



Le 10 décembre 2015

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Veillez accepter mes félicitations pour votre réélection à la Chambre des communes et votre désignation au poste de ministre des Transports. À notre avis, ce portefeuille est un des plus importants du gouvernement et nous sommes ravis que vous y apportiez votre expérience et votre savoir. Nous vous souhaitons beaucoup de succès.

Un des plus importants dossiers de votre portefeuille émergera pendant les premiers mois de votre mandat; c'est le rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada (LTC) présidé par l'honorable David Emerson. Le mandat et les entretiens que nous avons eus avec M. Emerson abordent certaines des plus importantes questions économiques au Canada. Nous envisageons avec enthousiasme de travailler avec vous à la mise en œuvre des recommandations les plus avantageuses pour les entreprises canadiennes.

Aviation

Une des plus importantes questions relevant du mandat de l'examen de la LTC concerne les coûts élevés de l'aviation au Canada. Nous croyons que cette question est extrêmement urgente, essentielle pour de nombreux secteurs et, particulièrement, pour nos industries touristiques qui revêtent tant d'importance pour chaque collectivité. Pendant de nombreuses années, un vaste éventail de ministères et d'organismes gouvernementaux ont imposé des coûts publics très élevés à l'industrie et, par conséquent, personne ne veut assumer la responsabilité de l'impact global. C'est un grave problème. La Commission Emerson était chargée d'étudier toutes les questions de coût, peu importe leur origine. Nous nous attendons à ce que vous représentiez cette question auprès du Cabinet et du gouvernement et nous sommes prêts à vous appuyer fermement lorsque vous défendrez une discipline généralisée en matière de coûts publics dans ce secteur.

Transport ferroviaire de passagers

Votre gouvernement abordera sans doute les questions de congestion et de transport urbains et je souhaite mentionner que nous nous intéressons vivement à la proposition de Via Rail, à savoir offrir un nouveau service dans le triangle de l'est, utilisant des corridors éventuellement disponibles. Cette proposition, présumant qu'elle satisfait à votre examen, pourrait éliminer l'encombrement actuel des services de fret tout en offrant aux collectivités de la région une solution de rechange plus rapide et fiable à l'automobile. J'espère pouvoir parler de cette intéressante proposition avec vous lorsque cela vous conviendra.

Office of the President and Chief Executive Officer | Cabinet du président et chef de la direction

The Canadian Chamber of Commerce | La Chambre de commerce du Canada

420 - 360 rue Albert Street | Ottawa, ON K1R 7X7 | T: 613.238.4000 | F: 613.238.7643 | info@chamber.ca

Chamber.ca | CanadianChamberofCommerce | @CdnChamberofCom

Infrastructure et portes d'entrée

À la Chambre de commerce du Canada, nous nous penchons sur l'efficacité avec laquelle notre système de transport achemine nos ressources naturelles aux marchés et les produits manufacturés à l'étranger aux acheteurs canadiens. Ce trafic bilatéral sous-tend notre prospérité, affectant le niveau de vie de chaque Canadien. Ces dernières années, nous avons insisté pour que les gouvernements maximisent l'efficacité de l'infrastructure de nos portes d'entrée et améliorent celles-ci grâce à des investissements énergiques dans l'infrastructure. Nous vous demandons instamment d'appuyer les investissements en infrastructure qui favorisent la croissance économique et facilitent nos échanges commerciaux.

Résolutions de politique de la Chambre de commerce du Canada

En octobre dernier, la Chambre de commerce du Canada a conclu son 86^e congrès annuel à Ottawa. Un des points saillants du congrès annuel est la séance d'étude des politiques. En effet, c'est durant cette séance que les délégués autorisés débattent et votent sur les résolutions présentées par les chambres de commerce locales du Canada. Une fois adoptées, ces résolutions font partie du programme de politique de la Chambre pour les trois années suivantes. En 2015, nos délégués ont présenté un mandat de politique national clair et décisif que nous entendons poursuivre vigoureusement auprès du gouvernement fédéral au cours des prochains mois.

Notre mandat de politique national inclut les questions suivantes qui relèvent de votre portefeuille.

Harmonisation des envois surdimensionnés au Canada

Le commerce interprovincial du fret surdimensionné est entravé par un processus d'autorisation multijuridictionnel coûteux et complexe, des normes de poids et de volume incohérentes, des frais exorbitants et des études de route répétitives. Ces facteurs nuisent à la compétitivité et restreignent les importations et exportations des fournisseurs et fabricants industriels sur les marchés canadiens et mondiaux.

La Chambre de commerce du Canada recommande que le gouvernement fédéral continue de renforcer l'Accord sur le commerce intérieur de 1995 en travaillant avec les provinces et territoires par le truchement du Comité sur le commerce intérieur pour établir un groupe de travail mandaté pour :

1. Harmoniser les normes de largeur, de hauteur et de poids pour le transport du fret surdimensionné.
2. Identifier les goulots d'étranglement et recommander des améliorations visant à augmenter les limites de taille et de volume selon une norme unique.
3. Consulter les fabricants, les compagnies de ressources et les compétences d'origine des envois à l'étape de la planification pour promouvoir des projets pouvant être adaptés au transport sécuritaire de leurs produits.

4. Travailler avec tous les paliers de gouvernement pour fournir un financement approprié, dans le cadre des programmes et mécanismes d'infrastructure actuels, afin d'assurer que les entraves au fret surdimensionné soient éliminées.

J'ai également écrit au premier ministre Trudeau à propos de cette question, car son thème relève de son portefeuille des Affaires intergouvernementales.

