

Elles visent principalement à fixer des droits d'utilisation aux usagers, à imposer à tous les ports des droits d'utilisation pour toutes les aides à la navigation qui se trouvent dans leur zone, et de fixer un tarif de délivrance de permis de navigabilité s'appliquant à tous les navires commerciaux, bateaux de pêche et embarcations de plaisance; confier au secteur privé, à contrat, l'exploitation et l'entretien de toutes les installations du système Loran C.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Ces recommandations, qui sont déjà énoncées à l'article 4 du projet de loi C-75 sur la marine marchande, vont à l'encontre des objectifs du ministère qui visent à assurer un développement harmonieux et intégré du transport maritime au Québec puisqu'elles contribueront à pénaliser le transport maritime, le trafic portuaire et le commerce extérieur canadien et seront préjudiciables d'abord et avant tout à l'économie québécoise, compte tenu de l'ampleur des services de la Garde côtière le long du fleuve Saint-Laurent. Elles affecteraient négativement les programmes du Ministère via la Société des traversiers et les services subventionnés sur la Côte-Nord et aux Iles-de-la-Madeleine.

Le moment est certes mal choisi pour introduire de nouveaux frais aux usagers sur la route Saint-Laurent / Grands Lacs car les frais actuellement encourus sont nombreux et vont en augmentant (péages de la voie maritime, droits de quaiage, droits de ports, frais de pilotage, coût des assurances, service d'inspections de navires, etc.). Cette nouvelle perception ne pourrait qu'aggraver la situation en précipitant la réduction de l'activité portuaire au Québec au profit notamment des ports de la Côte ouest, des Maritimes et de la Côte est des Etats-Unis et en diminuant la compétitivité des produits canadiens sur les marchés extérieurs.

Il y a lieu de s'interroger sur la décision du gouvernement canadien d'instaurer un programme de recouvrement des coûts par l'imposition de frais aux usagers alors que la crise économique touche déjà durement le commerce maritime international et que des pays en étroite concurrence avec nous comme l'Europe ou les Etats-Unis tendent à encourager des transporteurs par le biais de subventions (subventions aux constructeurs de navires, et aux transporteurs du grain) et que les Etats-Unis envisageraient même de diminuer les tarifs de la voie maritime aux usagers.

Les droits supplémentaires imposés aux usagers vont rendre ce mode de transport encore plus onéreux; et affecter gravement son avenir au Québec en paralysant l'activité de ses ports, et de son artère majeure de transport, car la marge de manoeuvre permettant d'offrir des coûts compétitifs dans le domaine des transports est très étroite.

Le programme d'un recouvrement des coûts dans le mode de transport par eau est très complexe. La décision d'imposer de tels frais touchera l'économie, la compétition entre les ports et les routes utilisées. Les effets de l'application de ce recouvrement nous apparaissent donc désastreux. Cette question devrait faire l'objet d'un débat préalable et d'une analyse sérieuse des conséquences.

Le MTQ a déjà manifesté vivement son opposition à ce projet et si malheureusement un tel projet était adopté, il faudrait intervenir sur tous les aspects relatifs à son implantation afin d'en minimiser les incidences défavorables.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Projet de loi C-75, art. 4. Loi sur la marine marchande: "Impositions des droits d'utilisation pour les aides à la navigation".

C) DÉGLAÇAGE

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 215-220

II. DESCRIPTION

La Garde côtière assure des services d'information sur les glaces et des services de déglacage à la navigation commerciale dans les eaux canadiennes.

III. OBJECTIF

Veiller à l'entretien et à l'utilisation efficaces des brise-glaces, des hélicoptères et des installations et services visant à faciliter le mouvement sûr et rapide des navires dans les eaux recouvertes de glaces; prévenir les inondations causées par les embâcles sur le fleuve Saint-Laurent et ailleurs, selon les besoins, et participer à des activités précises ne relevant pas des attributions de la Garde côtière.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations portent surtout sur la réévaluation des divers facteurs influençant les services de déglacage.

Elles visent l'intégration des flottes maritimes civiles du Gouvernement fédéral, le remplacement des mécanismes actuels d'acquisition des navires, l'évaluation et l'application des normes d'armement en hommes des navires et la réévaluation de la politique sur la construction obligatoire au Canada des navires du gouvernement fédéral.

Et à imposer des droits d'utilisation pour les services de déglacage, et imposer des droits aux bénéficiaires lorsque des services de déglacage sont assurés à des fins autres que de transports.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les recommandations émises sur les sujets techniques tels les mécanismes d'acquisition des navires, l'évaluation et l'application des normes, la politique sur la construction des navires n'ont aucun impact

direct sur les programmes du ministère, mais la réévaluation de la politique sur la construction obligatoire du Canada des navires du gouvernement fédéral devrait attirer l'attention du ministère de l'Industrie et du Commerce.

Cependant, les recommandations touchant l'imposition des droits d'utilisation pour les services de déglacage n'auront que des impacts négatifs sur l'industrie québécoise du transport maritime et sur l'économie québécoise et canadienne; car les frais de service des brise-glaces désavantageront surtout les ports du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime, par rapport aux ports libres de glace comme Vancouver dans l'ouest ou Halifax dans l'est. Les frais de transport seront donc plus élevés dans les ports du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime, les rendant donc moins attrayants pour les expéditeurs. De plus, elles affecteront négativement les programmes du MTQ via la Société des traversiers et les services subventionnés sur la Côte-Nord et aux Îles-de-la-Madeleine.

En ce qui a trait aux services de brise-glaces utilisés pour des fins autres que de servir l'industrie, soit le contrôle des inondations, la protection de la souveraineté canadienne, l'approvisionnement des régions éloignées, la tâche d'identifier les véritables bénéficiaires de ces services et de partager les coûts entre ces divers groupes selon les services rendus sera très ardue. Comme ces recommandations sont déjà prévues à l'article 4 du projet de loi C-75, il faudra continuer à s'y opposer car leur mise en oeuvre éventuelle pourrait s'avérer inéquitable pour les zones riveraines au Québec.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Projet de loi C-75, art. 4. Loi sur la marine marchande: "Imposition des droits d'utilisation pour les services de déglacage".

D) SYSTÈMES ET SERVICES DE TRAFIC MARITIME

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 221-226

II. DESCRIPTION

- Services de radiocommunications maritimes: Prestation de services de sécurité maritime, de correspondance publique et de détresse dans les eaux canadiennes et les autres secteurs relevant de la compétence du Canada
- Services du trafic maritime et gestion du trafic maritime: Prestation de services de trafic maritime dans des secteurs donnés des eaux canadiennes
- Bulletins de sécurité maritime de navigation et bulletins d'information: Prestations de services d'information sur la sécurité maritime dans toutes les eaux canadiennes

III. OBJECTIF

Mettre au point, fournir, entretenir et exploiter efficacement les installations servant à offrir des services de trafic maritime, un réseau de stations radio-côtières et d'autres systèmes de communication et d'information afin de favoriser la sécurité, le mouvement rapide du trafic maritime dans les eaux canadiennes et adjacentes.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations touchent la restructuration de la gestion des activités de communication et des services de trafic maritime (STM).

Elles suggèrent de regrouper des fonctions de gestion et la formation de personnel polyvalent, de donner au secteur public l'exploitation nationale ou régionale du service radio de correspondance publique et d'en majorer les taux, et somme toute, d'imposer des droits d'utilisation des services de trafic maritime (STM).

