

CHAPITRE 19

LE BOUT DU CHEMIN : UN CADRE DE RÉFÉRENCE POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS AU XXI^e SIÈCLE

INTRODUCTION

Au chapitre 4, nous avons jeté les bases d'un nouveau cadre de référence pour le transport des voyageurs. Elles consistent en une finalité générale et quatre objectifs, le tout assorti de principes qui s'adressent aux voyageurs, aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructure — soit les terminaux, les liens et les services de contrôle de la circulation. Nous nous sommes interrogés sur ce que tout cela implique pour les pouvoirs publics, de même que sur les mécanismes de transition qui seront nécessaires le temps que voyageurs, transporteurs et fournisseurs d'infrastructure puissent s'adapter au nouveau cadre reposant sur ces bases.

Dans les chapitres 5 à 16, nous avons formulé des recommandations qui permettront aux pouvoirs publics d'aligner la politique actuelle en matière de transport des voyageurs sur notre finalité, nos objectifs et nos principes.

Dans le présent chapitre, nous allons répéter les principes énoncés au chapitre 4 et résumer les recommandations qui correspondent à chacun. Le lecteur aura ainsi une liste complète des changements que nous prônons. Une fois qu'ils auront été concrétisés sous forme de lois, de règlements et de réaménagements institutionnels, un nouveau cadre de référence pour le transport des voyageurs au XXI^e siècle sera en place. Pour conclure, nous verrons de quelle manière tous ces changements concourent à nos objectifs.

CONSTRUIRE NOTRE CADRE DE RÉFÉRENCE

Dans cette section, nous allons réitérer nos principes et résumer les modifications que nous préconisons en vue de leur mise en oeuvre. Dans notre esprit, cette liste n'est pas un menu dans lequel on peut choisir et picorer. Nos recommandations sont interdépendantes et leurs effets positifs doivent être conjugués pour que notre cadre de référence soit fonctionnel.

LES CHANGEMENTS INTÉRESSANT LES VOYAGEURS

La prise en charge du coût intégral des voyages

Chaque voyageur paiera le coût intégral de son déplacement et les voyageurs dans leur ensemble assumeront le plein coût du système, y compris les coûts liés à la protection de l'environnement, à la sécurité et aux accidents.

(Recommandation 4.3)

Les contribuables ne subventionneront plus les voyageurs. Tous ceux qui empruntent un mode de transport public paieront leur passage un prix suffisant pour couvrir leur part du coût total de la fourniture des services par les transporteurs, y compris celui des terminaux, des liens et du contrôle de la circulation. De même, ceux qui voyagent en voiture et avion particulier paieront des taxes ou redevances suffisantes pour couvrir leur part du coût intégral des terminaux, des liens et du contrôle de la circulation. Les voyageurs paieront également, par le biais du tarif de leur billet, d'une taxe ou d'une redevance, tout dommage qu'ils causent à l'environnement ainsi que tous les coûts relatifs à la sécurité et aux accidents occasionnés par leurs déplacements.

Plus particulièrement :

- Les redevances environnementales engloberont les coûts de nettoyage ou d'atténuation des impacts, celui de l'administration des politiques et règlements, l'indemnisation des personnes affectées et, dans les cas où cette dernière n'est pas possible, la meilleure estimation possible des dommages.

(Recommandation 7.4)

- Dans les cas où les objectifs environnementaux ont été fixés en l'absence de données fiables sur les coûts des dommages, les pouvoirs publics fixeront les redevances ou les changements à apporter aux règlements ou les deux, à des niveaux susceptibles d'amener les changements de comportement nécessaires à la réalisation de ces objectifs.

(Recommandation 7.5)

- Les redevances relatives à la sécurité et aux accidents engloberont le coût des services de sécurité assurés par les pouvoirs publics ainsi que les coûts de soins de santé qui reviennent à l'heure actuelle au régime d'assurance-maladie.

(Recommandation 8.1)

L'accès des personnes handicapées

Les voyageurs ayant des déficiences physiques ou mentales jouiront des possibilités similaires d'emprunter les moyens de transport en commun que tous les Canadiens.

(Recommandation 4.4)

S'il est vrai que les pouvoirs publics et les entreprises privées ont déjà beaucoup fait pour donner aux personnes handicapées l'accès aux services de transport interurbain, notre démarche va plus loin. Les transporteurs et fournisseurs d'infrastructure devront veiller plus activement à rendre les moyens de transport des voyageurs accessibles.

Plus particulièrement :

- Les pouvoirs publics se fixeront pour objectif de donner à tous les voyageurs du Canada l'accès aux transports publics dans des conditions de sécurité, de confort raisonnable et de dignité, quelles que soient leurs déficiences physiques ou mentales.
(Recommandation 9.1)
- Les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructure décideront de la meilleure manière de respecter les normes d'accessibilité aux personnes handicapées, et ce, dans un délai raisonnable.
(Recommandation 9.5)
- Les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructure veilleront dès aujourd'hui à ce que leurs spécifications pour les équipements et installations offrent aux personnes handicapées des améliorations continues de l'accessibilité et mettront en oeuvre, dans la mesure des possibilités, des programmes d'adaptation de leurs équipements et installations.
(Recommandation 9.3)
- Les associations représentatives des personnes handicapées, les associations de transporteurs et l'Office national des transports mettront conjointement sur pied un mécanisme, tel qu'un système de carte d'identification codée, afin d'indiquer rapidement au personnel du transporteur le genre de services dont chaque voyageur handicapé a besoin, et notamment la nécessité d'un accompagnateur pour raisons de sécurité ou d'autres motifs.
(Recommandation 9.6)
- Lorsque l'Office national des transports ou le transporteur décideront qu'un accompagnateur est nécessaire pour des raisons de sécurité, le passage de celui-ci sera pris en charge par le transporteur.
(Recommandation 9.8)
- Les transporteurs veilleront à ce que le personnel en contact avec les voyageurs handicapés possède la formation voulue pour les traiter avec sensibilité et compréhension.
(Recommandation 9.9)

- Les Canadiens handicapés, les pouvoirs publics, les transporteurs et constructeurs feront appel largement aux instances consultatives et groupes de coordination pour assurer que les nouveaux services, équipements et infrastructures répondent bien aux besoins de leurs usagers.

(Recommandation 9.11)

LES CHANGEMENTS INTÉRESSANT LES TRANSPORTEURS

La concurrence et les forces du marché seront les principaux déterminants des services de transport viables et efficaces.

(Recommandation 4.5)

Les transporteurs seront exposés à la concurrence et soumis aux mêmes principes commerciaux, forces économiques et règles générales qui s'appliquent aux autres entreprises.

Les pouvoirs publics faciliteront l'entrée de nouveaux concurrents sur le marché de tous les services de transport des voyageurs en éliminant ou en assouplissant les restrictions. Quiconque est «prêt, apte et disposé» aura la possibilité d'offrir des services de transport et d'accéder aux terminaux, liens et services de contrôle de la circulation pourvu qu'il soit disposé à payer sa part des coûts, y compris ceux relatifs à l'environnement, à la sécurité et aux accidents. En outre, quiconque assure des services de transport pourra les interrompre, sans période d'attente excessive mais avec un délai de préavis suffisant.

Plus particulièrement :

- Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux modifieront leur législation relative à la réglementation des autocars de manière à ramener les restrictions à l'entrée sur le marché au seul critère de «prêt, apte et disposé» et à n'exiger qu'un préavis suffisant avant l'abandon de routes et la publication des horaires et tarifs.

(Recommandation 13.1)

- Le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Alberta modifieront leur législation de façon à supprimer le plafond de 10 pour cent applicable aux avoirs individuels qui s'applique à l'heure actuelle à Air Canada et à Pacific Western Airlines, la société mère des lignes aériennes Canadian International.
(Recommandation 11.2)
- Le gouvernement fédéral invitera les transporteurs aériens canadiens à soumettre des propositions publiques pour de nouvelles routes aériennes internationales désignées, la compagnie offrant la meilleure formule se voyant accordée la liaison et les motifs de la décision étant rendus publics; les transporteurs aériens canadiens seront autorisés à se vendre entre eux des liaisons aériennes internationales désignées.
(Recommandations 11.3 et 11.4)
- Les pouvoirs publics s'abstiendront de faire toute contribution financière qui vise à assurer la survie de transporteurs aériens.
(Recommandation 11.5)
- Le gouvernement fédéral modifiera sa législation de façon à donner accès aux voies ferroviaires à tous les transporteurs qualifiés disposés à payer leur quote-part et veillera à ce que tous aient le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire essentielle et à l'égalité de traitement dans le transport ferroviaire.
(Recommandation 6.7)
- Après une période transitoire de dix ans, toutes les lignes cesseront d'être subventionnées et n'importe quel transporteur «prêt, apte et disposé» pourra offrir un service ferroviaire voyageurs.
(Recommandation 12.4)
- Les aéroports et les autorités municipales coopéreront pour assurer un accès illimité aux aéroports à tous les transporteurs de surface qui paient leur juste part des coûts et les autorités fédérales accorderont à tous les transporteurs de surface le libre accès aux aéroports et gares ferroviaires leurs appartenant.
(Recommandation 15.1)

- Le gouvernement fédéral exigera que tous les contrats de vente ou de location relatifs à l'infrastructure des transports fédérale comprennent des dispositions obligeant l'exploitant à donner à tous les transporteurs intermodaux libre accès, sur un pied d'égalité.
(Recommandation 15.2)

Aux termes des accords internationaux actuels, si une compagnie aérienne canadienne n'est plus détenue et contrôlée par des Canadiens, sa désignation en tant que «compagnie aérienne nationale» pourrait être contestée et, par voie de conséquence, sa faculté de desservir les lignes internationales être compromise. Bien que les restrictions à la propriété ne s'appliquent pas aux autres modes, nous préconisons une exonération limitée pour les transporteurs aériens non canadiens du fait du régime réglementaire international actuel.

Plus particulièrement :

- Le gouvernement fédéral maintiendra les limites existantes applicables à la propriété et au contrôle par des étrangers de transporteurs aériens.
(Recommandation 11.1)
- Advenant une situation où il ne resterait plus qu'un important transporteur aérien canadien, le gouvernement fédéral sera autorisé à annuler les limites imposées en matière de propriété et de contrôle étrangers dans le but exprès, et dans la mesure requise, de garantir la concurrence sur le marché intérieur.
(Recommandation 11.6)

LES CHANGEMENTS INTÉRESSANT LES FOURNISSEURS D'INFRASTRUCTURE

Les terminaux, les liens et les services de contrôle de la circulation seront tarifés individuellement, terminal par terminal, lien par lien et service par service.

(Recommandation 4.6)

Lorsque la concurrence est suffisante, ou lorsque les usagers sont en bonne position pour négocier avec les fournisseurs d'infrastructure — et pourvu que les frais de dégradation de l'environnement, de sécurité et d'accidents soient adéquatement recouverts — on laisse la concurrence et les forces du marché déterminer les prix et les décisions d'investissement.

(Recommandation 4.7)

Là où une réglementation est requise, elle sera conçue de telle manière que les prix et les décisions d'investissement soient similaires à ce que produiraient les forces du marché concurrentiel.

(Recommandation 4.8)

La fixation des prix

Les voyageurs ne paieront que ce qu'ils consomment. Les prix refléteront l'utilisation faite par les voyageurs ou transporteurs de chaque terminal, lien ou service de contrôle de la circulation et seront conçus de manière à n'encourager ni la surutilisation ni la sous-utilisation. Les voyageurs qui ne font usage que de certains éléments du système n'auront pas à payer pour ceux qu'ils n'utilisent pas ou dont ils ne tirent pas avantage. Lorsque les tarifs actuels sont inférieurs aux prix de revient tout compris, ils seront rajustés de façon à recouvrer intégralement les coûts et de manière à minimiser la perte d'efficience.

En particulier :

- Les gouvernements provinciaux et territoriaux et leurs autorités routières envisageront de recourir à des systèmes conventionnels de perception de péage lorsque de nouvelles routes d'accès limité seront requises, les frais de péage étant fixés de manière à couvrir la différence entre le coût total du lien routier considéré et les recettes correspondantes des taxes sur le carburant.
(Recommandation 5.6)
- Les gouvernements provinciaux et territoriaux taxeront les camions selon le poids et la distance dans le cadre d'un programme de financement routier d'ensemble.
(Recommandation 5.5)
- Les exploitants des aéroports tireront leurs ressources de redevances spécifiques calculées aéroport par aéroport, plutôt que des recettes de la taxe sur le transport aérien. Les redevances payées par les voyageurs refléteront le potentiel commercial de l'aéroport et non son coût d'origine.
(Recommandations 5.1 et 5.3)
- L'exploitant du système de navigation aérienne se financera en faisant payer directement aux exploitants des aéronefs leur part du coût des services de navigation aérienne et de contrôle de la circulation aérienne, au moyen de redevances variables selon le type de vol, la catégorie d'aéronef et la valeur des avantages obtenus, plutôt que par le biais de la taxe sur le transport aérien. Ce système remplacera la taxe sur le transport aérien.
(Recommandation 5.7)

La décision de passer à la tarification lien par lien du réseau routier actuel dépendra, en partie, de la viabilité technologique, du coût administratif et de la réaction du public. Un tel système ne pourra sans doute être introduit que graduellement ou par étapes, sauf dans le cas d'un nombre limité de nouvelles routes à péage.

Plus particulièrement :

- Les autorités provinciales et territoriales financeront leurs réseaux routiers et tous les travaux convenus sur le réseau routier national à l'intérieur de leurs frontières au moyen des taxes sur le carburant et autres frais.
(Recommandation 6.6)

La prise des décisions d'investissement

Des investissements ne seront consentis que dans les projets qui présentent des avantages pour les voyageurs supérieurs aux coûts et dans ceux qui offrent la rentabilité optimale, quel que soit le mode de transport considéré. Tous les coûts seront pris en considération aux fins des décisions d'investissement, y compris ceux liés à la sécurité, aux accidents et à l'environnement, de même que l'intérêt sur les fonds investis. Des montants adéquats seront prévus pour l'entretien. L'emploi de technologies nouvelles sera envisagé, en sus des technologies existantes, et l'on tiendra pleinement compte du potentiel offert par l'intégration intermodale aux fins de l'efficacité et de la facilité de déplacement.