Acheminer les marchandises : transport des ressources naturelles du Canada

Les ressources naturelles sont une pierre angulaire de l'économie et du commerce du Canada. Ces dernières années, le transport des ressources naturelles s'est retrouvé à l'avant-plan du dialogue politique du Canada. Les préoccupations concernant la sécurité, les éventuels impacts environnementaux et les contraintes de la chaîne d'approvisionnement sont en tête de liste pour de nombreux Canadiens. Le gouvernement fédéral doit agir pour assurer que le transport prévisible, sûr et efficace des richesses naturelles du pays est reconnu comme étant essentiel à la compétitivité mondiale du Canada.

La Chambre de commerce du Canada recommande que le gouvernement fédéral travaille avec tous les niveaux de gouvernement et les intervenants concernés pour :

1. Élaborer un plan stratégique à long terme et établir des corridors définis pour l'infrastructure du commerce extérieur. Ce plan devrait favoriser un partenariat étroit avec le secteur privé, promouvoir des analyses de rentabilité des investissements et viser à faire du Canada un chef de file mondial en matière d'infrastructure commerciale et de logistique.
2. Limiter le risque inhérent à la circulation efficace des ressources et des marchandises dangereuses connexes de la chaîne d'approvisionnement en harmonisant les règlements sur le transport avec ceux des États-Unis et en adoptant des pratiques exemplaires, politiques, procédures et technologies pour le traçage et l'intervention d'urgence en présence de matières dangereuses.
3. Formuler une stratégie nationale d'évaluation des risques pour les ports canadiens afin d'assurer que les lacunes des politiques actuelles sont traitées et adéquatement communiquées au public.
4. Mettre en œuvre les recommandations présentées par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et les recommandations pertinentes du comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* qui améliorent la sécurité des transports et les mécanismes d'intervention.

J'ai également écrit au ministre Carr à propos de cette résolution, car son thème relève de son portefeuille.

Problèmes liés aux services ferroviaires au Canada

Le transport des denrées exportées par chemin de fer est essentiel à l'économie du Canada. Les recommandations du comité d'examen fédéral des services de transport ferroviaire en 2011 ont mené à des changements positifs aux services de fret ferroviaire, mais il reste encore beaucoup à faire. Il faudra un leadership plus solide au sein du gouvernement fédéral et des changements significatifs de

la part des fournisseurs de services ferroviaires pour résoudre les questions en suspens et assurer que notre système ferroviaire répond et s'adapte aux besoins des expéditeurs canadiens.

La Chambre de commerce du Canada recommande que le gouvernement fédéral oblige les chemins de fer à consulter le milieu des affaires lorsqu'ils prennent des mesures menant à des interruptions, des réductions, des fermetures ou des abandons de service et à présenter des avis de changement de service.

Réglementation des véhicules aériens sans pilote au Canada

Le Canada a été un chef de file dans l'utilisation commerciale des véhicules aériens sans pilote (UAV) qu'il autorise depuis au moins 1996. L'utilisation des UAV à des fins récréatives, commerciales et policières devrait augmenter rapidement et les règlements fédéraux doivent anticiper le taux de changement et en suivre le rythme.

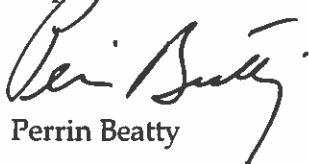
La Chambre de commerce du Canada recommande que le gouvernement fédéral :

1. Avant de mettre en œuvre de nouveaux règlements, consulte les représentants du vaste éventail d'industries qui utilisent actuellement ou prévoient d'utiliser les véhicules aériens sans pilote à des fins commerciales.
2. Maintienne le Groupe de travail sur la conception du programme des systèmes de véhicules aériens non habités du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne après la durée de son mandat pour que le régime réglementaire du Canada reste sensible aux circonstances commerciales changeantes.
3. Continue de chercher des solutions technologiques pour éventuellement permettre des exemptions aux restrictions en vigueur concernant le contact visuel direct.

Une copie du texte intégral de ces résolutions est ci-annexée. J'espère avoir l'occasion de vous rencontrer bientôt.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président et chef de la direction,



Ferrin Beatty

Pièces jointes

Harmonisation des envois surdimensionnés au Canada

Question

Le commerce interprovincial du fret surdimensionné est entravé par un processus d'autorisation multijuridictionnel coûteux et complexe, des normes de poids et de volume incohérentes, des frais exorbitants et des études de route répétitives. Ces facteurs nuisent à la compétitivité et restreignent les importations et exportations des fournisseurs et fabricants industriels sur les marchés canadiens et mondiaux.

Contexte

PROLOG Canada Inc. estime qu'un volume de plus de 50 millions de tonnes de fret sera importé dans l'ouest du Canada au cours des 20 prochaines années pour entretenir, mettre à niveau et élargir les projets énergétiques, miniers et de pipelines. Les entreprises énergétiques et leurs ingénieurs estiment qu'environ la moitié de ce volume sera du fret surdimensionné et que le reste entrera en Alberta sous forme de charge de dimension légale et sera assemblé en modules dans le sud de l'Alberta pour être ensuite expédié dans le nord sous forme de fret surdimensionné.

Selon un document de travail sur les entraves au commerce interprovincial publié en 2007-2008 par Industrie Canada, la réglementation du camionnage a été un des principaux obstacles au commerce interprovincial, notamment parce que les règlements sur le poids et le volume varient entre les provinces et territoires. « Il en a résulté un défaut d'uniformité dans la réglementation, de sorte que les camionneurs ont dû verser des frais supplémentaires ... [dans] chacune des provinces par lesquelles ils passaient¹.