V. ANALYSE DES IMPACTS

Ces recommandations créeront un impact négatif sur les programmes de transport du ministère au même titre qu'elles touchent les aides à la navigation; l'objectif fondamental du ministère étant de favoriser

le développement économique du transport maritime au Québec, l'impact global de ces droits supplémentaires imposés à l'utilisateur pourrait se refléter dans le déclin du trafic, dans l'efficacité du réseau et pourrait avoir de lourdes conséquences sur l'industrie et l'emploi au Québec.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Projet de loi C-75. Loi sur la marine marchande: "Services de trafic maritime", "Recouvrement des coûts de la Garde côtière".

PORTS

PORTS

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 229-238

II. DESCRIPTION

Ports Canada: la Société canadienne des ports doit s'acquitter de responsabilités touchant d'une part, l'ensemble du réseau portuaire national et, d'autre part, la gestion et l'exploitation des ports relevant de sa compétence. Ces ports sont ceux de: St-John's, Belledune, Sept-Iles, Chicoutimi, Baie-des-Ha!-Ha!, Trois-Rivières, Prescott, Port Colborne, Churchill. Les sociétés portuaires locales ont des responsabilités de gestion et d'exploitation des ports où elles sont établies, à savoir Halifax, Québec, Montréal, Vancouver, Prince-Rupert, Saint-Jean.

III. OBJECTIF

- Société canadienne des ports (SCP): Offrir un réseau portuaire efficace pour faciliter le commerce international du Canada et répondre aux besoins socio-économiques nationaux, régionaux et locaux.
- Commissions portuaires: Concourir aux mêmes objectifs que la Société canadienne des ports et permettre en outre une plus grande autonomie dans la gestion et l'exploitation des ports, tout en favorisant l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire.
- Havres et ports publics: Développer, administrer et entretenir les installations des havres et ports désignés, pour répondre aux besoins de la navigation commerciale et assurer un réseau national de transport maritime sûr et efficace.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations touchent dans l'ensemble des modifications au niveau de la gestion et du statut des havres et ports publics. Elles visent donc à permettre aux havres et ports publics qui sont viables, d'adhérer à la Société canadienne des ports ou de devenir une Commission portuaire, et d'éliminer certains havres et ports publics dont la nécessité n'est pas démontrée, et aussi à céder aux utilisateurs (i.e. les provinces, le secteur privé ou CN Marine) le plus grand nombre de

ceux-ci qui ne desservent qu'un seul usager, et de transférer les responsabilités de ceux dont les activités sont liées à la pêche à Pêches et Océans Canada.

Certaines recommandations suggèrent des modifications au niveau du financement des ports. Premièrement, les principaux ports ou les commissions portuaires devraient être exploités commercialement de manière à s'autofinancer de telle sorte qu'aucun fonds fédéraux ne soient requis. Deuxièmement, établir une politique sur les dividendes que la SCP serait tenue de verser chaque fois qu'il y aurait cession d'éléments d'actifs du gouvernement fédéral aux ports à moins que ces actifs soient vendus à la valeur du marché et troisièmement, convertir la Société canadienne des ports en société de portefeuilles (Ports Canadiens Associés - PCA).

Déterminer au cours des prochaines années si la privatisation de certains ports se traduirait par une plus grande rentabilité.

V. ANALYSE DES IMPACTS

La position du Québec face à la réforme portuaire canadienne a toujours été dans le sens d'une autonomie locale accrue pour les principaux ports du Québec.

Certaines des recommandations du groupe d'étude pourraient contribuer à mettre de l'avant cet objectif.

Des ports d'une égale importance et d'une viabilité financière potentielle semblable sont dotés de statuts administratifs différents et très inégaux; cette situation peut-être préjudiciable car les ententes financières varient selon leur statut. Il faudrait donc s'assurer qu'il y ait une plus grande uniformité dans les règles de la politique fédérale par catégories de port, pour éliminer les pressions et établir une plus grande équité et efficacité.

Les recommandations proposées nécessiteraient des modifications à la Loi sur la Société canadienne des ports de 1983 et devraient faire l'objet d'études plus poussées concernant ces points:

1. Cession de ports, havres et quais fédéraux

La recommandation visant le transfert de juridiction aux provinces de ports publics ne desservant qu'un seul usager (probablement non essentiels et non rentables) ne s'avérerait pas nécessairement avantageuse. Pourquoi les provinces devraient-elles se substituer au gouvernement du Canada comme propriétaire et prendre seules le risque de la viabilité de ces ports, de l'entretien des infrastructures, etc. Même si la Société des traversiers du Québec utilise de façon exclusive plusieurs quais fédéraux, il faut comprendre que l'emplacement, le type d'installation et l'état des infrastructures peuvent ne pas répondre

adéquatement à ses besoins. Dans ce contexte, cette recommandation doit être accueillie avec beaucoup de réserve et les transferts éventuels traités cas par cas en fonction des intérêts du Québec.

Si le maintien de ces ports s'impose, le gouvernement fédéral devrait continuer à les gérer. Dans certains cas, le transfert d'installations au secteur privé pourrait contribuer à un regain d'efficacité et voire même à la rentabilité.

La rationalisation de certaines de ces infrastructures portuaires et la fermeture éventuelle des ports et havres les moins rentables permettraient sûrement d'améliorer la performance des autres ports, mais susciteraient de vives réactions dans les régions et milieux desservis par ceux-ci.

2. Régime administratif

Accorder aux havres et ports publics viables ou qui pourraient l'être, la possibilité de devenir une commission portuaire (il n'y en a aucune au Québec) ou de se joindre à la Société canadienne des ports, c'est leur permettre d'accéder à un niveau plus élevé d'autonomie de gestion et d'exploitation.

Convertir la Société canadienne des ports en société de portefeuille (Ports canadiens associés) c'est permettre de confier les responsabilités de gestion aux sociétés de port locales qui seraient comptables de leur administration et aptes à suivre l'évolution des besoins, et se traduirait par un gain d'efficacité et de souplesse.

Ces recommandations seraient susceptibles d'améliorer la marge de manoeuvre des gestionnaires des ports sous la juridiction de la Société canadienne des ports et contribueraient au renforcement de la présence des intérêts locaux.

Il faudrait s'assurer que ces objectifs puissent être atteints et reçoivent l'approbation des directions portuaires concernées.

Il faudrait en faire une analyse détaillée et procéder à une consultation auprès des milieux intéressés.

3. Privatisation

Etudier la possibilité de privatiser certains ports pour une plus grande rentabilité.

Si au cours des prochaines années certains ports réussissent à établir une solvabilité et deviennent individuellement plus autonomes, il y aurait peut-être lieu de voir à les privatiser pour redonner de l'initiative au secteur privé et les inciter à contribuer à la mise en valeur et à la rentabilité du système portuaire.

SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS
SUBVENTIONS AUX SERVICES VOYAGEURS DE VIA

SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS
SUBVENTIONS AUX SERVICES VOYAGEURS DE VIA

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 242-252

II. DESCRIPTION

Ce programme comprend la planification du réseau des services ferroviaires voyageurs exploités par Via Rail suivant un contrat passé avec Transports Canada, ainsi que le paiement de 100% de l'écart entre les recettes et les coûts totaux (soit les frais des compagnies de chemin de fer et les propres dépenses de Via Rail).

III. OBJECTIF

Maintenir des services non rentables, promouvoir de meilleurs services voyageurs et accroître la mesure dans laquelle Via Rail tient compte des politiques du ministre.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations visent à favoriser un débat public constructif sur les services ferroviaires voyageurs, à surseoir tout grand investissement dans les nouveaux équipements, à fixer des objectifs de recouvrement des coûts pour chaque classe de service de VIA, à abandonner les services qui n'atteignent pas les objectifs de recouvrement, à confier uniquement à Transports Canada la surveillance et l'examen de rendement de Via Rail et à favoriser des contrats négociés entre Via Rail et les compagnies de chemin de fer à l'égard de services précis.