Plus particulièrement :

- Aux fins de la cession des aéroports à des administrations aéroportuaires locales, le gouvernement fédéral estimera la valeur des installations aéroportuaires existantes en fonction du potentiel commercial de l'aéroport et non de son coût d'origine.
(Recommandation 5.3)
- Les pouvoirs publics ou les administrations aéroportuaires locales décideront des investissements ponctuellement, aéroport par aéroport, et n'en effectueront que lorsqu'ils peuvent compter que le coût, y compris un rendement sur l'investissement, sera couvert par les recettes futures.
(Recommandations 5.1 et 5.3)

- Les autorités provinciales et territoriales, pour déterminer l'ampleur de la rénovation et de l'amélioration du réseau routier national, se laisseront guider par la comparaison des avantages et des coûts des projets individuels plutôt que par des normes techniques uniformes.
(Recommandation 6.4)
- Les pouvoirs publics investiront dans l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse uniquement si les avantages à l'échelle du système de transport l'emportent sur les coûts et si les contribuables n'ont pas à payer de subvention d'immobilisation.
(Recommandation 12.6)
- Toute compagnie de chemin de fer sera autorisée à abandonner une longueur illimitée de voies. (Voir également recommandation 6.9).
(Recommandation 6.8)
- Tous les organismes responsables utiliseront des valeurs comparables pour les blessés et les décès lorsqu'ils évaluent tout projet d'amélioration de la sécurité dans les divers modes.
(Recommandation 8.2)

LES CHANGEMENTS INTÉRESSANT LES POUVOIRS PUBLICS

Les fonctions gouvernementales

Il incombera aux pouvoirs publics de formuler les politiques à l'intérieur du cadre de référence, d'arrêter et de faire respecter les normes, de rassembler et de disséminer l'information auprès du public, de s'assurer qu'une quantité suffisante de recherches soit menée, de préserver la concurrence et de réglementer les monopoles.

(Recommandation 4.9)

Les ministères des Transports fédéral, provinciaux et territoriaux verront leurs effectifs diminuer puisque leur rôle se limitera à la formulation des politiques. Ils conseilleront les gouvernements sur les politiques à suivre à l'égard des organismes de transport, établiront des lignes directrices concernant l'évaluation des projets, et notamment la répartition des coûts communs entre les modes et catégories d'usagers, et analyseront les problèmes de transport dans une perspective intermodale. Dans la mesure où les politiques en matière d'environnement et de sécurité concerneront spécifiquement les transports, au lieu d'être d'application générale, les ministères de transport participeront à leur élaboration, et décideront des redevances y afférentes, en collaboration avec les autorités responsables de l'environnement et de la santé. Ils céderont la plupart ou la totalité de leurs responsabilités opérationnelles, sauf en ce qui concerne la réglementation de la sécurité.

Plus particulièrement :

- Le gouvernement fédéral procédera rapidement au transfert de tous les aéroports fédéraux restants à des administrations aéroportuaires locales ou à d'autres exploitants locaux.
(Recommandation 6.1)
- Le gouvernement fédéral fera passer le système de navigation aérienne du statut d'organisation ministérielle à celui de société d'État ou d'institution indépendante.
(Recommandation 6.2)
- Chaque gouvernement provincial et territorial mettra sur pied une société d'État, complétée d'un organisme consultatif, afin de fournir les routes de manière plus efficiente et rendre plus transparentes les décisions en matière de tarification et d'investissement routier.
(Recommandation 6.3)

Certains organismes publics pourront continuer d'être appelés à fournir quelques services de transport et à exploiter quelques infrastructures. Cependant, ils devront pour cela se passer de subventions et

des entreprises privées seront libres, de façon générale, de desservir ces marchés en concurrence avec eux.

Les pouvoirs publics, lorsqu'ils élaboreront leurs politiques, adopteront une perspective à long terme. Nous avons déjà exprimé dans notre rapport intérimaire, et nous la réitérons ici, notre préoccupation devant la perte éventuelle d'importants corridors ferroviaires suite à la rationalisation des réseaux et à l'abandon de voies. Les pouvoirs publics veilleront à ce que des axes précieux, irremplaçables, ne soient pas perdus comme couloirs de transport futurs.

Plus particulièrement :

- Les compagnies de chemin de fer offriront les emprises ferroviaires abandonnées, officiellement et par écrit, aux divers paliers de gouvernement puis à d'autres sociétés ferroviaires avant qu'elles puissent être converties à d'autres fins. Tous les niveaux de gouvernement se doteront de politiques, assorties de critères explicites, pour déterminer quels couloirs ils souhaitent conserver pour le transport futur et veilleront à ce que les terrains ainsi acquis restent intacts.
(Recommandation 6.9)

L'État verra son rôle d'arbitre élargi et les pouvoirs publics rassembleront et publieront de meilleures données sur le système de transport des voyageurs.

Plus particulièrement :

- Le gouvernement fédéral réexaminera la *Loi sur la concurrence* et les politiques apparentées et, au besoin, renforcera les pouvoirs requis pour empêcher que des pratiques anticoncurrentielles ne s'installent dans le secteur du transport par autocar.
(Recommandation 13.2)

- Le gouvernement fédéral étendra sa réglementation régissant les pratiques anticoncurrentielles aux systèmes de réservation informatisés, aux modes autres que le transport aérien, dans le cadre d'une approche multimodale.
(Recommandation 15.3)
- Le gouvernement fédéral fixera le régime réglementaire qui sera applicable à tout système de train à grande vitesse, y compris la réglementation sur la sécurité et l'environnement.
(Recommandation 12.8)
- L'Office national des transports veillera à ce que les couloirs ferroviaires abandonnés soient offerts aux pouvoirs publics ou à d'autres sociétés ferroviaires à un prix raisonnable.
(Recommandation 6.9)
- L'Office national des transports veillera plus activement à ce que les services de transport deviennent davantage accessibles aux personnes handicapées.
(Recommandation 9.4)
- L'Office national des transports établira des normes nationales minimales d'accessibilité des services de transport aux personnes handicapées.
(Recommandation 9.2)
- L'Office national des transports arbitrera les différends concernant la nécessité pour les voyageurs handicapés d'être accompagnés.
(Recommandation 9.7)
- Les provinces et territoires mettront en place des normes minimales plus uniformes et plus adéquates en ce qui concerne l'accessibilité des autocars interurbains par les voyageurs handicapés; à défaut, le gouvernement fédéral réassumera la responsabilité en matière de normes d'accessibilité nationales déléguée aux provinces, dans le but d'assurer une plus grande uniformité.
(Recommandation 9.10)

- Les pouvoirs publics amélioreront les données sur les voyages et les transports à l'intention du public et le gouvernement fédéral publiera un rapport annuel sur le système de transport des voyageurs.

(Recommandations 16.2, 16.3 et 16.4)

Le transfert des fonctions d'exploitation des ministères gouvernementaux vers le secteur privé ou des organismes indépendants réduira considérablement les effectifs de fonctionnaires et les ressources financières nécessaires. Nous escomptons que ces fonctions seront remplies avec moins de personnel et à moindre coût qu'à l'heure actuelle. Il se peut que des ressources additionnelles, de faible montant, soient requises pour assurer les fonctions d'arbitrage élargies et rassembler des données plus complètes sur le système de transport. En outre, lorsque le secteur des autocars sera soumis aux règles de concurrence, le gouvernement fédéral pourra être amené à consacrer davantage de ressources à la politique de concurrence. Toutefois, cette hausse devrait être largement compensée par les réductions de coût au niveau des administrations réglementaires provinciales.

Les attributions des divers paliers de gouvernement

Les pouvoirs gouvernementaux de décision seront attribués au palier de gouvernement le plus proche du public et le mieux à même de les exercer avec efficacité.

(Recommandation 4.10)

Nous nous sommes demandés si notre cadre de référence est compatible avec la répartition actuelle des responsabilités à l'égard des divers modes entre les paliers de gouvernement.

Nous avons conscience que les politiques d'un niveau de gouvernement portant sur un mode de son ressort peuvent entraîner des répercussions sur d'autres modes qui relèvent d'un autre palier.

Néanmoins, ce genre d'interaction n'est pas problématique en soi dès lors que tous les modes assument l'intégralité de leurs coûts.

Avec la répartition actuelle des compétences, il est essentiel que les divers paliers de gouvernement fassent preuve de bonne volonté et de coopération et coordonnent leurs politiques pour que les divers modes soient soumis à des traitements comparables. Notre cadre de référence peut être mis en place au moyen d'une démarche concertée et sans modification des modalités juridictionnelles actuelles.

Plus particulièrement :

- Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière désignera un réseau routier national dont l'exploitation et l'entretien feront l'objet d'une action concertée des gouvernements provinciaux et territoriaux ou de leurs organismes de gestion routière ou les deux.
(Recommandation 6.5)

Les autorités locales ou régionales assumeront la responsabilité des dégradations causées à l'environnement lorsque leurs sources et leurs effets sont locaux. De la même façon, le gouvernement fédéral aura compétence lorsque les retombées environnementales dépassent les limites régionales ou les frontières nationales.

Plus particulièrement :

- Les autorités locales et régionales s'attaqueront aux problèmes de l'ozone troposphérique, en particulier dans les zones de non-respect des normes, au moyen de règlements régionaux spéciaux, tels que limitations de vitesse ou vérifications ponctuelles des systèmes d'échappement et surtaxes pour émissions importantes pendant les périodes de l'année où l'ozone est un problème.
(Recommandation 7.1)

- Le Canada recherchera une entente internationale sur une stratégie efficace de lutte contre le réchauffement planétaire et cherchera à harmoniser les politiques et taxes nationales avec celles de la communauté internationale.
(Recommandation 7.2)

L'égalité entre les modes

Les pouvoirs publics taxeront et régleront tous les modes sur un pied d'égalité.

(Recommandation 4.11)

Les pouvoirs publics n'appliqueront pas des traitements différentiels aux divers modes du point de vue des taxes, redevances ou règlements. Ils les soumettront tous au même régime fiscal général, fixeront les redevances de manière à couvrir le coût efficient des services et installations et réserveront à cet usage les recettes qui en seront dérivées. Ils appliqueront à tous les modes de manière égale les redevances et règlements, conformément aux coûts que les activités de transport imposent à la société.

Plus particulièrement :

- Toutes les taxes sur le carburant seront utilisées aux fins du transport ou comme moyen de recouvrer les coûts engendrés par le transport, tels que les frais de dégradation de l'environnement et les dépenses de santé.
(Recommandation 5.4)
- Les pouvoirs publics appliqueront les redevances sur les émissions de façon égale à tous les modes de transport, ainsi qu'aux sources qui ne sont pas liées aux transports, selon une formule qui se rapproche le plus possible d'un calcul par unité d'émission.
(Recommandation 7.6)

- Les pouvoirs publics promulgueront des règlements visant le contrôle efficace des émissions dommageables pour l'environnement. Ces règlements devront imposer des obligations semblables, en coût par unité de réduction, à chaque mode et traiteront de la même façon les sources de polluants non liées au transport. (Recommandation 7.3)
- Les pouvoirs publics distingueront clairement les revenus provenant des redevances sur les émissions de ceux provenant d'autres redevances de transport et utiliseront ces revenus pour palier aux dommages écologiques, indemniser les personnes touchées ou faire baisser l'impôt général. Ils n'utiliseront pas ces revenus pour l'extension ou l'entretien du système de transport des voyageurs. (Recommandation 7.7)

L'amélioration de la reddition de comptes et de la transparence

La prise de décision sera transparente, de telle façon que les Canadiens comprennent les raisons des choix en matière de transport opérés par les gouvernements ou leurs organismes et que les responsables de ces décisions aient à rendre des comptes.

(Recommandation 4.12)

Ceux qui exercent la responsabilité de formuler et d'appliquer les règles et de dépenser l'argent des voyageurs et des contribuables auront à rendre compte davantage de leurs actes. Les pouvoirs publics amélioreront la reddition de comptes en informant mieux le public, et ce sous une forme plus facilement compréhensible.

Plus particulièrement :

- Si les organismes créés pour fournir l'infrastructure des transports en ont le monopole, le niveau de gouvernement responsable veillera à créer des conseils consultatifs de voyageurs et autres intéressés afin qu'ils conseillent la direction de ces organismes quant aux priorités d'investissement, aux méthodes de tarification et aux redevances appropriées pour parvenir à l'autofinancement. (Recommandation 16.1)
- Les pouvoirs publics informeront clairement le public du montant et des motifs de toute subvention qui continuera d'être versée aux transporteurs. (Recommandations 12.5, 14.4 et 16.4)
- Les gouvernements rendront publics les avantages et les coûts de tout projet de train à grande vitesse dans lequel ils investiront ou qu'ils subventionneront et ils consulteront le public sur les conséquences de tels investissements. (Recommandation 12.7)
- Les pouvoirs publics affecteront des ressources à l'amélioration et à la collecte des données sur les voyages et les transports, et les gouvernements provinciaux et territoriaux collaboreront avec le gouvernement fédéral à cet effet; ces renseignements seront communiqués au public. (Recommandations 16.2 et 16.3)
- Le gouvernement fédéral publiera chaque année un rapport sur le système de transport des voyageurs, comprenant des renseignements sur l'utilisation des services de transport, les subventions, le recouvrement des coûts et la mesure dans laquelle les objectifs sont réalisés, de même que des données sur la fiabilité et la sécurité du système de transport des voyageurs. (Recommandation 16.4)

FAIRE LA TRANSITION

Dans les cas où une période transitoire est requise pour étaler les ajustements de prix ou lorsqu'un sursis est accordé à un transporteur, un service particulier d'un transporteur, un terminal ou un lien, l'aide financière sera de nature à encourager l'adaptation.

(Recommandation 4.13)

Si les transporteurs, services particuliers de transporteur, terminaux ou liens ne deviennent pas viables après un délai d'adaptation raisonnable, que les services soient fermés ou interrompus.

(Recommandation 4.14)

Étant donné que le système de transport des voyageurs qui prendra forme à l'intérieur de notre cadre de référence sera différent de l'actuel système, les gouvernements accorderont aux voyageurs, transporteurs et fournisseurs d'installations le temps nécessaire pour s'adapter. Pendant cette période d'adaptation, toute subvention restante financée par les contribuables sera :

- conçue, dans toute la mesure du possible, de manière à assurer le transport de la manière la plus efficiente possible, par quelque mode que ce soit;
- octroyée et gérée par le palier de gouvernement responsable du mode;
- payée par les contribuables dans la juridiction du palier de gouvernement qui prend la décision, et non par les autres usagers des transports; et
- programmée sur une période d'adaptation raisonnable et selon un barème dégressif aboutissant à zéro.

Même s'ils bénéficient d'une aide financière et disposent d'un délai d'adaptation raisonnable, certains transporteurs ou fournisseurs d'installations ne pourront peut-être pas devenir viables. Dans de tels cas, ils interrompront leurs activités.

Nous reconnaissons quatre cas pour lesquels les pouvoirs publics auront peut-être à verser des subventions transitoires.

Plus particulièrement :

- *Aéroports* : Dans les cas où l'application de nos principes aux aéroports, y compris tous les aéroports de Transports Canada, entraînerait de fortes hausses des frais payés par les voyageurs, les pouvoirs publics offriront des subventions transitoires échelonnées sur dix ans. Le niveau initial de la subvention sera déterminé par le déficit d'exploitation actuel et servira à couvrir les dépenses d'équipement aussi bien que d'exploitation ou, si l'aéroport ferme ses portes, sera réaffecté localement à d'autres fins de transport. (Recommandation 5.2)
- *Transporteurs ferroviaires* : Le gouvernement fédéral promulguera une loi donnant à VIA Rail un mandat de telle nature que la société puisse fonctionner sur une base commerciale et établissant une disposition de temporisation sur dix ans de la subvention générale. Pendant cette période, VIA Rail disposera d'une plus grande liberté de décision pour la direction de ses opérations, notamment en ce qui concerne l'investissement, le choix des lignes, les niveaux de service et les prix. Elle sera libre d'offrir d'autres services, sur une base concurrentielle, y compris des liaisons de banlieue et le transport de courrier, et elle sera tenue de déposer et de publier des plans d'exploitation et des rapports financiers annuels détaillés montrant les coûts et les recettes des lignes individuelles. Au bout de dix ans, toutes les lignes cesseront d'être subventionnées (voir également l'étude de services en régions éloignées plus loin dans cette section). (Recommandations 12.1, 12.2, 12.3 et 12.4)

- *Autocars* : Pour éviter de trop fortes augmentations des tarifs pratiqués par les compagnies d'autocar pour certains trajets, suite à l'assouplissement de la réglementation économique du secteur, les pouvoirs publics consentiront des subventions transitoires selon un barème dégressif, étalées sur une période maximale de dix ans.