L'Accord sur le commerce intérieur de 1995 tente de réconcilier les divers règlements sur le camionnage pour promouvoir un commerce ouvert et efficace; certaines provinces y ont donné suite. Ainsi, le gouvernement de la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral et des partenaires du secteur privé travaillent ensemble sur un projet de 90 millions de dollars visant à établir des corridors route-rail et des couloirs de passage des services publics dans le Nord de la Colombie-Britannique à l'appui du commerce international dans le cadre du plan décennal de transport de la province.

Le corridor pour fortes charges de l'Alberta a désigné un réseau croissant d'autoroutes pour le transport d'envois surdimensionnés mesurant jusqu'à 9 mètres de hauteur, 7,32 mètres de largeur et 35 mètres de longueur et dont le poids brut du véhicule peut atteindre 380 tonnes. Le corridor pour marchandises grand gabarit/lourdes de la Saskatchewan est maintenant inclus dans le corridor pour fortes charges de l'Alberta. Et, le 11 février 2011, le Manitoba et la Saskatchewan ont signé un protocole d'entente sur l'harmonisation des règlements et la coopération en matière de questions de transport prévoyant, notamment, « des conditions de permis spéciaux pour les charges indivisibles de dimensions et de poids excédentaires² ».

Cependant, le transport du fret surdimensionné demeure un obstacle au commerce entre l'est et l'ouest du Canada. La Sarnia Lambton Industrial Alliance, une coalition de plus de 30 entreprises liées à la fabrication à Sarnia-Lambton en Ontario, a récemment perdu une adjudication pour la fabrication et l'expédition de 80 procédés valant 12 millions de dollars pour l'industrie du pétrole et du gaz de l'Alberta. Les frais d'expédition de 3 millions de dollars ont augmenté les coûts d'un pourcentage additionnel de 20 %, dont la majorité est attribuable au manque d'infrastructure pour le fret surdimensionné et la conformité aux règlements. Bien que la circulation d'équipements pour de grands projets d'immobilisations s'améliore dans l'Ouest canadien, les obstacles au commerce interprovincial demeurent d'est en ouest, empêchant les biens manufacturés et fabriqués au pays de remplacer les produits d'origine étrangère.

En améliorant la circulation des marchandises au moyen d'un corridor de fret surdimensionné et d'un réseau réglementaire, le Canada sera également mieux placé pour tirer parti de son expertise en fabrication d'équipement pour l'extraction des ressources et les processus à valeur ajoutée et l'exporter vers les marchés mondiaux.

Recommandation

La Chambre de commerce du Canada recommande que le gouvernement fédéral continue de renforcer l'Accord sur le commerce intérieur de 1995 en travaillant avec les provinces et territoires par le truchement du Comité sur le commerce intérieur pour établir un groupe de travail mandaté pour :

1. Harmoniser les normes de largeur, de hauteur et de poids pour le transport du fret surdimensionné.
2. Identifier les goulots d'étranglement et recommander des améliorations visant à augmenter les limites de taille et de volume selon une norme unique.
3. Consulter les fabricants, les compagnies de ressources et les compétences d'origine des envois à l'étape de la planification pour promouvoir des projets pouvant être adaptés au transport sécuritaire de leurs produits.
4. Travailler avec tous les paliers de gouvernement pour fournir un financement approprié, dans le cadre des programmes et mécanismes d'infrastructure actuels, afin d'assurer que les entraves au fret surdimensionné soient éliminées.

Acheminer les marchandises : transport des ressources naturelles du Canada

Question

Les ressources naturelles sont une pierre angulaire de l'économie et du commerce du Canada. Ces dernières années, le transport des ressources naturelles s'est retrouvé à l'avant-plan du dialogue politique du Canada. Les préoccupations concernant la sécurité, les éventuels impacts environnementaux et les contraintes de la chaîne d'approvisionnement sont en tête de liste pour de nombreux Canadiens. Le gouvernement fédéral doit agir pour assurer que le transport prévisible, sûr et efficace des richesses naturelles du pays est reconnu comme étant essentiel à la compétitivité mondiale du Canada.

Contexte

La circulation sûre et efficace des ressources naturelles du Canada devient rapidement une des questions de politique publique les plus pressantes au pays.

L'économie canadienne repose sur le commerce, les exportations et importations représentant environ 45 % du PIB du pays. Le Canada a également la chance d'avoir d'abondantes ressources naturelles, ressources qui représentent plus de la moitié des exportations de marchandises¹. Le Canada est le plus important exportateur du monde de papier journal et de pâte kraft, possède la troisième plus importante réserve de pétrole du globe et se classe parmi les dix premiers producteurs mondiaux de plusieurs métaux et minéraux industriels essentiels.

Selon Ressources naturelles Canada, environ 675 milliards de dollars sont actuellement investis dans des projets de ressources naturelles qui sont en cours ou devraient être lancés au cours des dix prochaines années². Il est évident que les ressources naturelles du Canada seront un moteur économique dans un avenir prévisible. Mais ces investissements auront très peu de poids si le Canada est incapable d'acheminer ces ressources au marché.

Le Canada transporte depuis longtemps des ressources naturelles et traditionnellement ces produits avaient deux principaux marchés d'exportation – les États-Unis et l'Europe. Aujourd'hui, les États-Unis sont de loin les plus importants importateurs de ressources naturelles canadiennes. Environ 98 % des exportations d'énergie, 64 % des exportations de produits forestiers et 51 % des exportations de minéraux et de métaux sont destinés au marché américain.