V. ANALYSE DES IMPACTS

L'essentiel des recommandations du rapport Neilsen sur les services ferroviaires aux voyageurs se retrouvent dans le projet de loi C-97, Loi nationale sur les services ferroviaires des voyageurs soient les objectifs financiers de Via Rail, le partage des responsabilités entre Via Rail et Transports Canada et les niveaux de recouvrement des coûts par type de services offerts.

D'une part, il est plus que probable que Via Rail n'améliore pas ses performances au chapitre des coûts d'opération compte tenu que ceux-ci sont composés de plus de 60% de frais ferroviaires de la part du CN et du CP (360 M\$ en 1984). Le dernier 40% des coûts d'opération dépend largement des méthodes de gestion de Via Rail et de la vétusté de ses équipements.

D'autre part, le projet de loi C-97 ne fixe essentiellement que des objectifs de recouvrement de coûts sans vraiment changer les règles du jeu au chapitre des coûts ferroviaires très largement responsables des déficits et à celui des règles d'opération des trains de voyageurs (ex.: nombre d'employés obligatoires, méthode de gestion des équipements, syndicalisation par corps d'emploi, entretien, priorité des trains de voyageurs avec veto des compagnies de chemins de fer, etc.).

Une telle politique serait défavorable à la desserte du corridor Montréal/Québec puisque les autres tronçons du corridor Québec/Windsor ont bénéficié d'importantes améliorations aux infrastructures au cours des dernières années. Dans son état actuel, le service du tronçon Montréal/Québec est peu attrayant et pourra difficilement atteindre ses objectifs financiers, malgré les sommes importantes investies dans la rénovation de la gare du Palais et le retour des trains au centre-ville de Québec.

Dans ce contexte, d'ici 2 ou 3 ans, le Québec devra soit combler les déficits d'opérations évalués à 16 000 000 \$ par année selon les états financiers de 1984 de Via Rail inclus dans le rapport Nielsen pour le maintien de la desserte dans le corridor Montréal/Québec et de la ligne Montréal-Gaspé, ou soit laisser le gouvernement fédéral abandonner ces services auquel cas, le Québec hériterait de l'odieux pour le refus de contribuer financièrement au maintien de ces services. Cette règle ne s'appliquerait cependant pas aux lignes dites éloignées (Montréal-Chicoutimi, Montréal-Cochrane) car les lignes sont exemptes d'objectif de recouvrement. Par ailleurs, les services ayant Montréal comme terminus mais à destination hors-Québec (ex.: Montréal-Ottawa, Montréal-Toronto, Montréal-Halifax, etc.) seront soumis aux mêmes règles. Ces services pourraient donc faire l'objet de coupures advenant qu'ils ne rencontreront pas les objectifs fixés.

Le rapport Nielsen recommande de fixer le prix des services de bord de Via Rail de manière à en recouvrer tous les coûts. L'application rigide de cette proposition pourrait amener la disparition des services de voitures-lits sur les dessertes régionales de l'Abitibi, du Saguenay/Lac-Saint-Jean et de la Gaspésie.

A la lumière des recommandations du Rapport Nielsen sur les services ferroviaires voyageurs et considérant les implications ferroviaires pour le Québec du projet de loi C-97 et dans l'optique de son adoption éventuelle, le ministère des Transports devra:

- 1) exiger du ministère des Transports du Canada qu'il fournisse les données précises relatives aux frais ferroviaires et aux coûts d'exploitation de Via Rail;
- 2) réévaluer à la lumière de ces données l'ampleur des transferts possibles des déficits de Via Rail au Québec et ce par chacun des services concernés par un éventuel abandon;

- 3) faire front commun avec les autres provinces, et surtout l'Ontario, pour obliger le gouvernement fédéral premièrement à changer concrètement les règles du jeu concernant les coûts ferroviaires et les méthodes de gestion de Via Rail et deuxièmement assurer une représentation administrative des provinces participantes au déficit de Via Rail; ainsi, advenant une participation du Québec au maintien de certains services qu'il jugerait essentiels, le Ministère participerait aux décisions concernant les tarifs, le niveau de service et les méthodes de gestion de Via Rail sur son territoire.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Projet de loi C-97 "Loi nationale concernant le transport ferroviaire des voyageurs".

TRANSPORT DU GRAIN

TRANSPORT DU GRAIN

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 257-270

II. DESCRIPTION

Transport du grain: Détermination et analyse des problèmes de manutention et de transport du grain, et formulation de conseils et de lignes directrices sur le transport du grain.

Office de transport du grain (OTG): Coordonner les wagons céréaliers et les affecter à la Commission canadienne du blé (CCB), à l'industrie céréalière et aux producteurs; également veiller à la fiabilité et à l'efficacité du réseau du transport du grain.

Remise en état des embranchements: Des lignes précises incluses dans un réseau permanent, par décret, sont admissibles à une remise en état selon des normes convenues.

Acquisition et location de wagons-trémies: Acquisition et contrôle financier du parc de wagons-trémies céréaliers du gouvernement fédéral.

III. OBJECTIF

Assurer un réseau de ramassage et de distribution adéquat, fiable et efficace pour acheminer le grain canadien vers les marchés intérieurs et d'exportation.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations visent à permettre à l'industrie céréalière du Canada de demeurer concurrentielle sur les marchés mondiaux en l'intégrant davantage de façon à diminuer les coûts de transport le réseau de ramassage, de manutention et de distribution du grain. A cette fin, le Groupe d'étude recommande ce qui suit:

1. Verser directement aux producteurs les paiements prévus dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, comme le recommande l'enquête Hall sur la subvention du Nid-de-Corbeau.

2. Etendre sans restriction et favoriser l'utilisation de taux marchandises d'encouragement, en autorisant les compagnies de chemin de fer à conserver une part raisonnable des gains de productivité que donnent ces taux.
3. Négocier le transfert de la propriété des wagons-trémies aux compagnies de chemin de fer à des conditions appropriées. La transaction devrait comprendre les wagons loués et les coûts de location connexes, et les compagnies de chemin de fer devraient être autorisées à recouvrer les coûts de location à même les taux de marchandises du grain.

Entretemps, revoir le contrat de location en vue de réduire les coûts au minimum, entre autres de manière à autoriser l'utilisation des wagons pour le transport d'autres marchandises, et prévoir les garanties de rendement voulu pour les mouvements de grain.

4. A titre de mesure provisoire, instaurer le recouvrement des coûts à l'Office de transport du grain.
5. Ramener les ressources consacrées à ce programme à un noyau de 8 à 12 employés professionnels et de soutien, qui conseilleraient le ministre sur diverses questions d'importance régionale ou nationale ayant trait au grain et aux marchandises ferroviaires.
6. Abroger la politique garantissant le maintien des embranchements.
7. Envisager des solutions de rechange aux investissements dans la remise en état des embranchements, dont l'abandon des embranchements, le camionnage et, peut-être, des paiements uniques aux producteurs et aux localités qui en souffriraient. Conformément au Rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires de la Commission canadienne des transports, la législation pourrait être modifiée pour assouplir les conditions du versement de fonds au mode de transport le moins coûteux.
8. Exclure le port de Churchill du réseau de distribution du grain à compter de la saison de navigation de 1986, à moins que des arguments impérieux ne plaident le contraire dans l'étude Canada-Manitoba sur le port, laquelle doit se terminer en décembre 1985 (cette étude est en cours actuellement).
9. Si les mesures prioritaires susmentionnées étaient adoptées et que le réseau de distribution et de manutention du grain correspondait davantage aux conditions du marché, l'Office de transport du grain pourrait être démantelé graduellement.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Le rapport du Groupe d'étude permet de dégager trois objectifs concernant le transport du grain:

- 1) Rationalisation du réseau
- 2) Système de transport efficace et rentable
- 3) Développement de la concurrence afin que ce milieu réponde aux conditions du marché

Les propositions retenues par le Groupe d'étude portent sur certains programmes administrés par le gouvernement fédéral et touchant le transport des grains.