(Recommandation 13.3)

- *Traversiers* : Pour éviter de trop fortes augmentations des tarifs, les pouvoirs publics verseront à différents services de traversier des subventions transitoires, sur une période maximale de dix ans (voir également l'étude des services de traversiers visés par une obligation constitutionnelle plus loin dans cette section).

(Recommandation 14.1)

Dans certains cas, les pouvoirs publics choisiront peut-être de maintenir des subventions à des services de transport des voyageurs qui ne sont pas viables. De telles subventions ne s'inscriraient pas dans notre cadre de référence et, de façon générale, ne devraient pas être maintenues. Cependant, si des gouvernements continuent de verser des subventions en dépit de nos recommandations, ils devront le faire de manière que les services visés soient aussi efficaces que possible. D'autre part, ces subventions seront accordées à partir des recettes fiscales générales et non des frais imposés aux voyageurs.

Plus particulièrement en ce qui concerne :

- *Service ferroviaire de localités isolées* : Les pouvoirs publics pourraient juger opportun de maintenir le service voyageur vers certaines localités qui bénéficient aujourd'hui d'un service ferroviaire voyageur de localités isolées. Dans ces cas, les pouvoirs publics utiliseront le mode et le transporteur les plus efficaces et, chaque fois que cela est possible, un processus d'adjudication sera mis en oeuvre. D'autre part, toute desserte subventionnée en région isolée devra être conçue de manière à ne transporter les voyageurs que jusqu'au point de correspondance commode le plus proche avec un service commercial non subventionné.

(Recommandation 12.5)

- *Services de traversier visés par une obligation constitutionnelle :*
Le gouvernement fédéral peut, si nécessaire, recourir à des subventions pour maintenir des services de traversier visés par une obligation constitutionnelle. Sauf dans le cas du service de traversier reliant North Sydney, en Nouvelle-Écosse, et Port-aux-Basques, à Terre-Neuve, pour lequel les tarifs sont limités par la Constitution, les subventions consenties à d'autres services de traversier ne devront pas être supérieures aux montants requis pour maintenir le service. Dans le cas du service entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, et de tout autre service garanti par la Constitution et qui exige donc que les subventions financées par les contribuables soient maintenues, le gouvernement fédéral s'efforcera de recouvrer au maximum les coûts d'exploitation conformément aux obligations constitutionnelles, ou pourrait offrir à la province concernée une allocation tenant lieu de subvention. (Recommandation 14.2)

LA RÉALISATION DE NOS OBJECTIFS

Dans le chapitre 4, nous avons déclaré que l'objet du système de transport interurbain de voyageurs devrait être d'emmener les gens là où ils veulent aller, et nous avons proposé que les politiques de transport soient guidées par les quatre objectifs suivants :

- **la sécurité;**
- **la protection de l'environnement;**
- **l'équité envers les contribuables, les voyageurs et les transporteurs; et**
- **l'efficience, de telle façon que les services soient assurés uniquement si les avantages qu'ils apportent aux voyageurs individuels égalent ou excèdent le coût et que des niveaux donnés de services soient fournis au moindre coût possible.**

(Recommandation 4.1)

Nous avons également conclu que :

Les pouvoirs publics devraient poursuivre les objectifs d'édification nationale et d'expansion économique régionale au moyen d'autres programmes, plutôt que par le biais du système de transport des voyageurs.

(Recommandation 4.2)

Nos recommandations permettront l'établissement d'un système de transport des voyageurs sûr, respectueux de l'environnement, équitable à l'égard des contribuables, des usagers et des transporteurs et économiquement efficient.

POUR UNE MEILLEURE SÉCURITÉ

Nous sommes encouragés par les tendances à long terme qui se dessinent sur le plan de la sécurité des transports et qui font ressortir des améliorations impressionnantes pour tous les modes. Nous reconnaissons par ailleurs que les améliorations de la sécurité exigent l'innovation : de nouvelles technologies et de nouveaux comportements et attitudes chez les transporteurs et les voyageurs. Notre cadre de référence favorise l'innovation.

La réglementation gouvernementale

L'on doit aux pouvoirs publics de nombreuses améliorations en matière de sécurité, notamment la réglementation du rendement des véhicules et l'adoption de normes de construction des infrastructures. Nous reconnaissons que de telles initiatives ont, dans l'ensemble, donné des résultats probants, et notre cadre de référence réaffirme le rôle du gouvernement dans le maintien de la sécurité du système par le biais de la réglementation. Nos recommandations viendront renforcer le rôle des pouvoirs publics dans l'analyse objective des tendances en matière d'accidents et des mesures de sécurité à envisager. Nous recommandons par ailleurs aux différents paliers

de gouvernement d'utiliser des valeurs comparables pour les blessés et décès pour l'ensemble des modes lorsqu'ils adoptent des règlements ou investissent directement dans des infrastructures de transport. Cela favorisera une approche coordonnée de la sécurité à tous les paliers et dans tous les services gouvernementaux.

Les redevances au service de la modification des comportements

Les paiements que versent déjà les transporteurs et les voyageurs au titre de coûts d'accidents, soit directement, soit par l'intermédiaire de régimes d'assurance, sont autant d'incitations, pour les particuliers comme pour les sociétés, à chercher à améliorer la sécurité, et ils ont contribué à des améliorations générales à long terme. À l'heure actuelle, cependant, transporteurs et voyageurs ne paient pas l'intégralité des coûts liés aux accidents et aux programmes de sécurité et de prévention. En vertu de notre cadre de référence, les pouvoirs publics encourageront une plus grande sécurité :

- en faisant en sorte que les coûts de sécurité des transports soient aussi transparents que possible;
- en veillant à ce que les voyageurs et les transporteurs paient le plein coût des accidents en faisant en sorte que les régimes provinciaux et territoriaux d'assurance-maladie récupèrent tous les coûts des soins à donner aux victimes d'accident auprès des compagnies qui assurent les véhicules et les voyageurs; et
- en s'assurant que voyageurs et transporteurs paient la totalité des coûts de prévention en imputant directement aux voyageurs et aux transporteurs les coûts des programmes gouvernementaux de sécurité des transports, tels services de secours d'urgence, contrôle de la circulation par les forces policières et administration de la réglementation de la sécurité. D'autre part, les usagers seront amenés à payer les composantes sécurité qui feront partie intégrante de l'infrastructure grâce à une tarification appropriée.

Conclusions sur la sécurité

Nous sommes convaincus que lorsque voyageurs et transporteurs devront payer l'intégralité des coûts des accidents et des programmes de sécurité, ils changeront de comportement en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents. Nous nous attendons à ce que la discipline requise pour faire une évaluation objective des risques et des mesures de sécurité et pour assurer reddition de comptes et transparence dans la tarification encouragera les gouvernements à traiter plus uniformément les différents modes, rentabilisant ainsi au maximum les sommes consacrées à l'amélioration de la sécurité.

MIEUX PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

Les efforts visant à protéger et à améliorer l'environnement du Canada ont progressé sur de nombreux fronts ces dernières années. Le soutien des programmes environnementaux de la part du public s'est élargi, encourageant l'augmentation des investissements gouvernementaux et la réglementation des activités des particuliers et des sociétés. Par ailleurs, les pouvoirs publics se sont efforcés de coordonner leurs activités par l'intermédiaire de la Conférence canadienne des ministres de l'Environnement, et le Canada a participé aux côtés d'autres pays à des initiatives concertées de protection de l'environnement.

La réglementation gouvernementale

En vertu de notre cadre de référence, les mesures de contrôle présentement prévues dans les règlements demeureront en vigueur lorsqu'elles sont rentables et s'appliqueront de la même façon à tous les modes. La coordination entre gouvernements sera davantage améliorée par le recours à des normes environnementales communes d'évaluation des règlements et des investissements dans l'infrastructure des transports.

Les redevances au service de la modification des comportements

Nouveauté plus radicale, nos principes exigent des voyageurs, transporteurs et fournisseurs d'infrastructure qu'ils paient les coûts environnementaux des déplacements et des investissements dans le transport. Le recours à des tarifs transparents pour faire ressortir les conséquences environnementales des choix de transport améliorera sensiblement la force et la logique des efforts déployés pour protéger l'environnement. Transporteurs et voyageurs devront tenir compte des dommages écologiques dans toutes leurs décisions de transport.

Ils recourront aux mêmes critères d'évaluation coûts-avantages que ceux qu'utiliseront les pouvoirs publics pour appuyer leurs décisions en matière de réglementation et d'investissement public. En d'autres termes, ils se poseront la question suivante : «L'avantage à retirer vaut-il le coût?» Voyageurs et transporteurs utilisant les mêmes critères d'évaluation des dommages écologiques — ceux-là mêmes employés par les pouvoirs publics — l'homogénéité et l'efficience dans la poursuite des objectifs environnementaux seront favorisées. Les pouvoirs publics n'auront pas à prédire où et comment les transporteurs et les voyageurs devraient chercher à réaliser des réductions. On laissera aux usagers le soin de décider.

Nous savons que la capacité de mesurer les dommages écologiques et d'en évaluer les coûts est limitée et que (comme c'est le cas d'autres risques mal définis) les perceptions inexactes sur les effets possibles et les mesures préventives sont telles qu'il existe une vaste gamme de réactions, allant de l'indifférence à des demandes pressantes d'adoption de mesures les plus exigeantes. Nous reconnaissons par ailleurs que les ententes politiques en matière d'objectifs nationaux peuvent elles mêmes se fonder sur des idées erronées. Nous croyons fermement que les gouvernements devraient veiller à ce que les preuves scientifiques et les évaluations les plus objectives de celles-ci fassent l'objet de la plus grande diffusion.

En vertu de notre cadre de référence, les pouvoirs publics utiliseraient les revenus provenant de redevances environnementales pour nettoyer les dommages causés et pour compenser les personnes touchées par ces dommages. Il demeurera, cependant, des surplus substantiels. Par exemple, les gouvernements percevront des redevances d'émissions de gaz carbonique (CO₂), mais il est peu probable que l'on puisse identifier et compenser chacune des personnes à risques par suite du réchauffement de la planète. Les pouvoirs publics utiliseront les excédents de revenus environnementaux pour réduire l'impôt général, ce qui bénéficiera à tous les Canadiens.

Conclusions sur la protection de l'environnement

Nous recommandons que les voyageurs et les transporteurs paient les coûts des dommages qu'ils infligent à l'environnement. Nous appuyons en partie cette recommandation sur notre conviction que les usagers sont en général en mesure de contrôler les dommages qu'ils causent, par leur choix de véhicule ou par la quantité ou le type de déplacements qu'ils font.

Nous croyons par ailleurs que l'imposition de redevances environnementales rendra plus équitable le système de transport des voyageurs en garantissant que les usagers versent aux contribuables une compensation pour les coûts environnementaux qu'impose leur utilisation du système de transport. Ceux qui voyagent moins ne paieront pas les coûts environnementaux causés par ceux qui se déplacent plus. Les transporteurs et d'autres qui économisent de l'argent en utilisant des véhicules plus polluants n'en retireront pas automatiquement un avantage concurrentiel par rapport à ceux qui investissent dans la réduction de la pollution. Enfin, voyageurs et transporteurs seront assujettis aux mêmes normes, quel que soit le mode.

Même si nos recommandations visent des changements radicaux, nous croyons qu'elles sont rationnelles et justes et qu'elles permettront la réalisation efficiente et au moindre coût de l'ensemble des objectifs environnementaux nationaux.

UNE PLUS GRANDE ÉQUITÉ ENVERS LES CONTRIBUABLES, LES VOYAGEURS ET LES TRANSPORTEURS

Nos recommandations sont guidées par l'objectif d'un traitement équitable pour l'ensemble des Canadiens. De façon générale, en vertu de notre cadre de référence, la politique en matière de transport sera neutre dans son traitement des particuliers et des groupes identifiables, ne favorisant personne ni aucun groupe de personnes défini en fonction d'une région ou d'activités communes. Tous les Canadiens auront accès, dans les mêmes conditions, au système de transport.

Plus particulièrement :

- les pouvoirs publics supprimeront toutes les barrières qui empêchent des transporteurs «prêt, apte et disposés» de s'implanter sur des marchés de transport et d'avoir accès à des installations essentielles;
- les pouvoirs publics ne favoriseront pas les voyageurs par rapport aux non-voyageurs en consentant d'importantes subventions à certains voyageurs; et
- les pouvoirs publics traiteront de la même façon transporteurs et voyageurs, quel que soit le mode.

Circonstances spéciales

Nous reconnaissons, dans l'application de ces règles générales en matière d'équité, trois cas particuliers :

- *Les personnes handicapées* : En vertu de notre cadre de référence, les personnes ayant une déficience physique ou mentale jouiront de possibilités d'utilisation du système de transport des voyageurs semblables à celles des autres Canadiens. Les transporteurs rendront accessible aux personnes handicapées une proportion suffisante de leurs nouveaux véhicules de transport interurbain et veilleront à ce que les voyageurs qui ont des déficiences soient traités avec sensibilité et compréhension.

- *Services de traversier visés par des obligations constitutionnelles* : Le gouvernement fédéral est tenu, en vertu de la Constitution, d'assurer certains services de traversier et, dans un cas, de plafonner les tarifs. Les pouvoirs publics appliqueront nos recommandations en matière de gestion de l'infrastructure et pourraient recourir à des appels d'offres concurrentiels pour choisir les fournisseurs de ces services de traversier. Il en résultera une rentabilisation maximale de l'exploitation des services, ce qui viendra réduire d'autant la nécessité de subventions à la charge des contribuables.
- *Certains services et installations non viables* : Il se pourrait qu'il y ait des circonstances dans lesquelles les pouvoirs publics décideront qu'un service ou qu'une installation de transport non viable devrait être fourni ou garanti. Ici encore, les pouvoirs publics appliqueront nos recommandations en matière de gestion des installations et pourraient recourir à des appels d'offres publics concurrentiels pour l'exploitation de ces services et installations, ce qui réduira la nécessité de recourir à des subventions.