Bien que le Canada ait profité de cette relation commerciale bilatérale, l'accroissement de la demande de ressources naturelles dans les pays en développement est un phénomène qu'il ne peut ignorer. La demande mondiale pour les ressources naturelles du Canada devrait considérablement augmenter au cours des vingt prochaines années et l'on s'attend à ce que cette demande provienne surtout des marchés émergents. Par exemple, les produits forestiers représentent maintenant l'exportation canadienne principale vers la Chine, les envois aux États-Unis ayant diminué d'environ 20 % ces dernières années³. Malheureusement, la capacité limitée à acheminer les produits d'énergie au marché coûte à l'économie canadienne 50 millions de dollars par jour en recettes perdues⁴.

¹ Ressources naturelles Canada, Données et faits saillants : <https://www.nrcan.gc.ca/publications/key-facts/16013#a3>

² Ressources naturelles Canada, Données et faits saillants : http://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/files/pdf/10_key_facts_nrcan_f.pdf

³ Lindsay, David. « Right Sizing Canada's Transportation System: A 21st Century Policy Challenge ».

⁴ La Chambre de commerce du Canada : 50 millions de dollars par jour http://www.chamber.ca/media/blog/130917-50-Million-a-Day/1309_50_Million_a_Day.pdf

Des investissements stratégiques dans l'infrastructure du commerce extérieur sont nécessaires pour assurer que le secteur des transports du pays peut répondre à la demande actuelle et future. Malheureusement, les investissements dans l'infrastructure peuvent être coûteux, deviennent souvent des enjeux politiques et peuvent susciter la résistance du public. Pour surmonter ces enjeux, le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership et établir une orientation dans l'intérêt national.

Premièrement, le gouvernement fédéral devrait formuler un plan pour mieux coordonner les différents joueurs des secteurs des transports et de la logistique en fonction des objectifs stratégiques nationaux. L'infrastructure du transport du Canada est un mélange d'actifs publics et privés, ce qui entrave la planification et la coordination entre les divers intervenants. Les provinces et municipalités sont responsables de la majorité des infrastructures publiques du Canada, ce qui favorise les approches régionales à l'égard de la planification et de la priorisation des infrastructures. Les investissements dans l'infrastructure municipale sont essentiels, mais ils doivent être conjugués à des investissements stratégiques qui tiennent compte de l'intérêt national. Pour contrer l'effet de la régionalisation, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important en identifiant des corridors commerciaux d'intérêt national et en établissant un dialogue entre les parties prenantes concernées par ces corridors.

Deuxièmement, tout en continuant d'investir dans ses stocks d'infrastructure, le Canada doit s'attacher à répondre aux préoccupations du public concernant le transport sécuritaire des ressources naturelles. Cela a été particulièrement évident dans le secteur de l'énergie, où la résistance à l'infrastructure de pipelines par certains membres de la société civile reste forte et complique le processus d'approbation de nouveaux projets. Le nombre de parcours d'oléoducs étant insuffisant, les producteurs se sont tournés vers d'autres modes de transport comme le rail. Au cours des dernières années, l'accroissement de la demande de produits énergétiques canadiens a créé des débouchés commerciaux pour les sociétés de chemin de fer. Bien que ce mode de transport coûte plus cher que les oléoducs, les sociétés de chemin de fer sont adaptables aux fluctuations de la demande du marché, car leur fret peut être acheminé pratiquement n'importe où. Le réseau ferroviaire du Canada est le troisième plus vaste du monde et il est habitué à transporter des matières dangereuses (y compris le pétrole brut et les produits du pétrole). L'industrie ferroviaire a su répondre à l'évolution de la demande et elle a construit un grand nombre d'installations de chargement et de wagons-citernes. Et pourtant, le transport des produits énergétiques par rail est aussi confronté à des enjeux, notamment au contrecoup politique et public croissant dû aux accidents très visibles survenus récemment. Un manque d'approbation communautaire envers un secteur de ressources peut se répercuter sur d'autres, ce qui rend impératif un processus efficace de consultation communautaire dans l'ensemble de l'économie.

Enfin, les Canadiens doivent être convaincus de la sécurité des systèmes de transport, ce qui nécessite une mise en œuvre de mesures intelligentes au pays et une coordination avec nos principaux partenaires commerciaux à l'étranger. La tragédie du Lac-Mégantic a attiré l'attention sur les domaines où la sûreté du transport doit être améliorée. Globalement, les chemins de fer canadiens ont une norme de sécurité très élevée, la meilleure en Amérique du Nord, et les accidents sont rares. Et pourtant, une évaluation nationale des risques convaincrat le public que le gouvernement et l'industrie veillent avec vigilance à identifier les nouvelles menaces et à y répondre. La coordination avec les États-Unis, nos principaux partenaires commerciaux, est essentielle. Par exemple, pour essayer d'assurer le transport sécuritaire des marchandises par rail, le Canada et les États-Unis ont annoncé de nouveaux règlements sur les wagons-citernes pour les liquides inflammables. Une telle coopération bilatérale est cruciale étant donné la nature intégrée du transport nord-américain.