- 1) Si les paiements sont versés aux producteurs, qu'ils le soient uniquement aux producteurs de grains réglementaires contrairement à la recommandation du rapport Hall qui propose "le versement d'une subvention aux producteurs individuels en fonction de leurs ventes nettes de grains peu importe que ceux-ci soient vendus à des fins d'exportation, de transformation ou d'alimentation du bétail (1)."

De plus, le rapport Hall recommande "le versement d'une subvention aux producteurs des provinces de l'Est proportionnellement aux pertes de revenu attribuables à ce changement de modalité de paiement (2)."

Cette proposition comporte un élément positif car elle amènerait les producteurs à considérer le coût réel du transport et de la manutention du grain et à choisir un mode de transport moins coûteux et à exiger un système de transport plus efficace.

Elle introduit, par ce fait, dans le système un élément de sensibilisation aux forces du marché.

- 2) En supposant que la subvention soit versée aux compagnies de chemin de fer, les taux deviendraient compensatoires, i.e. que les coûts constants invariables seraient recouvrés. De plus, la LTGO devrait permettre aux compagnies de négocier des taux sous certaines conditions et aussi favoriser le développement de trains unitaires jusqu'à Québec et/ou Montréal aux mêmes taux que ceux accordés à Thunder Bay, que ce soit en saison de navigation ou non, puisque les ports possèdent déjà l'infrastructure nécessaire à ce type de manutention.

(1) Rapport Hall, "Overview", p. 3.

(2) Idem, p. 19.

- 3) Dans l'optique de cette proposition, il faudrait que les compagnies de chemin de fer puissent fixer des taux de façon à couvrir les nouveaux coûts dus à l'acquisition des wagons-trémies. Le gouvernement fédéral devrait se retirer dans ce domaine. Les taux statutaires tels que définis par la LTGO ne permettent pas les gains de productivité.

- 4-5-9) Ces propositions concernent l'Office de transport du grain qui est un organisme créé par la LTGO.

Si ce secteur de l'économie canadienne devenait de plus en plus déréglementé, l'organisme aurait de moins en moins de responsabilités et à la limite n'aurait plus sa raison d'être.

Comme mesure transitoire, l'Office de transport du grain devrait au moins être doté de moyens afin de s'autofinancer.

- 6) Depuis 1973, le réseau ferroviaire de l'Ouest est protégé, i.e. environ 98% de ce réseau ne peut être soumis à une requête en abandon jusqu'en l'an 2000.

Il serait souhaitable que cette politique soit abrogée afin de faciliter la rationalisation du réseau et d'obtenir un système de transport plus efficace et plus rentable.

D'une part, cette proposition s'inscrit aussi dans l'optique du projet de loi basé sur le document "Aller sans entraves".

- 7) En facilitant l'abandon d'embranchements selon cette proposition, il faudrait tenir compte des embranchements où les investissements ont déjà été réalisés et à l'avenir, utiliser des critères de rentabilité pour les embranchements tributaires de ce transport susceptibles d'être des constituants du réseau.

Les propositions contenues dans le document "Aller sans entraves" peuvent aussi s'appliquer à ces embranchements, en ajoutant les recommandations du rapport ci-haut cité à ce sujet:

- favoriser le développement de systèmes d'appoint, tels de chemins de fer d'intérêt local, transport par camion, etc.;
- verser des subventions, si besoin, mais au mode de transport le moins coûteux.

- 8) Le gouvernement fédéral a annoncé un investissement de 14 millions \$ au port de Churchill.

Il est à noter que cet investissement pourrait entraîner des pressions du milieu en vue d'améliorer cette ligne dont les conditions assez déplorables ne correspondent pas à celles du réseau.

Conclusion

Le Canada doit conserver sa position d'exportateur de grain tout en soumettant ce secteur de l'économie aux forces du marché afin qu'il puisse s'adapter à toute nouvelle demande concernant les grains à l'exportation et dans cette perspective, il faut un système de transport rentable et efficace.

Par ailleurs, le ministère s'interroge sur le maintien du régime d'exception du réseau tributaire du transport du grain dans l'Ouest (P.L., C-126) qui nécessite un déboursé de l'ordre de 650 millions \$ par année pour les services de transport et un programme de remise en état d'embranchements de 1,2 milliards \$ au cours d'une période de 15 ans. Il est difficile de se convaincre que les avantages de la concurrence ne puissent également s'appliquer de façon bénéfique à cette partie du réseau.

Dès 1983, le ministère a souligné les conséquences de cette politique et l'aspect factice de la sous capacité du réseau ferroviaire de l'Ouest perçue à cette époque. Il en est résulté, entre autres, un acheminement de plus en plus important du grain par les ports de la côte ouest au détriment des activités maritimes et portuaires du système Saint-Laurent/Grand Lacs et des ports de la côte est. Le volume de grains transportés vers les ports de la côte ouest a dépassé celui acheminé par les ports de la côte est pour la première fois à la fin de la campagne 1985-1986.

SUBVENTIONS AUX EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES

SUBVENTIONS AUX EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 278-282

II. DESCRIPTION

La Commission canadienne des transports (CCT) comble intégralement les déficits d'exploitation qu'enregistrent les compagnies de chemin de fer à l'égard d'embranchements non rentables situés ailleurs que dans les Prairies jusqu'à ce que soit approuvé leur abandon.

III. OBJECTIF

Indemniser les compagnies de chemin de fer des pertes subies pour les services marchandises non rentables qui sont fournis au titre de services publics commandés sur des embranchements désignés.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Prier la CCT d'accélérer le processus d'audience sur les abandons d'embranchements en général, et un délai maximal de 6 mois pour la publication d'une décision devrait lui être suggéré.

Prier la CCT d'effectuer, avant les audiences publiques, sa propre évaluation des services de remplacement si un intervenant directement touché par l'abandon proposé soulève la question.

Prier la CCT d'établir une stratégie de communication, pour rendre publics, avant l'audience, les coûts, les recettes et le trafic sur les lignes qui font l'objet de requêtes en abandon.

Dans la mesure où les compagnies de chemin de fer continuent à recevoir des subventions pour leurs embranchements, le calcul des pertes devra être modifié pour autoriser une contribution aux coûts fixes et une provision pour les nouveaux investissements jugés nécessaires au maintien des services essentiels.

Conformément au Rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires de la CCT, déposer des modifications législatives visant à simplifier le processus, à donner plus de latitude dans le déboursement des fonds et à réaffecter ainsi les subventions au mode de transport de remplacement le moins coûteux et à permettre dans des circonstances spéciales, le versement des stimulants financiers uniques pour faciliter l'abandon.

V. ANALYSE DES IMPACTS

D'une part, les recommandations visant l'accélération des requêtes en abandon seraient pleinement justifiées dans le cadre d'une refonte de la politique fédérale à cet égard qui tiendrait compte des besoins du Québec. D'autre part, les recommandations au sujet du financement des lignes non rentables sont incomplètes et n'offrent aucune garantie que les compagnies de chemin de fer s'efforceront d'améliorer leurs services. La rémunération doit inclure une portion incitative à l'amélioration des services. Cette approche est d'ailleurs retenue pour les services ferroviaires voyageurs. De plus, aucune recommandation ne prévoit encourager la prise en charge de ligne à faible densité par des entreprises locales (chemin de fer d'intérêt local), tel un programme d'aide à la remise en état des voies. Notons que la déréglementation ferroviaire américaine (Stagger's Act de 1980) offre un tel programme et que plusieurs états se sont impliqués sous diverses formes pour assurer la continuité de services ferroviaires marchandises délaissés par les grandes compagnies.