La suppression des subventions

De façon générale, les subventions versées par les contribuables et les usagers des transports à certains groupes de voyageurs sont injustes. Citons, à titre d'exemple, les voyageurs aériens qui bénéficient de systèmes de navigation aérienne et de services aéroportuaires financés par les non-voyageurs et les voyageurs de train dont une partie du billet est payée à même des subventions directes versées par les contribuables. Cette répartition inéquitable des coûts est aggravée par son effet sur le comportement des voyageurs. Les subventions consenties par les contribuables font que certains services de transport sont meilleur marché, ce qui encourage les voyageurs à y recourir davantage et — dans la mesure où la subvention est supérieure à la moyenne pour les transports — en amène certains à abandonner d'autres modes en faveur de ceux-ci. De telles subventions qui bénéficient à un mode sont injustes à l'égard des autres, qui pourraient proposer des services concurrentiels.

La solution est simple. En vertu de notre cadre de référence, les transporteurs et, en fin de compte, les voyageurs, paieront l'intégralité des coûts de l'infrastructure et des services. Cette solution s'appliquera également aux modes qui bénéficient d'importantes subventions, notamment les services ferroviaires voyageurs et les services de traversier qui ne sont visés par aucune obligation constitutionnelle. Par exemple, nos estimations montrent que les services ferroviaires voyageurs reçoivent des contribuables des montants qui sont de loin supérieurs aux tarifs payés par les voyageurs, alors que le public ne retire de ces dépenses considérables que très peu ou pas d'avantages sur le plan des améliorations environnementales. D'autre part, ces services ferroviaires subventionnés livrent une concurrence déloyale aux services assurés par d'autres modes, notamment l'autocar.

L'imposition de redevances environnementales appropriées contribuera, par ailleurs, à rendre le système de transport plus juste qu'il ne l'est à l'heure actuelle, même là où il n'existe pas de système administratif simple pour identifier les personnes qui subissent les dommages ou pour les indemniser. Dans les cas où il est clair que les dommages environnementaux diffèrent sensiblement d'une région à une autre, comme c'est le cas de l'ozone troposphérique, il serait plus juste d'établir les redevances en fonction de la région concernée, si cela est faisable sur le plan administratif.

Conclusions sur l'équité

En vertu de notre cadre de référence, l'objet du système de transport des voyageurs est d'emmener les gens là où ils veulent aller. Les contribuables ne devraient pas être tenus de financer un mode quelconque lorsqu'il existe un mode meilleur marché. Cela est injuste pour les contribuables ainsi que pour les exploitants et les usagers des autres modes.

UN SYSTÈME DE TRANSPORT PLUS EFFICIENT

La concurrence et l'innovation

Le système de transport des voyageurs sera rendu plus efficient, c'est-à-dire en mesure d'offrir un meilleur service à moindre coût, par une refonte de la structure, de la gestion, des politiques de tarification et de la prise des décisions d'investissement.

Nous sommes convaincus que la concurrence stimulera l'innovation. C'est pourquoi nos recommandations visent à introduire la concurrence partout où cela est possible : concurrence entre les modes, entre les transporteurs à l'intérieur de chaque mode et, le cas échéant, entre fournisseurs d'infrastructure. Par exemple, l'ouverture du marché à de nouveaux transporteurs par autocar fera baisser les coûts et les prix des billets, améliorera les services sur les lignes communes et permettra à des entreprises à faibles coûts d'exploitation d'offrir de nouveaux services aux petites localités. Le fait de donner accès à des transporteurs concurrents aux gares aériennes, routières et ferroviaires, ainsi qu'aux systèmes de réservation informatisés, stimulera l'innovation et la compression des coûts, à l'avantage de tous les voyageurs.

En outre, nos recommandations sur la transparence des processus budgétaires des organismes et sur la concertation avec les usagers de l'infrastructure, incitera les fournisseurs de cette dernière qui ne sont pas soumis à une concurrence directe à rechercher continuellement des innovations susceptibles d'améliorer le service et de réduire les coûts.

La commercialisation des services

Le fait d'astreindre l'infrastructure des transports et les transporteurs eux-mêmes à un fonctionnement plus commercial entraînera une diminution des coûts et de meilleurs services pour les transporteurs. Par exemple, la commercialisation des services de navigation aérienne donnera à ses gestionnaires la latitude d'innover et d'améliorer l'efficience.

Pour ce qui est des services de traversier garantis par la Constitution et des services ferroviaires en régions isolées que les pouvoirs publics jugeront utile de continuer à subventionner, la méthode des appels d'offres ouverts à tous permettra à des exploitants concurrents de faire preuve de leur efficacité. Voyageurs et contribuables disposeront ainsi du meilleur service au moindre coût.

La tarification et l'investissement

Nos propositions visant à réaliser l'efficacité reposent sur deux piliers : faire en sorte que les voyageurs paient le coût intégral de leurs déplacements et supprimer les subventions provenant des contribuables. L'égalité de traitement des modes et des transporteurs signifie que les usagers paieront des prix traduisant le coût véritable des services, sans contribution cachée payée par des parties autres, telles que les contribuables et les victimes des dommages environnementaux.

Nos recommandations intéressant la tarification et l'investissement sont destinées à rendre le système de transport efficace. Les transporteurs et fournisseurs d'infrastructure se doteront de systèmes de tarification efficaces, avec pour seule contrainte de recouvrer la totalité des coûts. Une fois les prix établis de manière appropriée, les voyageurs et les transporteurs prendront des décisions propres à maximiser les avantages qu'apportent les voyages. De même, les organismes se laisseront guider par les coûts et avantages sociaux, indépendamment des modes et limites juridictionnelles, lorsqu'il s'agit de classer par ordre de priorité les investissements dans l'infrastructure publique de transport.

Conclusions sur l'efficacité

Ainsi que nous n'avons cessé de le souligner tout au long de ce rapport, il y a efficacité chaque fois que les Canadiens tirent le meilleur parti des ressources consacrées au transport et consacrent au transport la quantité de ressources voulues pour ne pas gâcher

des occasions, ni gaspiller de l'argent. Un système de transport efficace est celui qui contribue au maximum à l'accroissement du niveau de vie des Canadiens.

LE BOUT DU CHEMIN

Nul ne peut prédire l'avenir avec précision. Lorsque nous scrutons le futur, nous entrevoyons maints changements qui pourraient influencer sur le transport interurbain des voyageurs. Par exemple, le coût environnemental de la pollution engendrée par le transport pourrait s'avérer sensiblement plus ou moins élevé que l'estimation actuelle, la demande du public pourra favoriser le train ou l'autocar, et des technologies nouvelles pourront accroître la capacité routière, réduire la pollution causée par les voitures et rendre les voyages aériens moins coûteux. L'éventail des possibilités est infini.

Ce que nous avons entrepris de faire, c'est de forger des principes dont l'application permettra aux voyageurs, aux pouvoirs publics et aux transporteurs de réaliser ce que nous estimons être des objectifs auxquels les Canadiens aspirent, et ce presque en toutes circonstances. Nos principes érigeront un cadre où les prix payés par les voyageurs refléteront les coûts et où les institutions seront flexibles et attentives. Ce cadre pénalisera les activités de transport qui deviennent trop coûteuses par rapport aux avantages qu'elles apportent et encouragera le secteur des transports à saisir les possibilités nouvelles offertes par les progrès technologiques et d'autres développements favorables.

ANNEXE A

DÉCRET EN CONSEIL

C.P. 1989-2096



CANADA

CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du
Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le
19 octobre 1989

Le Comité du Conseil privé, sur avis conforme du Premier ministre, recommande que soit émise, en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, une commission revêtue du grand sceau du Canada portant nomination de

Louis Davies Hyndman, d'Edmonton (Alberta)
Marie-Josée Drouin, de Montréal (Québec)
Susan A. Fish, de Toronto (Ontario)
Marc Gaudry, de Montréal (Québec)
William P. Kelly, C.C., d'Ottawa (Ontario)
John B. Hamilton, c.r., de Toronto (Ontario)
John Forbes Helliwell, de Vancouver
(Colombie-Britannique)
James D. McNiven, d'Halifax (Nouvelle-Écosse)
D^r Maurice LeClair, O.C., M.D., de Westmount (Québec)

ainsi que d'autres personnes qui peuvent être nommées de temps à autre, pour faire enquête et rapport sur un système national intégré de transport interurbain des voyageurs permettant de répondre aux besoins du Canada et des Canadiens au XXI^e siècle et de maintenir et améliorer les liaisons entre les régions et les collectivités du Canada; et

Le Comité recommande également que l'étude inclue un examen des points suivants

- a) le rôle d'un système national intégré de transport interurbain des voyageurs, compte tenu de
 - la place du transport interurbain des voyageurs dans l'ensemble du système de transport;
 - l'étendue et l'état actuels du système de transport interurbain des voyageurs au Canada;
 - les tendances démographiques;
 - les tendances sociales et les préférences des usagers;
 - les progrès techniques dans l'industrie des transports;

.../2

- les nouveautés internationales dans le domaine des transports et les répercussions qu'elles peuvent avoir sur la compétitivité du Canada;
 - les perspectives économiques pour l'économie canadienne et l'incidence qu'elles auront vraisemblablement sur les besoins en matière de transport interurbain des voyageurs;
 - les besoins des Canadiens sur le plan de la mobilité;
- b) la structure d'un système national intégré adéquat de transport interurbain des voyageurs pour le transport aérien, maritime, routier et ferroviaire et les relations entre ces modes, compte tenu des éléments suivants
- les moyens d'encourager les Canadiens à voyager au Canada;
 - la combinaison appropriée des divers modes pour maximiser l'efficacité, l'efficience et la compétitivité du système;
 - les incidences financières d'un système de cette nature, notamment les fonds de démarrage nécessaires ainsi que le coût de son entretien et de son exploitation;
 - la promotion de moyens de transport éconergétiques;
 - les conséquences écologiques des diverses options pour que l'on puisse trouver un équilibre entre les effets sur l'environnement et les besoins des Canadiens en matière de transport;
- c) les possibilités et les contraintes que présente ce système, c'est-à-dire
- émettre des avis sur les ententes qui s'imposent entre des institutions, notamment pour rationaliser et coordonner les rôles respectifs des trois ordres de gouvernement au Canada quant à la prestation des services de transport interurbain des voyageurs;

- 3 -

- déterminer le cadre approprié des relations de travail;
 - évaluer l'interface entre l'industrie des transports et le gouvernement;
- d) les modalités financières qui conviennent pour mettre sur pied ce système, c'est-à-dire
- tenir compte des compétences des différents ordres de gouvernement et du secteur privé;
 - tenir compte du coût global pour les Canadiens;
 - examiner la notion de la juste répartition du coût entre les usagers;
 - étudier les moyens d'amener des entreprises privées à financer des projets d'envergure dans le domaine des transports; et

Le Comité recommande également que les commissaires

- 1) soient autorisés à adopter les méthodes et les procédures qu'ils considèrent les plus indiquées pour la conduite de l'enquête au moment qu'ils jugeront opportun;
- 2) soient autorisés à louer les bureaux et les installations nécessaires à l'enquête, conformément aux politiques du Conseil du Trésor;
- 3) soient autorisés à recourir, comme le prévoit l'article 11 de la Loi sur les enquêtes, aux services d'experts et d'autres personnes, aux taux de rémunération et de remboursement qu'approuvera le Conseil du Trésor;
- 4) reçoivent pour instruction, dans le cadre de leur travail, de chercher à obtenir les points de vue de toutes les administrations provinciales et territoriales ainsi que ceux de tous les Canadiens intéressés de toutes les conditions sociales et de toutes les régions du Canada;

.../4

C.P. 1989-2096

- 4 -

- 5) reçoivent pour instruction de présenter un rapport provisoire, dans les deux langues officielles, au gouverneur en conseil, au plus tard dans les dix-huit mois qui suivent;
- 6) reçoivent pour instruction de présenter un rapport définitif, dans les deux langues officielles, au gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser trois ans;
- 7) reçoivent pour instruction de remettre les dossiers et documents de l'enquête au greffier du Conseil privé le plus tôt possible après la fin de l'enquête; et

Le Comité recommande aussi que Louis Davies Hyndman, d'Edmonton (Alberta), et Marie-Josée Drouin, de Montréal (Québec), soient nommés respectivement président et vice-président de la Commission; et

Le Comité recommande en outre que Janet Smith, d'Ottawa (Ontario), soit nommée directeur exécutif de la Commission.

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIÉE CONFORMÉ



CLERK OF THE PRIVY COUNCIL - LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVÉ

ANNEXE B

PERSONNEL DE LA COMMISSION* ET CONSEILLERS SPÉCIAUX

BUREAU DE LA DIRECTRICE EXÉCUTIVE

Directrice exécutive

Janet Smith

Adjointe exécutive

Sherry Hudon

Personnel administratif

Cy Gibson

Chantal Simard

Conseillère spéciale

Anne Patterson, Patterson

Kirk Wallace

DIRECTION DE LA RECHERCHE

Directeur

John Sargent

Sous-directrice

Helen Hardy

Recherchistes

Tom Byerley

Ronald Hirshhorn

John Lawson

Mary Anne Comber

Ashish Lall

Bob Leore

Personnel administratif

Barbara Cowtan

Conseillers spéciaux

David Gillen

Richard Lake, Research and
Traffic Group

DIRECTION DE LA POLITIQUE ET DE LA PLANIFICATION

Directeur

Brian Johnson

Sous-directeur

Joseph Dion

Personnel administratif

André Turgeon

DIRECTION DES COMMUNICATIONS

Directrice

Linda Bergeron

Agents de communications

Thérèse Boisclair

Laurent Benoit

Anthony Danks

Personnel administratif

Shirley Geddes

DIRECTION DE LA CONSULTATION

Directrice

Denise Ommanney

Agents de consultation

Dan Donovan

Pierre Dulude

Alain Garceau

Margaret Lockwood

Peter McGrath

Jérôme Moisan
Paul Monlezun
Elizabeth Trowell
Personnel administratif
Olga Avramenko
Tilou Grégoire
Sheilagh Malone

**DIRECTION DES SERVICES
ADMINISTRATIFS**

Directrice

Nina-Maria Butcher
Centre des ressources
Leslie Wake
Léa Attrux
Linda Cameron
Anne Hooper
Darren Rutt
Laura Simmermon
Lynne Vaillancourt
Jean Villeneuve

Logistique

Kathleen Whalen
Linda Babulic

Finances

Patricia Rutt
Patricia Di Pietrantonio
Stephen Molloy
Joan Thomson

Gestion de bureau

Rollande Eckford

Personnel administratif

Yolande Larocque
Estelle Lord (bureau d'Edmonton)
Micheline Mousseau
Conseiller
Dennis Brook
**Entretien et soutien des
systèmes informatiques**
Bull HN Information Systems
Limited

STAGIAIRES D'ÉTÉ

David Cameron
Denise Gomes
Michael Hatcher
Katrina Wyman

***Autres collaborateurs**

occasionnels
Lyse Bénard
Guy Brazeau
Gordon Bruce
Lynda Chapin
Ghyslain Charron
Louise Cyr
David Dash
Johanne Latourelle
Dale Martini
Heidi McDonald
Louise-Marie Pichette
William Smith

INDEX

La lettre *f* qui suit un numéro de page de référence indique que l'information se trouve dans la figure sur cette page. La lettre *t* qui suit un numéro de page de référence indique que l'information se trouve dans le tableau sur cette page.