L'enjeu sera d'assurer que le Canada non seulement a les normes de sécurité des transports les plus strictes possibles, mais également que le public les accepte. Par exemple, un important déversement pétrolier maritime pourrait avoir des retombées dévastatrices pour l'environnement et les collectivités côtières. Heureusement, le risque de ce type de déversement reste faible. Au cours des deux dernières décennies, l'industrie maritime a considérablement amélioré son bilan en matière de sécurité. En effet, la quantité moyenne de pétrole déversée

par les pétroliers a diminué d'environ 96 % depuis les années 90. Cette diminution drastique est attribuable en partie à l'adoption de nouvelles technologies, notamment les doubles coques et les systèmes d'aide à la navigation perfectionnés. Les zones de pilotage obligatoire et les normes de formation et de réglementation améliorées ont également contribué à la sécurité du transport maritime. Aujourd'hui, le risque de déversement majeur dans les eaux canadiennes est faible, mais malgré cela, le Canada mérite d'avoir les meilleurs mécanismes de prévention des déversements et d'intervention en cas de déversement.

Par exemple, le déversement de combustible de soute du Marathassa dans la baie English en Colombie-Britannique au printemps 2015 a soulevé des préoccupations sur la capacité du Canada à intervenir en cas de déversement majeur. Heureusement, le déversement était relativement petit et localisé, et les effets minimes. Cependant, il a souligné les domaines à améliorer. À noter que la coordination entre les organismes et la capacité de la Garde côtière à gérer le système de commandement des interventions ont contribué à l'efficacité de celles-ci.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral travaille avec tous les niveaux de gouvernement et les intervenants concernés pour :

1. Élaborer un plan stratégique à long terme et établir des corridors définis pour l'infrastructure du commerce extérieur. Ce plan devrait favoriser un partenariat étroit avec le secteur privé, promouvoir des analyses de rentabilité des investissements et viser à faire du Canada un chef de file mondial en matière d'infrastructure commerciale et de logistique.
2. Limiter le risque inhérent à la circulation efficace des ressources et des marchandises dangereuses connexes de la chaîne d'approvisionnement en harmonisant les règlements sur le transport avec ceux des États-Unis et en adoptant des pratiques exemplaires, politiques, procédures et technologies pour le traçage et l'intervention d'urgence en présence de matières dangereuses.
3. Formuler une stratégie nationale d'évaluation des risques pour les ports canadiens afin d'assurer que les lacunes des politiques actuelles sont traitées et adéquatement communiquées au public.
4. Mettre en œuvre les recommandations présentées par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et les recommandations pertinentes du comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* qui améliorent la sécurité des transports et les mécanismes d'intervention.

Problèmes liés aux services ferroviaires au Canada

Le transport des denrées exportées par chemin de fer à destination et en provenance des collectivités est essentiel à l'économie des provinces de l'Ouest et tout aussi important pour le transport des denrées au Canada. De la potasse en Saskatchewan aux légumineuses et au pétrole en Alberta, en passant par le nickel en Ontario et les produits miniers et le gaz naturel en Colombie-Britannique, la circulation des nombreuses ressources du Canada requiert des services ferroviaires fiables et adéquats. Or, la compétitivité de l'industrie et des entreprises au Canada est compromise par les politiques publiques actuelles et les modèles commerciaux ou opérationnels des sociétés ferroviaires du Canada.

Le réseau ferroviaire du Canada, en tant que monopole réglementé, est défini comme étant un transporteur public et régi par la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) qui énonce ce qui suit : « Les prix et conditions visant les services fixés par l'Office au titre de la présente section doivent être commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties. » L'article 113 précise qu'au regard du niveau de service des compagnies de chemin de fer, chaque compagnie :

- fournit, au point d'origine de son chemin de fer et au point de raccordement avec d'autres, et à tous les points d'arrêt établis à cette fin, des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises à transporter par chemin de fer;
- fournit les installations convenables pour le transport, le déchargement et la livraison des marchandises ;
- reçoit, transporte et livre ces marchandises sans délai et avec le soin et la diligence voulus;
- fournit et utilise tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises;
- fournit les autres services normalement liés à l'exploitation d'un service de transport par une compagnie de chemin de fer.

Dans l'Ouest canadien, le transport du fret ferroviaire porte principalement sur la circulation des matières premières et les expéditeurs sont disséminés sur un vaste territoire. Lorsque ces derniers ont de la difficulté à acheminer ces matières premières aux marchés, la réputation internationale de fournisseur fiable de marchandises du Canada est affectée. Pour de nombreux expéditeurs, particulièrement ceux des régions du nord, le service de transport ferroviaire de marchandises présente d'importants enjeux; les conséquences de ces enjeux incluent la perte de productivité (utilisation inefficace de la main-d'œuvre et de l'équipement), la perte de ventes (incapacité à répondre aux exigences des clients, manque de rapidité et de fiabilité), la difficulté d'attirer l'investissement et les frais d'exploitation accrus.

Les recommandations faites par le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises⁵ en 2011 ont mené à des changements positifs au service de transport ferroviaire de marchandises; cependant, il reste beaucoup à faire. De nombreux expéditeurs/destinataires continuent de faire face à des obstacles, notamment en ce qui a trait à la fiabilité, la responsabilité/transparence et le service à la clientèle. Un leadership plus solide de la part du gouvernement et un changement valable par les fournisseurs de services ferroviaires permettront de résoudre ces questions et d'assurer que notre réseau ferroviaire répond aux besoins des expéditeurs canadiens et s'y adapte.