Une telle politique nécessite également la définition d'un réseau de base afin d'identifier les lignes à préserver et les solutions appropriées. Rappelons que lors de leur rencontre en novembre 1984, les ministres québécois et fédéral des Transports avaient convenu verbalement d'un moratoire sur l'abandon des lignes au Québec, afin de permettre à la province de définir un tel réseau. Le moratoire n'a pas été appliqué, mais les travaux nécessaires sont en cours au ministère. Il y aura lieu d'insister pour confirmer le moratoire afin d'éviter le démantèlement prématuré de lignes de chemin de fer. Un tel moratoire a été promulgué pour les lignes tributaires du transport du grain de l'Ouest et maintenu dans le projet de loi C-126 (Loi nationale sur les transports).

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

- Projet de Loi nationale sur les transports.
- Projet de Loi sur les chemins de fer.

DÉPENSES DE TRANSPORT POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

DÉPENSES DE TRANSPORT POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

A) ROUTES

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 289-295

II. DESCRIPTION

Programme de renforcement et d'amélioration des routes des provinces de l'Atlantique (RARPA): Améliorer les routes du réseau principal, afin d'uniformiser les limites de tonnage et le gabarit des camions.

Ententes fédérales-provinciales sur les routes (EFPR): Financement conjoint de projets d'amélioration des routes, pour stimuler le développement économique du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve.

Ententes auxiliaires sur le développement des transports (EADT): Financement conjoint de projets d'amélioration des transports, pour stimuler le développement économique du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard.

III. OBJECTIF

Mettre à profit les améliorations des transports pour stimuler le développement économique et uniformiser les normes de construction routière, afin de faciliter la circulation interprovinciale des camions.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Le Groupe d'étude recommande au Groupe de travail que le gouvernement envisage ce qui suit:

1. Incorporer toute l'aide financière consentie par le gouvernement fédéral au chapitre des routes dans des ententes auxiliaires faisant partie d'ententes de développement économique et régional (EDER) qui tiennent compte des priorités établies par les provinces quant à l'utilisation générale des fonds accordés.

2. Faire participer très tôt Transports Canada à toutes les négociations d'ententes fédérales-provinciales de développement économique et régionale (EDER), afin de déterminer de façon plus globale les échanges possibles avec des programmes de transports ou d'autres programmes, ou les deux.
3. Entreprendre dans toutes les provinces une évaluation des besoins en transports (urbains et autres) qui cadrent avec les objectifs du programme d'ententes de développement économique et régional (EDER), en vue d'établir, en consultation avec les provinces, les priorités en matière d'aide aux transports pour le développement économique.
4. Formuler clairement un ensemble de critères uniformes et judicieux qui servirait à attribuer aux provinces les fonds prévus dans les ententes de développement économique et régional (EDER).

V. ANALYSE DES IMPACTS

Le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec ont conclu, le 14 décembre 1984, une entente de développement économique et régional Canada-Québec. Cette entente identifie les transports comme une des priorités stratégiques contribuant au développement économique. Les ministres signataires ont donc convenu de mettre en oeuvre une entente auxiliaire portant sur le développement des transports.

Parmi les objectifs de cette entente auxiliaire, un concerne l'amélioration du réseau routier. Plus spécifiquement, il vise à: "faciliter l'accès et soutenir l'activité économique de régions périphériques du Québec par des améliorations aux infrastructures routières".

L'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports est entrée en vigueur le 8 juillet 1985 et viendra à expiration le 31 mars 1990. Elle implique une participation financière de 170 M\$ des gouvernements, soit 85 M\$ par le gouvernement du Canada et 85 M\$ par le gouvernement du Québec.

Le volet "amélioration d'infrastructures routières" accapare quelque 98 M\$ et prévoit un partage 50% - 50% du coût de chacun des projets.

D'autres provinces ont également signé des ententes semblables avec le gouvernement fédéral au cours des dernières années. Les montants alloués à l'amélioration ou la construction du réseau routier de même que l'ampleur et les modalités des contributions fédérales/provinciales peuvent cependant variés selon la province ou la caractéristique des projets.

B) TRANSPORTS URBAINS

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 296-299

II. DESCRIPTION

Déplacement de lignes et croisements de chemins de fer (DLCCF): Aider les provinces ou les municipalités à financer le déplacement de voies ferrées en milieu urbain et à supprimer les passages à niveau.

Aide financière aux transports urbains (AFTU): Aider les provinces à financer les améliorations des transports urbains et à éliminer les passages à niveau, surtout en milieu urbain.

Services ferroviaires de banlieue (SFB): Aider à financer la modernisation des services ferroviaires de banlieue dans la région de Montréal.

III. OBJECTIF

Fournir une aide financière limitée aux municipalités pour l'amélioration des transports urbains, et aux provinces pour l'élimination des passages à niveau.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Le Groupe d'étude recommande au Groupe de travail que le gouvernement envisage ce qui suit:

Ne pas demander l'autorisation de rétablir le programme d'aide financière aux transports urbains.

Donner suite à la requête du Québec et prolonger la période de financement du service ferroviaire de banlieue de la région de Montréal.

Déposer un projet de loi visant à modifier la Loi sur le déplacement de lignes et les croisements de chemins de fer, de façon à mettre fin à tout financement du gouvernement fédéral à cet égard et à limiter le rôle de ce dernier à celui d'arbitre. La loi nationale sur les transports devrait également être modifiée afin de refléter ce rôle d'arbitre.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Ce groupe de dépenses se divisent en trois programmes distincts totalisant 35 000 000 \$ (1984) pour le gouvernement fédéral. Il s'agit premièrement des déplacements de voies ferrées en milieu urbain, deuxièmement de l'élimination des passages à niveau et troisièmement de la modernisation des trains de banlieue. Le rapport Nielsen recommande d'abolir les deux premiers programmes ci-haut mais de poursuivre jusqu'en 1989 celui concernant la modernisation de la ligne Montréal-Rigaud.

Sur les 62,4 M\$ (10 \$ par habitant) alloués au Québec, 32,4 M\$ ont été consacrés à des projets de croisements de lignes de chemin de fer et le reste soit 30 M\$ aura servi à financer une partie de la modernisation des trains de banlieue dans la région de Montréal.

Le Québec demande la reconduction d'un programme consacré à l'étagement des passages à niveau. Il est en effet impensable que le gouvernement fédéral se retire d'un programme dans lequel il est engagé depuis plusieurs années d'autant plus que l'aspect "élimination des passages à niveau" est une responsabilité essentiellement fédérale. Si l'on considère les retombées positives de ce programme sur la sécurité et l'amélioration de la circulation, il ne fait aucun doute que ce programme doit être reconduit. Ainsi, bien qu'on aura construit ou amélioré 150 à 170 croisements étagés, la Commission canadienne des transports évaluait, il y a quelques années, à 430 le nombre de projets prioritaires. Au Québec, les projets sont suffisamment nombreux pour justifier un nouveau PATU.

De plus, nous souhaiterions que la durée de ce programme soit portée de 5 à 10 ans. L'expérience passée a, en effet, démontré qu'un délai de 5 ans était trop court pour lever toutes les contraintes administratives techniques et légales liées à la planification, à la programmation et à la réalisation des projets.