A

- AAL *voir* administrations aéroportuaires locales (AAL)
- Aberdeen (aéroport) R.-U., 139
- abandon de lignes, 163
- accessibilité *voir* personnes handicapées et infrastructure privée, 132
 - chemin de fer,
 - amélioration par la réglementation, 156
 - amélioration par la séparation, 159
 - problèmes, 155
 - marchés des autocars, 20
 - aux services d'infrastructure, 89
- accidents, *voir aussi* sécurité
 - aéronefs
 - commerciaux, 202-204
 - privés, 205-206
 - autocars, 207
 - comparaison par mode, 201
 - train, 206
 - traversier, 206
- accidents mortels *voir* décès
- accompagnateurs pour personnes handicapées, 237-239
- Accord de libre-échange et industrie aérienne, 291
- Accords aériens bilatéraux, 282-283
- Accord général sur les tarifs et le commerce*, 1
- ACR *voir* Algoma Central Railway

Administration aéroportuaire locale (AAL)

en tant que fournisseur d'infrastructure, 135, 138

loue les principaux aéroports, 107

monopole potentiel, 140-142

rôle, 140

administrations indépendantes, en tant que fournisseur
d'infrastructure, 135-136

aéroports

droits d'atterrissage, 45, 140, 249, 391

recommandations sur les investissements, 111-113

recouvrement des coûts, 109t

subventions, 18

tarification

actuelle, 107-108

estimations de la tarification individuelle, 108-113

recommandations, 111-113

faire la transition, 471

transport intermodal, 363-368, 375

Air Alliance, 260

Air B.C., 266

Air Canada, 266

acquiert des intérêts dans Air B.C., 266

acquiert des intérêts dans Air Ontario, 266

acquiert des intérêts dans NWT Air, 266

aujourd'hui, 266, 276, 280

déréglementation, 260

difficultés financières, 254

fusion avec les Lignes aériennes Canadien International, 287

histoire, 261, 265-266

privatisation, 19, 259, 266

transport intermodal, 368

Air France, 283

Air Ontario, 266

Air Transat, 268

Alberta

- autocars, 19, 255, 331, 336
- Pacific Western Airlines Act*, 265
- services ferroviaires, 297

Algoma Central Railway (ACR), 296

Allemagne

- questions de transport, 4
- popularité de la voiture, 25
- services aériens, 139, 145
- services ferroviaires, 6, 321
- transport intermodal, 368

American (ligne aérienne américaine), 276

Americans with Disabilities Act of 1990, 229

Amérique du Sud, subventions, 9

Amtrak

- aperçu international, 305-311, 308-309f
- comparaison avec VIA Rail, 305-311, 308, 309f
- et propriété étrangère, 398
- exploité par VIA Rail au Canada, 297
- finances, 306t, 309f
- propriété des voies, 296
- services vers Toronto, 297

Argentia (Terre-Neuve), services ferroviaires, 344-345

Association canadienne du contrôle du trafic aérien, 144

Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, 144

Association du transport aérien du Canada, 144

Association des transporteurs aériens de surface, 367

Association des voyageurs de commerce du Canada, 260

Association du transport aérien international (ATAI), 287

Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, sur la déréglementation, 259

assurance, et coûts d'assurance, 216

ATAI voir Association du transport aérien international

Atlanta (Géorgie), aéroport, 369

Atlin (Colombie-Britannique), services d'autocars, 326

Atlin Coach Lines, 326

Australie

navigation aérienne, 145

gestion des aéroports, 6

questions de transport, 5

autocars

faire la transition, 470

contrôle des émissions, 181

décès, 207t, 207-208, 208t

émissions, 172, 191

personnes handicapées, 230, 232, 240

qui y fait appel, 24-29, 325

sécurité, 207-208

transport intermodal, 363, 366, 370, 373

automobiles

accidents, 210, 210t

avec le nouveau cadre de référence, 440t

avec le statu quo, 436

contrôle des émissions, 173, 183-184

coûts, 20, 439, 442

distances moyennes parcourues, 247f

émissions, 191

et étalement urbain, 174, 175

leur appliquer nos principes, 248

popularité, 16-17-23-25, 29, 246-247

sécurité, 209-210

transport intermodal, 363-364, 366, 368

utilisation des routes, 116-117

avions

accidents, 203t, 202-206, 204-205t

contrôle des émissions, 184

émissions, 192t

popularité, 24, 25, 30

privés, 248-249

sécurité, 202-206

B

- «baby boom», 29
- bagages, 48, 367.
- Banff (Alberta), services ferroviaires, 297
- Bar Harbour, Maine, tarifs ferroviaires, 353
- bateaux, 15, 245
- BC Ferries *voir* British Columbia Ferries Corporation
- BCR *voir* British Columbia Railway
- blessures *voir* sécurité, mesures
- Borden, Île-du-Prince-Édouard, 130, 349
- braille, information sur les services de transport, 231
- Brewster Transportation, 368
- British Columbia Ferry Corporation
 - coûts, 351
 - fournit la plupart des services dans l'Ouest, 344
 - pouvoirs publics, 256
 - service intermodal, 363
 - subventions, 350-351, 353
 - tarifs, 353-354, 354t
 - une des plus importantes du monde, 343
- British Columbia Railway, 296

C

- cabotage, droits, États-Unis-Canada, 260, 290
- calcul des coûts-avantages
 - général, 69
 - infrastructure, 80, 93-94, 100-101, 128, 322, 461, 483
 - réseau routier national, 149-151, 461
- Calgary
 - aéroport loué aux AAL, 107, 139, 140
 - services d'autocars, 336
 - services ferroviaires, 297
 - transport intermodal, 366, 374

Cambridge (Ontario), bus pour personnes handicapées, 232
camions légers *voir* automobiles
camionnage
 Loi de 1987 sur les transports nationaux, 330
 Loi sur le transport par véhicule à moteur, 330
 réglementation, 19
 taxes recommandées, 118
 usure des routes, 118
camions
 émissions, 173, 184
 popularité après-guerre, 17
camions légers *voir* automobiles
Canada 3000 (vols nolisés), 268
Canada Coach Lines, et personnes handicapées, 232
Canadian Business Aircraft Association, 144
Canal Lachine, 16
Canal Rideau (Ontario), 16
Canal Welland (Ontario), 16
canaux, 16, 21t, 159
Cape Tormentine (Nouveau-Brunswick), 130, 349
Caribou (Nouvelle-Écosse), services de traversiers, 347
cartes d'identité, pour personnes handicapées, 237-239
Castlegar (Colombie-Britannique), services d'autocars, 326
CFC *voir* chlorofluorocarbures (CFC), émissions
Charte canadienne des droits et libertés, et personnes
 handicapées, 229
chemins de fer, fret, histoire, 18
Chicago, services de Amtrak au Canada, 297
chlorofluorocarbures (CFC), émissions, 175-176, 181
ciels ouverts *voir aussi* propriété étrangère, 260, 289-290
Cincinnati (Ohio), accidents d'avion, 203
City Express, 268
climat, 30, 176
climatiseurs, véhicules, 176
CN *voir* Société canadienne des chemins de fer nationaux (CN)
CO₂ *voir* gaz carbonique (CO₂), émissions

Cochrane (Ontario), services ferroviaires, 296
Code criminel, et personnes handicapées, 231
collecte des données
 fonctions gouvernementales, 81, 386
 besoins, 383
 lacunes, 384t, 383, 385t
 recommandations, 385-386
Colombie-Britannique
 contrôle des émissions, 181
 ozone troposphérique, 173
 péages, 45
 services de traversier, 343, 345-348
Comité consultatif du ministre sur le transport accessible, 241
Comité de la Chambre des communes sur les transports,
 rapport de mars 1990, 37
Commission canadienne des transports, 263
Commission royale sur les chemins de fer et le transport
 au Canada (1931), 162, 163
Commission royale MacPherson, 18-20
Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, 4
 conclusion de la recherche, 6, 7
 étude d'autres pays, 4, 6
 exemple mondial, 1, 2
 mandat, 1
 méthodes, 8
 organisation du rapport, 11, 12
 philosophie, 8, 9
 processus de consultation, 4
 raison d'être, 2, 3
 résultats, 8, 9
communautés rurales, services d'autocars, 339-340
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN)
 et CP, 162-63
 avoirs américains, 160
 avoirs du gouvernement, 161
 formée, 17

- réglementée par le gouvernement, 17
 - restructuration, 156, 159-160
 - subventions, 296
 - utilisation commune de lignes, 164
 - et VIA Rail, 45, 122, 156, 295
- compagnies d'autocars
 - américaines, 334
 - application de nos principes, 255
 - concurrence, 332-336, 338-339
 - coûts, 327-328
 - critère d'entrée, 252
 - diminution de la popularité, 24, 26
 - marchés, 325-326
 - nolisés, 20
 - opinion de l'industrie, 329-330
 - opinion du public, 329
 - petites localités, 333
 - politiques gouvernementales, 330-332
 - pour le fret, 327
 - propriété étrangère, 399
 - réglementation, 19, 326, 330-332, 340
 - revenu, 327-328
 - Royaume-Uni, 335
 - subventions croisées, 332-333
 - tendances, 328
- comparaison de trajets
 - coûts de Churchill à Winnipeg, 405, 422-426, 424t, 425f
 - coûts de Halifax à St. John, 405, 426-435, 428t, 430f
 - coûts de Saskatoon à Halifax, 51, 54t, 55f, 62-64, 405, 409-417, 410t, 412f
 - coûts de Toronto à Montréal, 51, 52t, 53f, 62-64, 405, 417-422, 419t, 420f
 - coûts de Val d'Or à Montréal, 51, 56t, 57f, 62-64
 - coûts de Vancouver à Toronto, 51, 58t, 59f, 62-64
 - coûts environnementaux, 49-50, 190-197
 - paramètres, 405-408

composé organique volatile (VOC)
comparaisons des redevances par trajet, 194
forme l'ozone troposphérique, 172-173
redevances sur les émissions, 187-188
réduction, 180, 181, 191

concurrence
avantages, 455, 457, 474
compagnies d'autocars, 255, 332-335, 338
critère de «prêt, apte et disposé», 251
entre liens, 79, 458
entre modes, 19, 77-78
entre services de contrôle de la circulation aérienne, 79, 458
entre services de terminaux, 79, 458
internationale, 1, 9, 389-396
obstacle à l'entrée, 253
responsabilité gouvernementale, 81
transporteurs aériens, 141-253-263, 276, 281, 288, 289, 297
transporteurs ferroviaires, 155, 157, 254
transport intermodal, 266, 270-277, 377
traversiers, 255

concurrence internationale
conclusions, 395-396
redevances de transport, 389-390
services intérieurs, 390-391
services transfrontaliers, 391

conditions d'adhésion, 346-348, 358
Conditions de l'adhésion de la Colombie-Britannique, 347
Conférence de Rio, Nations-Unies, juin 1992, 183
confort, pour personnes handicapées, 240
congestion, voyages en automobile, 3, 31-32, 179
connexions intermodales *voir* modes de transport, intégration
Conseil canadien des droits des personnes handicapées, 231
Conseil canadien des ministres de l'environnement, 174
Conseil des ministres responsables des transports et
de la sécurité routière, 149-152
Conseil du programme climatologique canadien, 176

Conseil des communautés européennes, 158
Conseil du Trésor, et personnes handicapées, 231
conservation du carburant, 182, 186
consommation de carburant, 436, 177
Consommation et Corporations Canada, 141
Constitution du Canada, 355, 358, 434
construction routière, 17
contrôle de la circulation
 chemins de fer, 158
 coûts, routes, 159
 principes, 78
 tarification, 123
contrôle de la circulation aérienne voir navigation aérienne
contrôle des émissions, 50, 172, 182, 183
Convention de Chicago, 284
Convention des Nations-Unies sur le changement climatique, 183
corridor voir Windsor; Québec, 163, 367, 463
coûts
 à l'échelle du système, 2, 20, 39-51, 435-436, 438-439, 447-448
 accessibilité, 236
 accidents, 38, 46, 50, 116, 212-218, 219, 406, 436-438, 443
 autocars, 48-49, 62, 326, 444
 climat, 30-45
 comparaison par mode, 39, 42t, 43t, 48, 50-51
 définitions, 36-38, 406
 déréglementation, 269-70
 dommages matériels, 212, 214
 environnementaux, 7, 37, 46-50, 62, 75, 116, 177-180, 313-314,
 406, 444, 445, 446
 exemples de trajets, 51-65, 405-408
 infrastructure, 2, 5, 10-11, 15, 16, 37, 42-43t, 45, 62, 89, 91-102,
 137, 217-218, 394-95, 406, 436, 439, 444-446
 justification du changement, 7-8, 36, 403-405
 marginaux, 95-98, 102, 116, 394
 pour les contribuables, 47-48, 69, 447

pour les usagers, 6, 9, 40-44, 47, 76, 89, 94, 171, 216, 447, 452-453
reddition de comptes, 381-382
réseau routier national, 145-150
sécurité, 217-219
services aériens, 62, 143, 444-445
services de traversiers, 350, 446
services ferroviaires, 16, 45, 49, 62, 301-04, 312, 445
soins de santé, 46, 75, 213-215, 219
et tarification, 98-102, 104
transparence, 11
transporteurs, 47, 89
perte de travail, 213-15
valeur d'une vie humaine, 215, 221
véhicules, 47, 48, 406, 443
voyages en voiture, 50, 62, 439, 442, 443
voyages intérieurs, 40

coûts des accidents
avec le nouveau cadre de référence, 443
avec le statu quo, 436, 438
déplacement en automobile, 50, 439
définition, 46, 212-213, 406
moyenne, 213
qui paie, 217
routes, 116, 213-214t
victimes sous-compensées, 216

coûts des dommages matériels
dans les accidents, 46
définition, 212
moyennes, 213-214

coûts de la sécurité, qui paie, 217-218

coûts des infrastructures, 45
avec le nouveau cadre de référence, 458-460
avec le statu quo, 436
concurrence internationale, 394-395
comparaison de trajets, 62
définition, 45, 406
subventions, 38

traversiers, 62, 446
voyages par autocar, 62, 444
voyages par automobile, 62, 439
voyages par avion, 62, 444

coûts des pertes de travail
définitions, 213
moyennes, 213-214

coûts des soins de santé
à la suite d'accidents, 46, 201, 212, 213t, 214t
couverts par les voyageurs, 219
définition, 2, 213
fournisseurs et voyageurs doivent payer, 75
moyennes, 213-215

coûts des transporteurs, définitions, 47-48

coûts des véhicules
assumés par les autres, 48
assumés par les utilisateurs, 48
définition, 47-48, 406
si les recommandations sont mises en oeuvre, 443

coûts des voyages
à l'échelle du système, 42-43t, 44f, 422-435, 437t, 440-441t
comparaison de trajets, 51-64, 52t, 410t, 419t, 424t, 428t

coûts environnementaux
comparaisons de trajets, 62
définitions, 46, 462
par rapport aux coûts totaux, 7, 49-50
payés par les taxes sur le carburant, 116-117
pour les usagers, 75
subventions, 37
utilisation des routes, 116
voyages par avion, 63, 195t, 197t, 445
voyages par autocar, 62, 195t, 197t, 444
voyages par automobile, 50, 63, 195t, 197t, 439-442
voyages par train, 50, 62, 195t, 197t, 298, 312
voyages par traversier, 446

coûts marginaux
 déficits, 98-99
 définition, 95-96
 devraient orienter la tarification, 98-102
 limitations, 95-98
 tarification de l'infrastructure, 394
 utilisation de la route par les automobiles, 116-117
coûts de sécurité, qui paie, 217-218
coûts sociaux, des accidents, 215
coûts spéciaux, définition, 406
VOC *voir* composé organique volatile (VOC)
CP *voir* Société des chemins de fer Canadien Pacifique (CP)
CP Air *voir* Lignes aériennes Canadien Pacifique (CP Air)
Cumberland (Ontario), services de traversiers, 345