⁵ Le rapport définitif est consultable à : <https://www.tc.gc.ca/eng/policy/acg-rfs-review-examen-sfm-rvw-eng-2616.htm>

L'an dernier en Alberta, une équipe de travail sur le transport ferroviaire a mené des consultations publiques pour entendre les préoccupations des expéditeurs de la province. Ces questions ont été compilées en un rapport pour soumission⁶ à la Commission d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*. Les expéditeurs ont réclamé divers changements pour améliorer la fiabilité et la responsabilité des fournisseurs de services ferroviaires afin de régler les problèmes de service. Une des recommandations portait sur la nécessité d'améliorer le contrôle et le signalement du rendement au sein du réseau ferroviaire. Peu de renseignements factuels sur le système de transport ferroviaire de marchandises sont à la disposition des expéditeurs, ce qui les empêche d'avoir accès aux données requises pour évaluer le service qu'ils reçoivent. Un système plus ouvert et transparent non seulement rendra le processus de règlement des problèmes de service plus efficace, mais favorisera des entretiens collaboratifs et une planification concertée entre tous les participants de la chaîne d'approvisionnement. Les expéditeurs sont également limités par le processus de délibération coûteux et long d'une plainte sur le niveau de service. Le rapport suggère que l'Office des transports du Canada fournisse un leadership en offrant un service de médiation volontaire pour permettre aux compagnies ferroviaires et aux expéditeurs de résoudre les différends avant que ces disputes ne deviennent des plaintes officielles.

Dans les provinces des Prairies, 2013 a enregistré une récolte record pour le grain expédié dans le monde entier. Et pourtant, les producteurs de grain n'ont pas eu accès à des services ferroviaires adéquats pour acheminer leurs récoltes au marché. Dans un récent mémoire à la Commission d'examen de la LTC⁷, la Commission de développement du blé de la Saskatchewan, Sask Pulse, la Commission de développement de l'orge de la Saskatchewan et l'Agricultural Producers Association of Saskatchewan (APAS) ont réclamé un système de transport par rail qui est prêt à faire face aux « augmentations subites de la demande » et peut gérer les fluctuations annuelles non seulement pour les producteurs de grains, mais pour tous les participants du marché. Le rapport a également réclamé des changements aux services de transport ferroviaire de marchandises pour régler divers problèmes auxquels les producteurs continuent d'être confrontés, notamment le manque de transparence au sein du système; le coût de dépôt d'une plainte officielle sur le service; et la diminution du chiffre d'affaires lorsque les acheteurs étrangers utilisent des expéditeurs concurrents au lieu des expéditeurs canadiens parce que le produit ne pouvait se rendre au marché par suite du manque de wagons sur des corridors particuliers.

À Fort Nelson, dans le Nord de la Colombie-Britannique, au cours des deux dernières années la compagnie ferroviaire a diminué les niveaux de service de trois trains par semaine à deux trains par semaine à partir de Fort St John et les services municipaux ont baissé de cinq jours à deux desservis seulement lorsque les trains arrivent. C'est une diminution de trois employés à zéro. Les sociétés de Fort Nelson ont été avisées le 3 juin 2015 que le niveau de service passerait à une manœuvre par semaine le dimanche à partir du 7 juin 2015. La collectivité n'a pas été consultée avant la décision; en outre, un avis de quatre jours est insuffisant, car il ne permet pas aux sociétés d'ajuster leur dotation ni d'organiser d'autres modes de transport pour leurs marchandises. À défaut de personnel pour déplacer les wagons lorsque le train n'est pas dans la collectivité, les wagons pleins stationnés sur la propriété des chemins de fer empêchent les entreprises d'avoir accès à leur propre produit. En outre, les horaires de livraison sont incertains, car le chemin de fer annule souvent les envois et modifie la date de livraison. Or, une incertitude quant à la capacité d'une société à recevoir un produit par rail entraîne une augmentation importante du trafic routier, une détérioration de l'état des routes et des impacts environnementaux connexes.

Les sociétés ferroviaires sont tenues par voie de règlement de tenir des consultations lorsqu'elles cessent d'exploiter une ligne de chemin de fer ou ferment une gare de triage; cependant, elles ne sont pas obligées de

⁶ Canada Transportation Act Review – Government of Alberta Submission For Consideration by the CTA Review Panel
<http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType56/Production/CTAReviewSubmission.pdf>

⁷ <http://www.saskwheatcommission.com/newspost/submission-to-the-cta-review-panel/>

consulter lorsqu'elles apportent des modifications à d'autres services, notamment diminution des horaires, retrait du personnel d'une gare de triage et diminution des heures de livraison des produits aux destinataires. Le processus de médiation actuel est compliqué, coûteux et difficile à naviguer et une PME qui n'a pas accès à des avocats spécialisés dans le transport ni à un financement suffisant sera incapable d'y participer. À l'instar des autres entités comme les services publics, les transporteurs publics et les télécommunications, les sociétés ferroviaires devraient être tenues de consulter les collectivités affectées par les décisions et les collectivités devraient pouvoir agir en tant qu'intervenantes au moyen d'un processus réglementé qui fournit à tous un accès égal à un mécanisme de règlement des différends.

L'article 114 de la *Loi sur les transports au Canada* exige ce qui suit :

Chaque compagnie de chemin de fer doit, dans le cadre de ses attributions, fournir aux personnes et compagnies les aménagements convenables pour la réception, le transport et la livraison de marchandises sur son chemin de fer et en provenance de celui-ci, pour le transfert des marchandises entre son chemin de fer et d'autres chemins de fer ainsi que pour le renvoi du matériel roulant.