Enfin, soulignons que le Québec s'oppose à la recommandation ontarienne à l'effet que les montants disponibles soient alloués en fonction des besoins plutôt qu'au prorata de la population. Qu'il nous suffise de dire qu'en vertu d'un tel régime, l'Ontario s'est accaparé, entre 1975 et 1978, 71,6% des montants disponibles pour des projets de croisements étagés, alors que le Québec en a retiré 6,6%.

La requête du Québec de prolonger la période de financement du service ferroviaire de banlieue de la région de Montréal a été approuvée par Ottawa.

AIDE AU TRANSPORT MARITIME

AIDE AU TRANSPORT MARITIME

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 301-314

II. DESCRIPTION

Services de traversiers: Subventions accordées aux services de traversiers pour passagers et marchandises entre divers points de la Côte-Est.

Subventions aux provinces pour les services de traversiers: Subventions versées à la Colombie-Britannique, au Québec et à Terre-Neuve pour certains services de traversiers.

III. OBJECTIF

Participer aux coûts des services de traversiers qui, autrement, ne seraient pas offerts sinon à des taux considérablement supérieurs. Aux termes d'une politique adoptée par le cabinet en 1976, ces services découlent de cinq objectifs:

1. fournir les services prescrits dans la Constitution (relier Ile-du-Prince-Edouard et Terre-Neuve au continent);
2. fournir des services en remplacement de ceux que stipule la Constitution;
3. fournir les services de cabotage de Terre-Neuve et du Labrador;
4. favoriser des possibilités particulières de développement;
5. atténuer l'isolement.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations visent principalement à mettre fin aux subventions fédérales accordées aux provinces; elles suggèrent donc de ne pas renouveler les accords avec Québec, Terre-Neuve, Colombie-Britannique, de mettre fin aux subventions à l'Ile-du-Prince-Edouard et Terre-Neuve versées pour les services qui remplacent les services constitutionnels, de cesser de subventionner les services de traversiers le long de la côte du Labrador; de lancer des appels d'offres pour l'exploitation prolongée des services subventionnés, et exiger à CN l'imposition de taux rentables pour son service de transport de marchandises entre le continent et Terre-Neuve. Etablir des objectifs de recouvrement des coûts pour chacune des catégories de service.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Cette recommandation voulant mettre fin aux subventions fédérales accordées aux provinces aura un effet négatif sur les programmes du ministère, puisque le Québec devra assumer seul le coût de ces services essentiels pour relier les communautés isolées. Le gouvernement fédéral a versé 2,9 M\$ en 1984-1985 pour la desserte de la Moyenne et Basse Côte-Nord. L'entente passée avec le Québec portait, à l'origine, sur une période de cinq ans prenant fin en 1983-1984, mais elle a été, à deux reprises, prolongées d'une année. Cet accord prenait donc fin avec l'année 1985-1986. Pour la présente année, le Ministère est en attente d'une décision de Transports Canada.

Une telle volonté pourra avoir des conséquences sur les droits imposés aux usagers ceux-ci devant peut-être en payer une plus grande partie.

Cependant, le gouvernement fédéral dans le document "Aller sans entraves" affirme le principe "d'un appui direct sur le financement des services non rentables de transport, mais s'attend toutefois à ce que les usagers assument leur part équitable des frais".

PONTS

PONTS

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 335-339

II. DESCRIPTION

- Administration du pont Blue Water
- Pont Victoria Jubilee
- Ponts Jacques-Cartier et Champlain
- Remplacement - ponts publics sur les canaux
- Programme de transports de surface - ponts

Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de divers ministères et programmes, participe à la construction, à l'administration, au contrôle et à la propriété de ponts.

III. OBJECTIF

Construire, entretenir et administrer les ponts.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations visent le transfert de la responsabilité des ponts fédéraux aux provinces; elles suggèrent donc d'élaborer et de mettre en oeuvre des stratégies de transfert des responsabilités selon lesquelles les ponts seront considérés comme monnaie d'échange possible dans les négociations entre le gouvernement fédéral et les provinces et d'élaborer entretemps des plans d'action visant à réduire le coût net des ponts fédéraux.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Le transfert au Québec des ponts Champlain, Jacques-Cartier et Victoria ainsi que d'une longueur de 10 km de l'autoroute Bonaventure a des impacts techniques et financiers.

Il est certain que les problèmes techniques relativement à la possession et à l'entretien de ces ponts peuvent être résolus par le Québec qui a le personnel spécialisé pouvant s'adjoindre les consultants requis selon l'importance des problèmes soulevés.

Cependant, en ce qui a trait à l'aspect financier qui résulte de la possession de ces structures, le Québec vit actuellement de fortes restrictions budgétaires et ne peut prendre, de ce fait, cette nouvelle responsabilité sans une compensation financière importante.

Il n'est pas possible d'indiquer de façon précise les budgets supplémentaires requis pour la conservation en bon état des trois structures Champlain, Jacques-Cartier et Victoria y compris une longueur de 10 km de l'autoroute Bonaventure. En prenant connaissance du rapport Nielsen, nous constatons que la Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. a un budget de fonctionnement de 11,9 M\$.

On note également que le gouvernement du Canada a versé 1,7 M\$ en 1984-1985 au Canadien National comme contribution à l'entretien du pont Victoria. Cette contribution fait suite à une entente négociée avec le Canadien National (nous ne connaissons pas la contribution de ce dernier).

En résumé, les problèmes techniques reliés à l'entretien de ces structures peuvent être surmontés mais les aspects financiers dont nous avons un aperçu sont très importants. Pour connaître le coût réel rattaché à un tel transfert, il nous faudrait faire une étude beaucoup plus poussée. Néanmoins, ce transfert de responsabilité ne présente aucun avantage pour le Québec.

RECHERCHE EN TRANSPORTS

RECHERCHE EN TRANSPORTS

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 345-354

II. DESCRIPTION

La Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports (CCT) fait des recherches socio-économiques pour épauler les activités de réglementation de la Commission et pour conseiller le ministre, tel que le stipule son mandat.

Des travaux de recherche et de développement spécialisés commandés par les administrations opérationnelles de Transports Canada ou par d'autres ministères fédéraux pour concourir aux objectifs d'exploitation, de réglementation et d'acquisitions du ministère sont de plus faits par le Centre de développement des transports (CDT) qui entreprend également, sur les conseils de représentants de l'industrie, des études destinées à faciliter et à stimuler les investissements et l'innovation dans tout le secteur des transports.

A ces deux groupes de recherche s'ajoutent les programmes universitaires de Transports Canada dont les modes de financement sont:

- des bourses à des étudiants post-universitaires;
- des contributions négociées à des recherches menées par des professeurs d'universités canadiennes;
- un financement de base des travaux des centres de recherche sur les transports des universités de la Colombie-Britannique, du Manitoba, de Montréal, du Nouveau-Brunswick, de York-Toronto et de Dalhousie.

III. OBJECTIF

Les activités de recherche visent avant tout à parfaire la base de renseignements nécessaires à la formulation des politiques du gouvernement et à aider au développement de techniques de transport adaptées aux conditions canadiennes.