D

Darhmouth (Nouvelle-Écosse), services de traversiers, 345
décentralisation, 76, 90
décès
 aéronefs, 203t, 203-205, 204-205t
 autocars, 207, 208, 208t, 209t
 automobiles, 210, 210t
 comparaison par mode, 202, 211-212, 211t
 coûts des accidents, 46
 trains, 206, 206t
 traversiers, 209, 209t
déficience handicapante pour le transport, 226-227, 226f, 227t
Delta (ligne aérienne américaine), 276
déréglementation, transports aériens
 aéroports, 269
 coûts, 269-273
 pressions, 19, 262
 prix, 269-273

qualité du service, 273
restructuration, 267-68
sécurité, 206, 276
désignation de routes internationales, 288
développement régional, 71
Dewdney Trails, services d'autocars, 326
dispositifs de télécommunications pour les sourds, 231
disquettes lisibles sur ordinateur, information sur les transports, 231
dommages environnementaux
 avec le statu quo, 436
 contenir, 179-180
 étalement urbain, 174-175
 évaluation, 171-172, 177-179
 ozone stratosphérique, 172-174
 ozone troposphérique, 172-173
 réchauffement de la planète, 175-176
Dorval (aéroport), Montréal, 374
droits d'atterrissage, 45, 107, 140, 249, 391
droits de passage, voies ferrées, 156
Dryden (Ontario), accident d'avion, 203, 252

E

Eastern Provincial Airways, 265
édification de la nation, 15-16, 71-73, 474
Édimbourg (aéroport) R.-U., 139
Edmonton (aéroport municipal), propriété municipale, 139
Edmonton (Alberta), 107, 139, 336
effet de serre, 171-175
efficience
 avec le nouveau cadre de référence, 482-484
 objectif de transport, 69-71
 de la tarification, 94

émissions

causent l'ozone troposphérique, 172-174

chlorofluorocarbures, 176

comparaison par mode, 192t, 193f

comparaison de trajets, 192-198

gaz carbonique, 175-176, 193f

ozone stratosphérique, 176

par les autobus, 173, 192t

par les automobiles, 50, 173, 192t

par les avions, 192t

par les camions diesel, 173

par les trains, 192t, 313

réchauffement de la planète, 175-176, 393

réduction, 179-180, 183

emprises, voies ferrées, 163, 166

émissions de carburant, *voir* émissions

emprunts, pour les coûts d'infrastructure, 137

Entente aérienne bilatérale entre les États-Unis et le Canada, 291

entretien de l'infrastructure, 6, 9-10, 17, 460

équité

avec le nouveau cadre de référence, 479-481

objectif de transport, 69, 89

Espagne, 6, 130

estimation des coûts, 39-40

établissement des politiques, responsabilités des gouvernements, 81

États-Unis

aéroports, 139-143

avoirs de CN et CP, 160

concurrence, 282-285, 400

effet sur le transport au Canada, 18, 22, 30, 389, 392, 398

établissement des prix, 5-6

Federal Aviation Administration (FAA), 145

fournisseurs d'infrastructure privés, 129

industrie aérienne, 26, 130-131, 145, 206, 259, 262, 269, 276, 400

ministère des Transports, 145

ozone troposphérique, 172-173

- personnes handicapées, 228
- politique des ciels ouverts avec, 289, 291
- popularité de l'automobile, 24-26
- questions de transport, 4, 389-400
- services d'autocars, 332-334, 399-400
- services ferroviaires *voir aussi* Amtrak, 159, 162, 295, 398
- tarifs aériens, 272f, 272, 276-277
- taxes sur le carburant, 114, 393
- transport intermodal, 368
- traversiers, 346-347, 400

étalement des villes

- dommages environnementaux, 185-186
- régions de non-respect, 174-175

Europe

- Europe de l'Est, 1, 9
- fournisseur d'infrastructure, secteur privé, 129-130
- modèles de déplacements, 26
- services ferroviaires, 295, 299, 305
- taxe sur le carburant, 114
- transport intermodal, 368

Europe de l'Ouest, popularité de l'automobile, 26

Eurotunnel, 6, 130

évaluation des installations aéroportuaires existantes, 112, 113, 460-461

Experience Canada, 368

exécution de la réglementation

- routes, coûts, 149
- sécurité, coûts, 218
- tarification, 123

Federal Airports Corporation, Australie, 139

Federal Aviation Administration, 145

formation du personnel des transports, 240

formation du personnel, pour aider les personnes handicapées, 240

Fort McMurray (Alberta), services d'autocars, 336

fourgonnettes *voir* automobiles

fournisseurs d'infrastructure

contrôle des voies ferrées, 155-167

monopoles, 128-138

et personnes handicapées, 241-242

pour la navigation aérienne, 144-146

pour les aéroports, 139-41

pour les routes, 147-154

pouvoirs publics comme arbitres, 127

reddition de comptes, 381

redevances environnementales, 186

fournisseurs d'infrastructure du secteur privé

aperçu international, 129-130

financement, 16-17, 93

pour la navigation aérienne, 146

inconvénients, 131-133

voies ferrées, 160-162

fournisseurs d'infrastructure du secteur public

administration indépendante, 135-136

affectation des recettes, 137-138

contrôle des redevances, 137-138

instances consultatives, 137-138

ministère, 133-134

société d'État, 134-135

voies ferrées, 160-162

frais d'enregistrement des véhicules, en fonction des émissions,
187-188

frais de navigation aérienne et concurrence internationale, 391

frais de permis

concurrence internationale, 391

devrait comprendre les coûts de sécurité, 219

taxes spéciales de transport, 46

frais de terminaux, aéroports, 45

frais environnementaux, routes, 149

France

- accord aérien avec la Martinique, 282
- fournisseurs d'infrastructure du secteur privé, 130
- popularité de la voiture, 26
- propriété des routes, 6
- services ferroviaires, 321
- transport intermodal, 368

fret *voir* camionnage

- général, 21
- transport ferroviaire, 18, 156, 160-165

G

garde-côte, 253

gares ferroviaires, tarification, 106

gares routières

- accessibilité, 132
- potentiel de monopole, 106
- tarification, 105-106

Gatwick (aéroport) R.-U., 139

gaz à effet de serre, 175-180, 181, 190-192

gaz carbonique (CO₂), émissions

- chemins de fer, 313
- comparaison par mode, 193f, 193-198
- problèmes mondiaux, 175-176, 182
- redevances, 187, 195
- réduction, 182, 183, 190

gaz d'échappement *voir* émissions

Glasgow (aéroport) R.-U., 139

GO Transit, Toronto, 297

gouvernement fédéral *voir aussi* gouvernements

- comme fournisseur d'infrastructure, 15, 17, 91, 134
- déréglementation, 18-19
- personnes handicapées, 231
- réglementation des autocars, 326, 338-340
- réglementation de l'environnement, 183

- rôle dans les services intermodaux, 370
- services aériens, 91, 145
- services ferroviaires, 15
- services maritimes, 15
- services de traversiers, 346-350
- taxe d'accise sur le carburant, 17
- Transcanadienne, 17
- gouvernements *voir aussi* gouvernements fédéral, municipal et provincial
 - infrastructure, 92-95
 - investissements dans les aéroports, 111-114
 - personnes handicapées, 240-241
 - reddition de comptes, 84, 381, 383, 386
 - responsabilités, 17, 75, 76, 81-82, 83, 180-184, 461-469
 - rôles historiques dans les transports, 10, 16-17
 - sécurité, 81, 218-219
 - subventions, 16
 - traitement équitable des modes, 83
 - transport intermodal, 372-377
- gouvernements municipaux
 - gèrent les aéroports, 138-139
 - objectifs environnementaux, 183
 - et personnes handicapées, 232
- gouvernements provinciaux et territoriaux *voir aussi* gouvernements
 - en tant que fournisseurs d'infrastructure, 17, 134
 - objectifs écologiques, 183
 - obligations des services de traversiers, 348
 - personnes handicapées, 183
 - politiques sur les lignes aériennes, 265
 - réglementation des autocars, 19, 326, 337
 - routes, 17, 91, 148-149
 - subventions aux chemins de fer, 296
 - taxes sur le carburant, 117
 - Transcanadienne, 17
- gouvernements territoriaux *voir* gouvernements provinciaux

Grands Lacs

- liens maritimes, 343
- services de traversiers, 344

Greyhound (É.-U.), fusion avec Trailways, 334-335

Greyhound Lines of Canada Ltd., 326-328, 332, 336, 365, 368, 371, 399

groupe d'experts pour l'étude du changement climatique, 175

Groupe de travail ministériel sur l'aéronautique, 144-145

guerre du Golfe, affecte les lignes aériennes, 2

H

Halifax

- services aériens, 268-269
- services ferroviaires, 398
- services de traversiers, 345

Hamilton (Ontario), autocar pour personnes handicapées, 231,

Hearst (Ontario), services ferroviaires, 296

Heathrow (aéroport), R.-U., 139

Hinton (Alberta), accident de train, 206

I

Île-du-Prince-Édouard

- service d'autocars, 19, 255, 331
- services de traversiers, 343, 344, 346, 348-349, 355

impression agrandie, information sur les services de transport, 231

infrastructure

- calcul des coûts-avantages, 93, 100, 128, 322, 460, 483
- composantes, 21, 91
- coûts marginaux, 95, 96
- coûts de sécurité, 217, 219
- définition, 45
- égalité modale, 83, 89
- histoire, 15-16
- investissement gouvernemental, 93-95

investissement du secteur privé, 93
ouverte et accessible, 10
tarification, 94-105

infrastructure des aéroports
AAL, 139-142
aperçu international, 129
coûts, 45
coûts d'entretien, 143
droits d'atterrissage, 45, 140, 248, 391
évaluation des installations aéroportuaires existantes, 112-113, 460
faire la transition, 471
incidence des politiques fédérales, 142, 143
lignes directrices en vue de réformes, 143
recommandations d'investissement, 111-113
recouvrement des coûts, 109t
subventions, 18, 112
tarification
 actuelle, 107-108
 individuelle, estimation, 108-111
transfert aux AAL, 143
transport intermodal, 364-368, 373

infrastructure ferroviaire
améliorations de l'accès, 156, 162
préoccupations au sujet de l'accès, 155
questions, 155
rationalisation, 162-164

infrastructure de la navigation aérienne
actuelle, 144-145
recommandations, 145
rôle du gouvernement fédéral, 17, 145
solution du secteur privé, 146

installations essentielles, critères, 131-133
instances consultatives, fournisseurs d'infrastructures, 137-138
Intair, 268, 277
Interstate Commerce Commission, 399
investissement, selon le nouveau cadre de référence, 460-461
Italie, 6, 26, 130

J

Japon, 26, 321

Jones Act, 400

juridiction, hier et demain, 10

Juteau Bernard, sur la déréglementation, 260

K

kilomètre-voyageur, définition, 39-40

Kitchener (Ontario), 232, 375

L

Labrador City, services ferroviaires, 297

législation, et personnes handicapées, 229-231

Les Pays-Bas, 4

Lévis (Québec), services de traversiers, 345

liens

 application de nos principes, 78-79

 intermodaux, 361

 réseau de, et tarification, 102-104, 120-125

liens aériens, recommandations sur la tarification, 120-121

liens ferroviaires, tarification, 121-122

liens maritimes

 Grands Lacs, 345

 recommandations sur la tarification, 123

 le Saint-Laurent, 343

Lignes aériennes Canadien International

 acquiert Wardair, 266

 fusion avec Air Canada, 288

 finances, 254

 général, 265, 277, 280-281

politique aérienne canadienne, 263
restrictions à la propriété, 265
sur la déréglementation, 259
transport intermodal, 368

Lignes aériennes Canadien Pacifique (CPAir), 261, 265-266
Lillooet (Colombie-Britannique), service ferroviaire, 296
Liverpool (aéroport), R.-U., 139
Loi d'Air Canada, 262, 265
Loi sur Terre-Neuve, 349
Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN, 1987)
 camionnage, 255
 concurrence, 19, 251, 264, 265
 personnes handicapées, 228-232
 propriété étrangère, 265, 284
 réforme de la réglementation, 259
 les services aériens, 251, 253, 259
 les services ferroviaires, 157, 164-165
 les services intermodaux, 369-370

Loi canadienne sur les droits de la personne, 229
Loi de 1987 sur les transports routiers, 19
Loi du Canadien National et du Canadien Pacifique 1933, 163
Loi électorale du Canada, et personnes handicapées, 231
Loi sur l'accès à l'information, et personnes handicapées, 231
Loi sur la citoyenneté, et personnes handicapées, 231
Loi sur la concurrence, 141, 281, 338
Loi sur la gestion des finances publiques, 146
Loi sur les transport nationaux de 1967, 19, 263
Loi sur les chemins de fer, 157, 252
Loi sur les mesures d'urgence, et propriété de l'industrie, 284
Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, 265
Loi sur le transport par véhicule à moteur, 330-331
Loi sur la protection des renseignements personnels, et
 personnes handicapées, 231

M

main d'oeuvre

- aviation, 273
- effectifs, 20
- mouvements, 2
- trains, 306, 314
- traversiers, 352

mandat de la Commission, 1

Manitoba, 207, 331

Marine Atlantic Inc.