5. Pour l'application du paragraphe (1), les aménagements convenables comprennent des installations de réception, de transport et de livraison par la compagnie :
 - à la demande d'une autre compagnie, de trafic d'entier parcours et, dans le cas de marchandises expédiées par wagons complets, du wagon et de son contenu à destination et en provenance du chemin de fer de cette autre compagnie, à un tarif d'entier parcours;
 - à la demande de tout intéressé au trafic d'entier parcours, de ce trafic à des tarifs d'entier parcours.
6. Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant un chemin de fer qui, en se reliant à un autre chemin de fer, ou en le croisant, fait partie d'un parcours ininterrompu de chemin de fer, ou qui possède une tête de ligne, une gare ou un quai à proximité d'une tête de ligne, d'une gare ou d'un quai d'un autre chemin de fer, doit accorder toutes les installations raisonnables et voulues pour livrer à cet autre chemin de fer, ou pour en recevoir et expédier par sa propre voie, tout le trafic venant par cet autre chemin de fer, sans retard déraisonnable, et elle doit faire en sorte que
 - le public désirant se servir de ces chemins de fer comme voie ininterrompue de communication n'y trouve pas d'obstacles à la circulation.
 - le public doit pouvoir s'en servir en bénéficiant à tout moment de toutes les installations raisonnables de transport par les chemins de fer de ces diverses compagnies.

Au-delà de nos ressources agricoles et minérales qui se rendent aux ports du pays tout entier, l'augmentation prévue de la production de GNL en Colombie-Britannique requiert également des services ferroviaires fiables et responsables. Le rendement aléatoire des services ferroviaires a augmenté les frais de fonctionnement et a une incidence directe sur la capacité d'une collectivité à attirer de nouvelles industries ou à diversifier l'économie. C'est l'expérience de la municipalité régionale de Northern Rockies en Colombie-Britannique qui déclare : « Les demandes de renseignements en matière d'investissement

... au cours des derniers mois sont venues de deux sources principales : le secteur forestier et les promoteurs de la conversion du gaz en liquide. Les projets examinés valent entre des dizaines de millions et des centaines de millions et contribueraient fortement à la création d'emplois, à notre assiette fiscale et aux économies régionales et provinciales. Nous traitons activement avec une demi-douzaine de promoteurs sur une base continue pendant qu'ils se préparent à prendre des décisions d'investissement et avec de nombreux autres qui sont rendus aux premières étapes des décisions d'investissement. Tous ces promoteurs ont posé des questions très précises sur le service du CN. Certes, à mesure que les discussions ayant dépassé le stade préliminaire ont progressé, ce sujet est

devenu une préoccupation pour les investisseurs potentiels et a grimpé sur la liste des considérations prioritaires pendant qu'ils évaluent le potentiel de la municipalité régionale de Northern Rockies par rapport à d'autres possibilités. Pour au moins un investisseur important, c'est la seule question qui soulève de l'incertitude. » De plus, des services ferroviaires fiables sont essentiels aux collectivités de fin de ligne qui non seulement comptent elles-mêmes sur le chemin de fer, mais servent de point de continuation pour l'acheminement de produits comme le carburant et le gaz essentiels à l'industrie plus au nord et/ou dans d'autres régions plus isolées.

Les sociétés ferroviaires sont des entités publiques qui revêtent une importance stratégique nationale et exercent leurs activités de manière à optimiser les bénéfices pour leurs actionnaires. Elles doivent également servir l'intérêt national en fournissant des services rentables aux expéditeurs. Un meilleur rendement et une fiabilité accrue des services augmenteront la capacité des entreprises du Canada d'une manière rentable et écologiquement durable. Confrontées à des pressions concurrentielles intenses au niveau mondial, elles requièrent des services fiables qui leur permettent de maintenir une position concurrentielle sur le marché.

Recommandation

Que le gouvernement fédéral oblige les chemins de fer à consulter le milieu des affaires lorsqu'ils prennent des mesures menant à des interruptions, des réductions, des fermetures ou des abandons de service et à présenter des avis de changement de service.

Réglementation des véhicules aériens sans pilote au Canada

L'utilisation des véhicules aériens sans pilote (UAV) à des fins récréatives, commerciales et policières devrait augmenter rapidement au cours des prochaines années et décennies et les règlements fédéraux doivent anticiper le taux de changement et en suivre le rythme. Le Canada a été un chef de file dans l'utilisation commerciale des véhicules aériens sans pilote qu'il autorise depuis au moins 1996. Depuis que la délivrance de certificats d'opérations aériennes spécialisées (COAS) à des fins commerciales a débuté, le nombre de demandes approuvées a grimpé en flèche, par exemple au cours des deux dernières années : 2007 = 44; 2008 = 64; 2009 = 66; 2010 = 66; 2011 = 149; 2012 = 229; 2013 = 945; 2014 = 1672. Les usages commerciaux d'UAV au Canada comprennent la cartographie et l'arpentage, la protection et la surveillance environnementale, la planification agricole, les prévisions météorologiques, la cinématographie, l'exploitation minière, les télécommunications et autres.

Usages commerciaux

Afin de maintenir cet avantage concurrentiel et d'exploiter à fond les éventuels bénéfices des UAV, Transports Canada doit non seulement envisager les règlements actuels ou en suspens dans une perspective à moyen et à long terme, mais également être prêt à réagir rapidement aux changements d'usages et de circonstances. Les besoins en matière de sécurité, de vie privée et de commerce évolueront à mesure que les usages commerciaux et récréatifs naissants continueront de proliférer. La création de deux catégories d'exemptions en novembre 2014 par Transports Canada est un signe que le gouvernement est conscient de la nécessité d'ajuster les règles à la volée. Selon un communiqué de presse de Transports Canada : « Selon ces nouvelles exemptions, un certificat d'opérations aériennes spécialisées ne sera plus requis pour les UAV de moins de 2 kg, ni pour certaines activités menées avec des UAV de moins de 25 kg. Cette nouvelle approche s'appliquera aux utilisations commerciales et contribuera au maintien d'un bon régime de sécurité au sol et dans l'espace aérien. »