La disponibilité d'un plus grand nombre de professionnels qualifiés pour les secteurs privé et public a toujours été considérée comme un avantage secondaire appréciable.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

- Dissoudre la Direction de la recherche et du développement, y compris le Centre de développement des transports (CDT), et éliminer les années-personnes connexes.
- Confier aux administrations modales les recherches nécessaires pour leurs propres programmes et déterminer si les comités consultatifs de recherche doivent demeurer en place.
- Transférer à Transports Canada les activités de recherche socio-économique de la CCT qui sont indispensables à l'élaboration des politiques par le ministère, c'est-à-dire environ 20 années-personnes.
- Fournir l'aide financière de l'État destinée aux travaux de recherche et de développement du secteur privé par le truchement des programmes de développement industriel du MEIR.
- Créer un conseil consultatif national de recherche sur les transports indépendant et financé par le gouvernement fédéral, qui s'occuperait principalement de recherches socio-économiques sur des questions de transports qui sont d'une importance nationale et régionale.
- Comme il est nécessaire de continuer à mener des recherches indépendantes sur les transports et à former des spécialistes pour l'industrie et le gouvernement, rétablir les programmes universitaires de transports au niveau de financement de 1985-1986.
- Dissoudre la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, conserver les années-personnes affectées aux comités modaux existants, à la recherche, et au nouvel organisme de réglementation envisagé dans le document "Aller sans entraves" et éliminer les autres.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Le Centre de développement des transports (CDT) et la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports (CCT) étant situées au Québec (respectivement à Montréal et à Hull), leur abolition et l'élimination totale ou partielle des personnes-années connexes signifient non seulement une réduction de l'effort de recherche en transport du gouvernement fédéral mais une diminution des emplois au Québec.

Pour ce qui est du CDT en particulier, sa présence à Montréal contribue à un des objectifs du gouvernement québécois exprimé dans son rapport de conjoncture sur la recherche-développement en transport, soit de renforcer le rôle de Montréal comme centre international des transports. Le CDT est également le partenaire de la Direction de la recherche du ministère des Transports dans la gestion du volet recherche-développement de l'entente auxiliaire sur le développement des transports. Les dossiers de ce volet portant essentiellement sur la technologie des transports, c'est le Bureau de l'innovation et de la recherche, situé à Montréal, qui est le vis-à-vis du CDT et les communications sont d'autant plus faciles que ces deux entités sont à proximité. Pour ce qui est des dossiers des ententes auxiliaires (avec les différentes provinces) on ne peut prétendre, comme l'affirme les auteurs du rapport que le CDT débourse des fonds suivant des priorités perçues de l'intérieur plutôt qu'en fonction de besoins réels puisque les projets sont sélectionnés conjointement. Il nous apparaît également important qu'une entité administrative autonome soit vouée au développement de la technologie des transports.

L'élimination du CDT aurait donc pour effet d'affaiblir le rôle de Montréal comme centre international des transports et de nuire d'une part au bon fonctionnement du volet de recherche-développement de l'entente auxiliaire et d'autre part au développement de la technologie des transports de façon générale.

Quant au transfert des activités de recherches socio-économiques de la CCT à Transports Canada, le Ministère souligne que les résultats de ces recherches étaient très utiles à tous les intervenants du domaine des transports. Il souhaite en conséquence un engagement formel du fédéral afin que les résultats de ces études continuent d'être disponibles aux intéressés avec la même souplesse et la même transparence.

Par ailleurs, le transfert au MEIR du support financier aux activités privées de recherche-développement rend difficile, voire impossible, le financement de projets conjoints, tels ceux de l'entente auxiliaire, entre le MTQ et Transports Canada. De plus, les objectifs des programmes d'aide financière du MEIR sont exclusivement le développement industriel et non l'amélioration des transports. Le gouvernement du Québec a reconnu, en donnant au MTQ le pouvoir d'offrir de l'aide financière à la R-DT dans le secteur privé, que la recherche-développement industriel devait également répondre à une problématique de transport.

Quant à la recommandation à l'effet de confier aux directions modales les recherches propres à leur domaine d'intervention, il peut y avoir duplication inutile des expertises sans compter qu'il devient difficile dans une telle situation d'évaluer l'ensemble des solutions pour régler un problème de transport. Le transport devenant de plus en plus intermodal, il faut développer des systèmes cohérents, compatibles et interchangeables.

Il y a lieu d'être d'accord avec la création d'un organisme central qui devrait examiner et même coordonner dans un contexte inter-modal les questions d'importance nationale, régionale et locale que ne peut traiter à elle seule une entreprise ou un organisme. Il faut cependant souligner que le Conseil canadien de la recherche et du développement du transport et des routes de l'ARTC joue déjà un rôle similaire à celui du conseil consultatif qu'on suggère de créer. Transports Canada siège sur ce conseil qui est financé conjointement par l'ARTC, les provinces et le fédéral ce qui lui permet une plus grande indépendance.

De plus, le Québec doit souligner aussi que le gouvernement du Canada devrait, en plus de développer la recherche socio-économique, accroître davantage sa contribution financière à la recherche technique et opérationnelle en plus de maintenir son aide aux entreprises privées.

Sans ce support financier, le Canada et les quelques entreprises québécoises (Bombardier-Canadair, Prévost Car, etc.) prendront un retard considérable dans la recherche.

Le Québec devra être vigilant quant aux orientations que le gouvernement du Canada se donnera en matière de recherche en transports.

AUTRES PROGRAMMES DE TRANSPORTS

AUTRES PROGRAMMES DE TRANSPORTS

A) TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 357-361

II. DESCRIPTION

Ce programme a pour objet de coordonner les initiatives et les activités du ministère destinées à améliorer les services de transport pour les personnes âgées et les personnes handicapées.

III. OBJECTIF

Financer, promouvoir et/ou coordonner les initiatives liées à l'amélioration de l'accès aux moyens de transport pour les personnes handicapées.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations visent la formation d'un comité d'orientation, le gel de petits projets jusqu'à ce que le comité ait pris une position sur l'orientation future du gouvernement fédéral dans ce domaine et à mandater Transports Canada pour gérer toutes les interventions dans ce domaine et se concerter avec les provinces sur le choix des politiques à retenir pour l'avenir.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Ces recommandations découlent du constat de l'absence de politique nationale cohérente qui puisse orienter les interventions gouvernementales en regard des exigences de la Charte des droits et libertés, de la fragmentation actuelle des interventions et de l'émergence des actions au niveau local (province, municipalité).

Les implications financières du gouvernement fédéral étaient de l'ordre de 500 000 \$, annuellement au chapitre du financement des études et des petits projets dans ce domaine. Le gel de l'intervention fédérale a peu d'impact puisque le Québec est déjà très actif dans ce domaine.

Enfin, il faut souligner un certain danger à confier à Transports Canada l'initiative dans ce domaine alors que c'est un champ de compétence exclusivement provincial et municipal et financé entièrement par ces deux paliers de gouvernement.

B) FORMATION EN TRANSPORTS

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 362-367

II. DESCRIPTION

Institut de formation de Transports Canada (IFTC)
Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC)

Pour satisfaire ses besoins généraux de formation, Transports Canada administre deux centres de formation:

L'Institut de formation de Transports Canada, situé à Cornwall (Ontario), et le Collège de la Garde côtière canadienne, situé à Sydney (Nouvelle-Ecosse). L'Institut assure la formation technique des contrôleurs de la circulation aérienne, des conseillers en trafic maritime, des électroniciens et des spécialistes des services de vol, ainsi que la formation en gestion des transports. Le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC) assure la formation des élèves-officiers de navigation et des officiers de navigation et des officiers mécaniciens de la Garde côtière canadienne.

III. OBJECTIF

Contribuer au développement d'une main-d'oeuvre technique, professionnelle et administrative compétente, afin de répondre aux besoins opérationnels des transports nationaux.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Le Groupe d'étude recommande le recouvrement intégral des coûts pour les services de l'Institut de formation de Transports Canada (Cornwall) pour les stagiaires n'appartenant pas à Transports Canada. Les autres recommandations concernent des modifications aux pratiques mises de l'avant jusqu'ici dans la fonction publique fédérale.