- coûts, 350-352
- fournit la plupart des services de traversiers dans l'Est, 345-346
- les personnes handicapées, 241
- relation du gouvernement avec, 255-256
- service à l'Île-du-Prince-Édouard, 348-349
- subventions, 350-351
- tarifs, 353-354, 354t

Martinique, vol vers, 282

Masson (Québec), services de traversiers, 345

mécanismes de transition, 10-11, 84-85

méthane, cause l'effet de serre, 175

ministère, en tant que fournisseur d'infrastructure, 133

Mirabel (aéroport) (Québec), 372-374

modes de transport

- choix relié à la tarification, 104
- comparaison de la popularité, 23-29
- comparaison des coûts, 39-40, 48-51
- comparaison des redevances sur les émissions, 191-197
- comparaison des trajets, 51-64, 409-435
- comparaison de la sécurité, 211-212
- comparaison internationale, 28t
- égalité entre les modes, 83, 467-468
- intégration, 361-363, 368-377
- longueur des trajets, 24f
- parts du marché, 23-25, 25f, 26-27f
- subventions, 9-10, 312

mondialisation, 2, 31

monopoles

fournisseurs du secteur privé, 129-133

fournisseurs du secteur public, 133-138

intervention du gouvernement, 75, 79, 82

limiter le pouvoir des, 129

services multi-modaux, 376-377

Montréal

aéroport loué aux AAL, 107, 139-140

services ferroviaires, 297, 312, 399

services de navette, 297

transport intermodal, 365, 375

Moosonee (Ontario), services ferroviaires, 296

MV *Joey and Clara Smallwood*, traversier, 344

N

Nationair, 268

National Airport (Washington, D.C.), 368

National Express (ligne d'autocar du Royaume-Uni), 325-336

New York, services ferroviaires, 297-307

Niagara Falls, (Ontario), 232, 297

NO_x, voir oxyde d'azote (NO_x), émissions

Nordair, 265-266

Nord du Canada

compagnies d'autocar, 326

services aériens, 30, 275

services ferroviaires, 297

transporteurs aériens, 264

normes, responsabilités gouvernementales, 381

North Bay (Ontario), services ferroviaires, 293

Northumberland Ferries Limited, 344, 347

North Sydney (Nouvelle-Écosse), services ferroviaires, 345, 349

Norvège, et la fixation des prix, 5

Nouveau-Brunswick

- ozone troposphérique, 173
- réglementation des autocars, 19-20, 255, 331
- services ferroviaires, 297
- services de traversiers, 348-349

Nouvelle-Écosse

- zone troposphérique, 173-174
- service d'autocars, 207, 331
- services de traversiers, 344-345

Nouvelle-Zélande

- administration des routes, 6
 - fournisseur d'infrastructure des routes, 147-148
 - navigation aérienne, 145
 - questions de transport, 5
- NO_x/VOC, plan de gestion, 174
- NWT Air, 266

0

objectifs de transport, 69

Objectifs nationaux afférents à la qualité de l'air ambiant, 173-174

obligations constitutionnelles, 434, 473, 481

obstacles au commerce, 3, 397

Office national des transports

- abandon de lignes, 164, 310, 317
- «apte, prêt et disposé», 251
- fait appliquer les droits, 157-158
- industrie aérienne, 260, 263-64
- personnes handicapées, 228-230, 234, 236, 241
- services ferroviaires de voyageurs, 310,317
- tarification des AAL, 142

ONR voir Ontario Northland Railway (ONR)

Ontario

- assurance sans égard à la faute, 216
- GO Transit, 297
- services d'autocars, 207, 232, 327

- services de traversiers, 345
- services ferroviaires, 293, 312, 299, 320
- subventions aux chemins de fer, 296
- ozone troposphérique, 173
- Ontario Northland Railway (ONR), 296
- Ontario Northland Transportation Commission, 344
- Oshawa (Aéroport), 110t, 110, 142
- Ottawa, et transport intermodal, 375
- oxyde d'azote (NO_x), émissions
 - cause l'effet de serre, 175
 - forme l'ozone troposphérique, 172
 - redevances, 187, 194-197
 - réduction, 180, 191
- ozone stratosphérique, 176
- ozone troposphérique
 - affecte la santé, 172
 - définition, 172
 - s'accumule, 173
 - zones de non-respect, 173, 181

P

- Pacific Western Airlines (PWA), 265, 266, 277
- parcs linéaires, 163
- part du marché
 - compagnies d'autocar, 25, 26f, 28t, 325-326
 - transporteurs ferroviaires, 25, 26f, 28t, 295
 - transporteurs aériens, 25, 26f, 28t, 30, 276-281
- péages
 - concurrence internationale, 392
 - électronique, 114-115
 - pour les heures de pointe, 119
 - pour les nouvelles routes, 119
 - statistiques, 114

Pearson (aéroport international de Toronto)
affecté par la déréglementation, 268-270
infrastructure unique, 138
nouvelles pistes, 111
transport intermodal, 364-66, 372

personnes âgées, 30, 227

personnes handicapées
accès, 77, 232-242
accompagnateurs, 237-239
amélioration de l'accès, 228-233
autocars, 240-241
avec le nouveau cadre de référence, 453-455
besoins liés à l'accès, 225-242
cartes d'identité, 237-239
confort, 240
coordination des efforts, 240-242
coûts d'accès, 234-237
déficience handicapante pour le transport, 225-227, 226f, 227t
droits d'accès, 233
formation du personnel de transport, 240
législation, 228-231
nécessité de l'intervention gouvernementale, 74-77
problèmes d'accès, 225-227

politique canadienne sur le transport aérien, 263

politiques fédérales
industrie aérienne, 17, 19, 142-143, 261-265
services d'autocars, 330-332
services ferroviaires, 297, 320, 322-323
services de traversier, 346, 355, 356

politiques internationales, industrie aérienne, 282-283

politique sur les transporteurs aériens régionaux (1966), 261-263

pollution *voir* environnement

pollution atmosphérique
nuit à la santé, 171
coûts environnementaux, 46
endommager les bâtiments, 171

pollution par le bruit, 3, 46, 171

Port-aux-Basques (Terre-Neuve), 349, 353, 355
Prestwick (aéroport), R.-U., 139
prêt, apte et disposé, définition, 251-253
prévention des accidents, voir sécurité
primes d'assurance, 50, 216
primes d'assurance-chômage, affectation des recettes, 137
Prince George (Colombie-Britannique), 296
Prince Rupert (Colombie-Britannique), 353
principes de tarification
 appliqués aux aéroports, 107-109
 appliqués au contrôle, 123
 appliqués au réseau routier, 114-120
 appliqués aux gares de chemin de fer, 106
 appliqués aux gares routières, 105-106
 appliqués aux liens aériens, 114-115
 appliqués aux liens ferroviaires, 121-122
 appliqués aux liens maritimes, 122
 appliqués aux terminaux de traversier, 106
 infrastructure, 94-102
privatisation
 à l'échelle mondiale, 2
 Air Canada, 19, 259, 265, 266
 Pacific Western Airlines, 265
produit intérieur brut, 2
programmes pour grands voyageurs, 279
propriété, transporteurs aériens, 284-285
propriété étrangère, voir aussi ciels ouverts
 compagnies d'autocars, 399
 concurrence, 397
 Loi de 1987 sur les transports nationaux, 263, 284
 restrictions, 397
 transporteurs aériens, 265, 284, 292, 397
 transporteurs ferroviaires, 398
traversiers, 400

protection de l'environnement

- avec le nouveau cadre de référence, 476-478
- collaboration du gouvernement, 182-183
- concurrence internationale, 394-395
- décisions en matière de transport, 3, 6, 11, 30
- objectif des transports, 8, 69, 70, 171-172, 473
- par l'éducation, 183-186
- par la réglementation, 183-186
- par la tarification, 186-189

PWA *voir* Pacific Western Airlines (PWA), 265, 277

Q

QNS&L *voir* Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L)

qualité du service

- transporteurs aériens, 273-276
- VIA Rail, 303t

Québec (province de)

- assurance sur les véhicules à moteur, 215-216
- ozone troposphérique, 173
- services d'autocars, 327
- services ferroviaires, 297, 299, 320
- services de traversiers, 344-345
- taxe sur le carburant, 47

Québec (ville de)

- ozone troposphérique, 173, 181
- services ferroviaires, 310, 312, 320, 322
- services de traversiers, 344
- transport intermodal, 367

Quebecair, 265

Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L), 297

R

raccordement fixe du Déroit de Northumberland, 130, 349

rationalisation des systèmes ferroviaires, 162-167

récession, effet sur les transporteurs aériens, 2, 286

réchauffement de la planète, 175, 393

recherche

sur les dommages causés à l'environnement, 179-180

responsabilités gouvernementales, 81-82

recommandations

abandon de lignes ferroviaires autorisé, 166, 461

accès aux voies, 157, 456

accès aux aéroports par d'autres modes, 376, 456

accessibilité aux personnes handicapées, 77, 234-236,
453-455, 463-464

accompagnateurs pour personnes handicapées, 238-239, 454, 464

blessures et décès, valeurs comparables pour les, 221, 461

cartes d'identité pour les personnes handicapées, 239, 454

collaboration intergouvernementale, 386, 465, 469

collecte des données, 386, 465, 469

concurrence aux services de VIA Rail, 76, 471

concurrence entre les transporteurs aériens, 289, 458

contenir les émissions, 185, 468

coûts des accidents et de sécurité payés par les voyageurs,
219, 453

déréglementation des services d'autocars, 237, 455

développement régional, 73, 474

édification de la nation, 73, 474

efficacité, 69, 473

entretien du réseau routier national, 154, 466

équité, 69, 473

évaluation des équipements des aéroports, 113, 459-460

financement du réseau routier national, 153, 469

formation du personnel pour aider les personnes handicapées,
240, 454

fournisseur d'infrastructure routière : société d'État, 145, 462
gestion locale des aéroports, 143, 462
groupes consultatifs sur les personnes handicapées, 242, 455
imposition équitable des modes, 83, 467
infrastructure intermodale, 376, 457
interruption des services, 66, 470
interruption des subventions à VIA Rail, 318, 456, 471
intervention gouvernementale sur les monopoles, 289, 457
Loi de 1987 sur les transports nationaux, 166, 236, 461, 463
Loi sur la concurrence, examen concernant les services
d'autocars, 339, 463
mécanisme de transition, 85, 470
navigation aérienne indépendante, 145, 462
niveaux de gouvernements, 83, 465
normes sur les autocars pour les personnes handicapées,
241, 464
nouveaux investissements dans les aéroports, 113, 459
obligations constitutionnelles des services de traversiers, 357, 473
péages, 119, 459
prise de décision monopolistique, 382, 469
projets individuels du réseau routier national, 153, 461
propriété étrangère des transporteurs aériens, 285, 457
propriété individuelle des transporteurs aériens, 286, 456
protection des emprises, 167, 463
protection de l'environnement, 69, 473
rapport annuel sur les transports, 387, 465, 469
reddition des comptes, 382-383, 468
redevance sur les émissions appliquée équitablement, 189, 467
redevance sur les émissions pour encourager le changement,
189, 453
redevance sur les émissions utilisée de façon appropriée, 190, 468
réglementation équitable des modes, 83, 467
responsabilités des politiques gouvernementales, 82, 461
sécurité, 69, 473
services concurrentiels des transporteurs, 78, 455
services ferroviaires vers les localités éloignées, 320,

services de train à grande vitesse, 322-323, 461, 464, 469, 472
solutions régionales aux zones de non-respect des normes,
182, 466
stratégie internationale sur le réchauffement de la planète,
183, 467
subventions pour la transition des services aériens, 112, 471
subventions pour la transition des services d'autocars, 340, 472
subventions aux traversiers, 355, 357, 358, 470, 472
subventions aux services ferroviaires, 316, 471
systèmes de réservation informatisés, 377, 464
tarification du contrôle de la circulation, 79, 458
tarification individuelle des aéroports, 111, 459-460
tarification des liens aériens, 121, 459
tarification des services de liens, 79, 458
tarification des services de terminaux, 79, 458
tarification et forces du marché, 79, 458
taxe sur le camionnage, 118, 459
taxe sur le transport aérien, 421, 459
transparence des décisions gouvernementales, 84, 468
transporteurs aériens ne doivent pas recevoir de contributions
des pouvoirs publics, 288, 456
usagers payent les coûts, 76, 452
usagers payent les dommages environnementaux, 76, 452
utilisation de la taxe sur le carburant, 117, 467
VIA Rail publie un rapport annuel, 316, 471
vols internationaux, 288, 456

recouvrement des coûts
aéroports, 109t,
concurrence internationale, 393
infrastructure, 100-101
pour l'accessibilité, 236
tarifs ferroviaires, 301, 304-305
transporteurs aériens, 271f, 278f
VIA Rail, 301-304, 305t, 307, 309f, 312
Red Arrow (ligne d'autocar), 336

reddition de comptes

à l'égard des coûts, 381

à l'égard des subventions, 381

avec le nouveau cadre de référence, 468-469

hier et demain, 10

opinion du public sur, 379

redevances sur les émissions

comparaison de trajets, 194-197, 195t, 197t

comparaison par mode, 191-194

concurrence internationale, 392-393

objectifs environnementaux, 187

redevances sur le carburant, 187-188, 391

réforme de la réglementation *voir* déréglementation

réglementation

concurrence, 18

de l'infrastructure du secteur privé, 132-133

incohérente, 7

intervention gouvernementale, histoire, 10-11, 17

problèmes d'application, 133

transport intermodal, 362, 370-371

réseau des infrastructures et tarification, 102-105

réseau en étoile, 269, 275

réseau routier national (RRN)

calcul des coûts-avantages, 151-152, 451

coûts, 151

évaluation, 151-152

idée, 149

normes, 151

Rocky Mountaineer Rail Tours, 297

routes

entretien, 6, 17

faible fréquentation, 120

financement, 114

forme d'infrastructure dominante, 114

Nouvelle-Zélande, 147-148
réseau routier national, 149-154
rôle du gouvernement fédéral, 147
rôle du gouvernement provincial, 148
sécurité, 211-212
tarification, 118
 histoire, 114
 recommandations, 117-119
 avenir, 119-120

Royaume-Uni

fournisseurs d'infrastructure privés, 129
propriété des compagnies de chemin de fer, 6
questions de transport, 4
services aériens, 6, 139, 130
services d'autocars, 335
popularité de l'automobile, 25