V. ANALYSE DES IMPACTS

L'Institut de formation de Transports Canada à Cornwall et le Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney répondent avant tout à des besoins propres à la fonction publique fédérale. Dès lors, les impacts éventuels aux recommandations formulées seraient faibles sur le Québec.

Cependant, il faut prévoir qu'advenant l'application des recommandations faites, les coûts des cours seraient haussés pour les quelques fonctionnaires du Québec qui se prévalent des cours à Cornwall, particulièrement dans le secteur de la gestion des transports.

C) STATISTIQUES DE L'AVIATION

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 368-377

II. DESCRIPTION

Le Centre des statistiques de l'aviation (CSA) est le principal centre fédéral de production de statistiques de l'aviation. Il produit, publie et diffuse des données portant sur l'exploitation des transports aériens canadiens, les activités des aéroports, les mouvements de passagers et de fret aérien entre divers points du Canada et entre le Canada et l'étranger, ainsi que les caractéristiques générales de l'industrie canadienne de l'aviation.

III. OBJECTIF

Recueillir et publier les données utiles à la Commission canadienne des transports (CCT) et à Transports Canada (TC) dans leurs fonctions de réglementation, à Statistique Canada (SC) pour le Système des comptes nationaux, ainsi qu'à l'industrie du transport aérien et au public intéressé.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Le Groupe d'étude recommande au gouvernement fédéral d'envisager diverses options, lesquelles visent notamment à réduire 25% des ressources permanentes du Centre des statistiques de l'aviation, de diminuer la charge de travail imposée à l'industrie, de redéfinir les besoins en statistiques et le rôle du Centre des statistiques de l'aviation.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les principaux bénéficiaires des renseignements fournis par le Centre des statistiques de l'aviation sont le gouvernement fédéral et les transporteurs aériens; le ministère des Transports du Québec utilise parfois les informations de cet organisme dans le cadre de ses études socio-économiques.

Une réduction des services offerts par le Centre des statistiques de l'aviation n'aurait que peu d'impact sur les programmes du MTQ et sur le système de transport aérien, les informations pouvant être obtenues d'autres sources (enquêtes privées, revues spécialisées, tours de contrôle, etc.).

D) PILOTAGE

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 378-384

II. DESCRIPTION

Il existe quatre administrations de pilotage. Toutes sont des sociétés de la Couronne. Elles ont pour tâche d'assurer le mouvement sûr et ordonné des navires dans les eaux où le pilotage est obligatoire.

III. OBJECTIF

Les administrations de pilotage ont pour objet:

- a. d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans leur région respective; et
- b. de prescrire des tarifs de pilotage équitables et raisonnables qui permettent à chaque administration de tirer des recettes suffisantes pour être financièrement autonome.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations visent à assouplir la réglementation en réorganisant les administrations de pilotage pour les rendre plus comptables envers l'industrie du transport maritime et le public en modifiant les zones de pilotage obligatoire et les règles d'exemption discrétionnaire des droits de pilotage à certains navires.

V. ANALYSE DES IMPACTS

Les recommandations de la CCT établissant des modifications de tarifs des droits de pilotage de l'Administration de pilotage des Laurentides (augmentation de 9,2%) ne sont pas sans avoir une incidence sur les programmes du ministère. Les droits de pilotage pour les services subventionnés sur la Moyenne Côte-Nord et aux Iles-de-la-Madeleine s'élèvent approximativement à 270 000 \$ annuellement. Ces frais supplémentaires additionnées à ceux actuellement encourus contribuent à rendre la circulation maritime sur l'ensemble du système Laurentien moins concurrentielle face aux ports américains tant de la façade Atlantique que Pacifique.

Il est certain que le mandat des Administrations de pilotage est d'assurer et de gérer un service de pilotage pour la sécurité de la navigation, mais il devrait être réalisé en harmonie avec le développement économique de la région respective et un contrôle des coûts.

Une augmentation tarifaire sur le Saint-Laurent, alors que son activité commerciale est à la baisse et que sa compétitivité face aux autres routes est déjà diminuée, aurait des effets négatifs sur les coûts d'opération, notamment pour certains armateurs, et sera défavorable tant au commerce dans la région et à son développement économique, qu'à l'intérêt public.

Cependant, les dispositions relatives à la modification des zones de pilotage obligatoires comme celle qui prévaut déjà dans les Grands Lacs (exemptions de pilotage accordées aux navires qui naviguent uniquement dans les Grands Lacs et dont le commandant répond aux exigences), ainsi qu'à la réorganisation des Administrations de pilotage et la possibilité d'émettre des certificats de pilotage aux capitaines qui en feraient la demande et qui répondraient aux exigences, auraient des conséquences financières favorables aux armateurs et des répercussions positives dans les milieux maritimes, en accordant plus de souplesse aux opérateurs et/ou armateurs, en allégeant leur fardeau.

De plus, les propositions visant à éviter les conflits d'intérêts (en ne permettant plus aux pilotes actifs de siéger aux conseils d'administration des zones de pilotage et de faire passer les examens de brevet de pilotage aux officiers navigants) devraient obtenir une suite favorable. Il en est de même de l'augmentation de la limite de responsabilité du pilote, maintenue depuis longtemps à 1 000 \$.

Enfin, l'on devrait s'opposer au projet d'imposer des droits aux navires qui naviguent de façon réglementaire dans une zone de pilotage obligatoire, mais n'ayant pas de pilote à bord.

VI. RÉFORMES DÉJÀ PROPOSÉES

Rapport et recommandations de la CCT relativement au projet de taux des droits de pilotage publié par l'Administration de pilotage des Laurentides; avril 1986.

Loi nationale sur les transports, 1986.

E) FINANCEMENT DE PETITS PROJETS PAR EMR - TRANSPORTS

I. RÉFÉRENCE

Croissance économique - Transports pp. 389-393

II. DESCRIPTION

Le financement de petits projets par Énergie, Mines et Ressources Canada (EMRC) dans le secteur de l'énergie industrielle et de l'énergie reliée aux transports en milieu urbain vise à encourager l'adoption de diverses mesures d'économie de l'énergie découlant de la Politique énergétique nationale (PEN). Pour ce faire, il recourt à des projets-pilotes, à la publicité et à des échanges d'information.

III. OBJECTIF

Appuyer, améliorer, faciliter et encourager l'économie d'énergie dans certains secteurs des transports, entre autres par des projets-pilotes, des échanges d'information, des documents informatifs, des ateliers, des colloques et des études.

Atteindre les objectifs d'économie d'énergie par des entreprises conjointes avec d'autres niveaux de gouvernement, des commissions de transport, des associations, des entreprises privées et des particuliers, entre autres des bénévoles.

IV. PRINCIPALES OPTIONS

Les recommandations visent essentiellement à mettre fin au financement de projets-pilotes dans le domaine des économies d'énergie relié aux transports tels que le Centre de covoiturage du Québec et à réorienter les efforts du fédéral vers la diffusion de l'information disponible.

V. ANALYSE DES IMPACTS

La politique nationale de l'énergie étant de responsabilité fédérale, il est normal que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources finance des projets-pilotes permettant des économies d'énergie.

Les incidences monétaires pour 1984 étaient de 382 000 \$ pour l'ensemble du pays et l'application des recommandations a eu déjà pour effet de priver Covoiturage Québec de sa subvention pour 1986. Il reste cependant que cet organisme financé en partie par le gouvernement du Québec n'est plus à l'étape de projet-pilote et d'autres intervenants pourraient prendre la relève.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 042