RRN *voir* réseau routier national

S

St.Catharines (Ontario), 232
Saint-John (Nouveau-Brunswick), 173, 181
Saint-Laurent, 343-344
San Francisco (Californie), services de traversiers, 347
Saskatchewan, services d'autocars, 207, 331
Saskatchewan Transportation Company, 332
Sault Ste.Marie (Ontario), services ferroviaires, 296
Schefferville (Québec), services ferroviaires, 297
Secrétariat d'État, loi sur l'accessibilité, 231-232
sécurité *voir aussi* accidents
 autocars, 207-209
 automobiles, 210-211
 avec le nouveau cadre de référence, 474
 avions, 202-206
 comparaison par mode, 211-212
 coûts, qui paie, 217-218

déréglementation de l'industrie aérienne, 276
évaluation, 220-221
mesures, 202
de la navigation aérienne, 145-146
objectif des transports, 69-72
pour la sécurité, 218-219
règlements gouvernementaux, 218
trains, 206-207
transports publics et privés, 201
traversiers, 209
les voyageurs devraient payer, 216-217
Sept-Îles (Québec), service ferroviaire, 297
services aériens
avec le nouveau cadre de référence, 438-445
avec le statu quo, 436
dépenses gouvernementales, 17
États-Unis-Canada, 282, 286-289
fréquence, 273, 276
internationaux, 286-289
vers les localités du Nord, 275
services d'autocars
avec le nouveau cadre de référence, 438-444
avec le statu quo, 436
concurrence avec VIA Rail, 329
services ferroviaires
abandon de lignes, 317
coûts environnementaux, 313
faire la transition, 471
États-Unis voir Amtrak
Europe, 305
intermodaux, 366-368
opinion publique, 298-299
subventions, 16-18
types, 301
services de train à grande vitesse, 196, 320-323

services de trains
avec le nouveau cadre de référence, 440
avec le statu quo, 436
comprennent les transporteurs et l'infrastructure, 21

services de traversiers
actuels, 343-345
application des principes, 255
aux États-Unis, 346-347
avec le nouveau cadre de référence, 440
avec le statu quo, 436
Colombie-Britannique, 344, 346-348
faire la transition, 472
Grands Lacs, 344
Île-du-Prince-Édouard, 344, 346, 348
Nouveau-Brunswick, 348-349
Nouvelle-Écosse, 347, 349
obligations constitutionnelles, 343, 346-350, 355
opinion du public, 345-346
Québec, 344
Saint-Laurent, 344
tarification, 122, 352, 357
Terre-Neuve, 344, 346, 348-350

service d'intervention d'urgence, 142

services en région éloignée
traversiers, 345-346
chemins de fer, 318-319
VIA Rail, 303

services intérieurs, concurrence internationale, 390

services transfrontaliers, concurrence internationale, 392

Singapour, fixation des prix, 5

SIU, voir service d'intervention d'urgence

Skidegate (Colombie-Britannique), 353

smog voir ozone troposphérique

Société des chemins de fer Canadien Pacifique (CP)
avoirs américains, 160
et CN, 162-163

restructuration, 156, 159-60
subventions, 16
utilisation commune des voies, 164
et VIA Rail, 45, 122, 156, 295
Société des traversiers du Québec, 344
sociétés d'État, 134-135, 262
South Baymouth (Ontario), services de traversiers, 344
SRI *voir* systèmes de réservation informatisés
Stansted (aéroport) R.-U., 139
stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées, 232
subventions
cachées, 36
coûts des accidents, 38
coûts environnementaux, 37
coûts d'infrastructure, 37
croisées, 16, 60-61, 103, 266, 270, 332-333
directes, 36, 298t
éliminées avec le nouveau cadre de référence, 480-481
hier et demain, 10, 16
inappropriées, 8-9
pleine divulgation, 83-84
pour couvrir les déficits de la tarification au coût marginal, 100-102
reddition de comptes, 337
réduction, 3, 382
services aériens, 49, 60-62, 288
services d'autocars, 49, 59-62, 339-340
services ferroviaires, 15, 49, 60, 62, 296-301, 311-312, 314-316
services de traversiers, 49, 62, 343, 350-351, 355, 357-358
taxes sur le carburant, 38
taxes foncières, 38
transport par automobile, 49, 64
subventions au transport aérien
voyages en automobile, 63
voyages en train, 64

subventions croisées

compagnies d'autocars, 333

définitions, 60-61

élimination, 103

transport aérien, 262, 270

Suède, 4-5, 159-160

Suisse, 4

Sydney (Nouvelle-Écosse), services de traversiers, 345,

systèmes de réservation

anti-concurrentiels, 377

autocar, 371

intermodaux, 361

transport aérien, 279-281

VIA Rail, 370-371

systèmes de réservation informatisés (SRI), industrie aérienne, 279-281

système de transport

accessibilité, 77

aperçu de l'époque moderne, 20-21

applique le nouveau cadre de référence, 451-484

avenir, 29-31

composantes, 21, 21t, 91t

dépenses, 2, 20

emploi des Canadiens, 20

flexibilité, 31, 86

histoire, 15-20

objectifs

efficacité, 69-71, 482-484

équité, 69, 89, 479-481

protection de l'environnement, 69, 70, 476-478

sécurité, 69, 70, 474-476

personnes handicapées

principes

contrôle de la circulation, 78-80

liens, 78-80

terminaux, 78-80

transporteurs, 77-78

utilisateurs, 73-77

raison d'être du nouveau cadre de référence, 67-68
reddition de comptes, 379-382
transition vers le nouveau cadre de référence, 84-86, 470-473
transparence des décisions, 76, 379-380, 386-387

T

tarification

- au coût marginal, 98-99
 - au coût moyen, 100-101, 103-104
 - avantages d'une couverture complète, 89-90
 - avec le nouveau cadre de référence, 458-459
 - choix de mode, 102
 - deux paliers, 101
 - efficente, 94
 - en fonction des avantages, 100-101
 - liens aériens, 120
 - pour protéger l'environnement, 186-187
 - réseaux, 102-104
 - des services de contrôle de la circulation, 78-79
 - des services de liens, 78-79, 102-104
 - des services de terminaux, 78-79, 102-104
 - selon la responsabilité à l'égard des coûts, 100
- tarification selon la valeur du service, 101
- ### tarifs aériens
- concurrence, 276-277
 - économie, 280f
 - politiques gouvernementales, 263
 - tarifs réduits, 270, 272f, 272-273, 279f
- tarifs des autocars, 335, 444
- tarifs ferroviaires, et recouvrement des coûts, 301-302, 304-305
- tarifs des traversiers, 122, 352-357
- taxes *voir aussi* taxe sur le transport aérien, taxes d'accise, taxes sur le carburant, taxe sur les produits et services
- égales parmi les modes, 83
 - réduites, 9

taxe de propriété, à titre de subvention, 38
taxe poids-distance, sur le camionnage, 118
taxes et redevances spéciales, définition, 46-47
taxes sur le carburant
 autocars, 326-327
 exemple de tarification réseau, 102
 financent l'infrastructure routière, 114
 provinciales, 117
 taxes spéciales sur le transport, 38, 46
 taxes de ventes provinciales, 47
taxe sur le transport aérien
 affectation des recettes, 137
 avions privés, 249
 contribution aux coûts d'infrastructure, 62, 107
 exemple de tarification de réseau, 102
 élimination et remplacement, 110, 121
taxe sur les produits et services,
taxis
 accessibles aux personnes handicapées, 232
 permis, 366, 367
 services, 36
Taylor, Claude I., sur la déréglementation, 260
TCA *voir* Trans-Canada Airlines (TCA)
technologie, limites canadiennes, 30
technologie électronique, et frais d'utilisation des routes,
 tendances, 119
télécommunications, affecte les voyages, 2, 31
terminaux
 intermodaux, 361
 multi-modaux, 372, 376-377
 principes, 78-80
 réseaux de, et tarification, 102-104
 tarification, 105-114
terminaux de traversier, tarification, 106
Terre-Neuve
 accidents d'autocar, 207

réglementation sur les autocars, 331
services de traversiers, 344-345, 346, 348, 355
Territoire du Nord-Ouest, services d'autocars, 326
Territoire du Yukon
services d'autocars, 326
services ferroviaires, 297
Tobermory (Ontario), services de traversiers, 344
Toronto (Ontario)
droits d'atterrissage des aéronefs, 249
services d'autocars, 328
services ferroviaires, 296, 297, 304, 312, 398
transport intermodal, 376
tourisme, 2, 298
Trail (Colombie-Britannique), services d'autocars, 326
Trailways (É.-U.), fusion avec Greyhound, 334
train rapide, 368
train transcontinental, 16
trains *voir aussi* VIA Rail
accident, 206-207, 207t
contrôle des émissions, 184
coûts, 445
électrifiés, 196
émissions, 191
grande vitesse, 196, 320-323
personnes handicapées, 233
popularité, 25-26
sécurité, 206-207
transport modal, 371
Trans-Canada Airlines (TCA), 18
Transcanadienne
comparée au RRN, 149
construction de, 17-18
exemple de réseau de liens, 102-103
Transit New Zealand, 147-148
transparence
avec le nouveau cadre de référence, 468-469

nécessaire pour faire des choix informés, 76
obstacles à, 380
opinion publique sur, 379-380

transport

comme une entreprise, 74
intermodal *voir* modes de transport, intégrés
interurbain, définition, 2, 6-7, 20, 23
outil de politique publique, 93
public, et zones de régions critiques, 174-175

Transports Canada

accessibilité des aéroports, 363-365
augmente le nombre de contrôleurs de la circulation aérienne, 144
effectifs, 20
estimations des coûts des accidents, 212-214
gère les aéroports, 107, 139
normes de sécurité, 146, 220-221
personnes handicapées, 232
politiques sur les chemins de fer, 128
transport intermodal, 375
VIA Rail, 310

transport ferroviaire de fret, 156, 161, 163

transport intermodal, 363-368, 375

transport interurbain *voir* transport

transport urbain

questions d'environnement, 185
relié au système interurbain, 20

transporteurs

avec le nouveau cadre de référence, 455-457
concurrence, 77-79
connections intermodales, 363
personnes handicapées, 230, 237-242
possèdent et gèrent les terminaux, 91
principes applicables, 77-79, 89, 250-255
privés, 245-246, 248-249
redevances environnementales, 186

transporteurs aériens

- accès aux aéroports des AAL, 141
- application de nos principes aux, 253-254
- concentration, 260, 276-277
- concurrence, 262, 289, 292
- critère d'entrée, 251-252, 263-264
- effets de la guerre du Golfe, 2
- effets de la recession, 1
- «familles», 267t
- indicateurs de productivité, 274f
- nolisés, 266
- Nord canadien, 264
- personnes handicapées, 229-230, 233
- propriété étrangère, 285, 291, 397
- recouvrement des coûts, 271f, 278f
- réglementation, 19-20
- subventions, 48

transporteurs ferroviaires *voir aussi* VIA Rail; trains

- application de nos principes aux, 254
- critère d'entrée, 252
- fret et passagers, 156
- opinion publique sur, 298-299
- partage du marché des voyages, 295
- pourraient limiter l'accès, 155-157
- propriété étrangère, 398
- propriété séparée des voies, 159-160
- réglementation, 18
- services en région éloignée, 318-320
- situation actuelle, 296-298
- train à grande vitesse, 299, 320-323

transporteurs maritimes, réglementation, 19

Travaux publics Canada, raccordement du Détroit de Northumberland,
130, 349

traversiers

- comparaison des tarifs, 354t
- accidents, 210t, 210

contrôle des émissions, 184
critère d'entrée, 253
personnes handicapées, 230, 233
propriété étrangère, 400
transport intermodal, 364
sécurité, 209
triangle Toronto-Ottawa-Montréal
services d'autocars, 328-330
services ferroviaires, 162, 299, 313, 329
Tribunal canadien de la concurrence, et systèmes de réservation
informatisés, 281
tunnel sous la Manche, 6, 130

U

United (ligne aérienne américaine), 276
utilisateurs *voir aussi* voyageurs
choix informé, 76
coûts des accidents, 215-216
coûts pour, 40-44, 76, 171, 447
définition, 39, 406-407
pouvoir décisionnel, 381
principes, 74-77
règlements sur la sécurité, 218
utilisation des terres, 3
utilisation en période de pointe, 95-96, 119

V

valeur de la vie, 46, 213-215, 221, 461
Vallée inférieure du Fraser (Colombie-Britannique), ozone
troposphérique, 173, 181
Vancouver (aéroport international), nouvelles pistes, 111

Vancouver (Colombie-Britannique)

- contrôle des émissions, 181
- services aériens, 107, 139, 249, 269
- services d'autocars, 326, 328
- services ferroviaires, 296, 297, 304
- service intermodal, 363, 375
- services de traversiers, 345

vérificateur général du Canada, rapport sur l'entretien des aéroports, 142

VIA Rail *voir aussi* transports ferroviaires

- abandon de lignes, 165
- accès limité aux voies, 156
- avenir, 311-314
- avoirs du gouvernement, 161
- comparé à Amtrak, 305-311, 308, 309f
- concurrence avec les services d'autocars, 329
- coûts, 45, 301-305
- coûts de fermeture, 314
- exploite Amtrak au Canada, 297
- finances, 301, 300t
- paiement pour l'utilisation des voies, 121-122
- part du marché, 295
- personnes handicapées, 241
- propriété des voies, 296
- et propriété étrangère, 399
- qualité du service, 303t
- recouvrement des coûts, 310-304, 305t, 307, 309f, 312
- reddition de comptes, 310
- services en région éloignée, 318-320
- services obligatoires, 304t, 304-305, 305t
- services offerts, 301-302
- subventions, 297-301
- transport intermodal, 368, 370, 371

Victoria (Colombie-Britannique), 345, 347, 348, 363

villes, ozone troposphérique, 162

voies ferrées

- abandon de lignes, 163-167
- coûts d'infrastructure et utilisation, 45
- droits de passage, 156
- milles de, 162
- propriété distincte des transporteurs, 159-160
- propriété publique ou privée, 160-162
- usage commun, 163-167
- Winnipeg vers la vallée de l'Outaouais, 164

vols internationaux, 286-289

voyages

- et l'âge, 29-30
- d'agrément, 22, 22f, 24
- distance, 23, 23-24f, 24
- divers pays, modes, 27-28f
- intérieurs, 35-26f
- internationaux, 24-25, 25f, 31
- interprovinciaux, 23
- modes, 23-29, 24-26f
- nouvelles formes, 31
- par automobile, 23
- par avion, 23-24
- pour affaires, 22, 22f, 24, 31
- projections, 29-32
- raisons des, 22-23, 22f
- statistique des, 1990, 22
- visiter des amis, 22f

voyages en avion

- coûts, 42-43t, 44f, 44, 62-63, 194-195, 212-219, 410t-411t, 426-447
- exemples de trajets, 51-64, 405-435
- subventions, 63-64

voyages d'agrément, transports intermodaux, 367-368

voyages en autocar

- coûts, 42-43t, 44f, 60, 62-63, 195-198, 212-217, 427-447
- exemples de trajets, 51-65, 357-435
- subventions, 48, 60-62

voyages en automobile

coûts des accidents, 42-43t, 44f, 49-50, 63, 195-198, 212-217, 427-447

coûts d'infrastructure, 62

définition, 40

exemples de trajets, 51-64, 405-436

subventions, 48, 63

voyages en train

coûts, 42, 43t, 44f, 48-49, 62, 195-197, 212-217, 426-448

exemples de trajets, 51, 405-436

subventions, 9, 16-17, 48, 62, 63, 297-299

voyages en traversier

coûts, 42-43t, 44f, 49, 427-446

exemples de trajets, 405, 427, 436

subventions, 49, 64, 343, 350, 353

voyageurs *voir aussi* utilisateurs

avec le nouveau cadre de référence, 452-453

doivent payer le plein coût, 89

payent les coûts d'infrastructure, 95

redevances environnementales, 186, 187

réglementations sur la sécurité, 218

V

Voyageur Colonial (services d'autocars), 328

W

Wardair, 265-266, 277

Washington (D.C.), 297, 307, 325

Western Rail Passenger Restoration Committee, 301

Whitehorse (Territoire du Yukon), services d'autocars, 326

Windsor (Ontario)

ozone troposphérique, 173, 181

services ferroviaires, 307, 310, 320, 322

transport intermodal, 367

Winnipeg (Manitoba), transport intermodal, 375

Wood Island (Île-du-Prince-Édouard), services ferroviaires, 347

Y

Yarmouth (aéroport) (Nouvelle-Écosse), 110, 110t, 142

Yarmouth (Nouvelle-Écosse), tarifs des traversiers, 353

Z

zones de non-respect

définition, 174

étalement des villes, 174-175

ozone troposphérique, 174, 181

solutions régionales, 181-182