Le maintien d'un régime réglementaire sensible aux besoins des entreprises non seulement permettra aux celles-ci de stimuler l'économie et de créer des emplois, mais pourrait attirer l'investissement étranger ou la réinstallation. Au minimum, le Canada pourrait attirer des entreprises des États-Unis qui ont plusieurs années de retard au regard des règlements sur l'utilisation commerciale – actuellement limitée principalement à une poignée d'exemptions pour l'industrie cinématographique et à des exemptions d'essai hautement restrictives pour les livraisons commerciales. L'adoption de règlements efficaces à cette étape précoce pourrait renforcer la position d'innovateur et pionnier de l'utilisation des UAV du Canada.

Usages récréatifs

Les usages récréatifs des UAV sont plus difficiles à réglementer et, en particulier, à imposer. En effet, les utilisateurs récréatifs sont moins intéressés financièrement à obéir aux règlements et ont moins d'expérience de l'utilisation des UAV – ce qui est compliqué par l'impossibilité de distinguer les UAV commerciaux des UAV récréatifs et les UAV des autres types d'avions modèles. Les incidents très médiatisés comme la violation de l'espace de la Maison-Blanche en janvier 2015 ou la pénétration d'UAV récréatifs dans l'espace aérien à proximité des aéroports minent la confiance du public, gênent la recherche d'applications commerciales innovantes pour la technologie à cause de l'incertitude accrue et peuvent éventuellement mettre en péril la vie des passagers des avions commerciaux. Les enfreintes à la vie privée et les risques à la sécurité sont les deux principales entraves à cet égard. Ce sont des préoccupations légitimes auxquelles on doit répondre pour que la technologie des UAV puisse être mise au point à sa pleine capacité – pour les utilisateurs récréatifs et commerciaux.

Considérations relatives à la vie privée et à la sécurité

Les préoccupations uniques suscitées par l'usage des UAV font couler beaucoup d'encre, y compris de la part du Commissariat à la vie privée du Canada. Avec l'adoption du projet de loi C-51 au printemps 2015, le respect de la vie privée restera au sommet des préoccupations des Canadiens engagés, notamment en ce qui a trait aux UAV. Comme c'est le cas pour de nombreuses technologies en développement, le grand public reconnaît les avantages potentiels, mais se méfie des inconvénients – notamment l'enfreinte à la vie privée, comme l'a noté le Commissariat à la vie privée en 2013⁸. Le Commissariat mentionne que les implications pour la surveillance sont bien connues, mais que dans le cas des UAV, la surveillance est furtive, peu coûteuse, efficace, constante et modulable. Il conclut :

« Pour ce qui est des répercussions sur la vie privée des véhicules aériens sans pilote, elles dépendront en grande partie de l'identité de ceux qui les utiliseront et des fins auxquelles ils s'en serviront, du contexte de leur utilisation et de l'endroit où ils seront utilisés, du type de technologie dont ils seront munis ainsi que la quantité et du type de renseignements personnels qui pourront être recueillis. Au fur et à mesure que des véhicules aériens sans pilote seront acquis et mis en service dans les secteurs public et privé canadiens, il importera donc d'encadrer leur utilisation au moyen d'une structure de reddition de comptes visant à garantir qu'ils sont justifiés, nécessaires et adaptés, et que les mécanismes de contrôle essentiels à une société démocratique sont en place pour éviter leur prolifération, les abus ainsi que le détournement de leur fonction. La législation canadienne sur la protection des renseignements personnels s'applique et continuera de s'appliquer aux véhicules aériens sans pilote déployés par des

⁸ Les véhicules aériens sans pilote au Canada : L'utilisation croissante de véhicules aériens sans pilote dans l'espace aérien canadien suscitera-t-elle de nouvelles inquiétudes pour la protection de la vie privée? Commissariat à la protection de la vie privée du Canada. Mars 2013.

organisations des secteurs public ou privé pour recueillir ou utiliser les renseignements personnels concernant les citoyens. »

De plusieurs façons, les questions de sécurité associées à l'utilisation croissante des UAV sont évidentes – particulièrement leur proximité aux autres avions, particulièrement aux vols commerciaux. À l'extrême, un UAV qui serait aspiré par un moteur à réaction pourrait avoir des conséquences catastrophiques, mais la nature même des activités aériennes comporte un risque inhérent (choses frappant d'autres choses). Les nouvelles technologies peuvent probablement apporter des solutions, notamment grâce aux capteurs radars perfectionnés entre autres, mais un élément humain restera et il faudra le réglementer (et le contrôler).

L'avenir

En 2010, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne a mis sur pied son Groupe de travail sur la conception du programme des systèmes de véhicules aériens non habités (UAV) qui selon son mandat «...déterminera les besoins immédiats pour ce qui est des instructions visant le personnel, des documents d'orientation, des énoncés de politique, des circulaires d'information ou des exemptions, et il fera des recommandations au directeur des Normes. » Le rapport définitif du groupe sur la phase I, publié en mars 2012, a mené à la création des exemptions de novembre 2014 et le groupe est maintenant chargé de rédiger de nouveaux règlements; une ébauche est attendue en 2017. L'obligation de maintenir un contact visuel direct entre l'UAV et son opérateur est un des règlements actuels plus restrictifs. Une solution innovatrice à cette préoccupation légitime en matière de sécurité ouvrira la voie à de nombreux usages commerciaux potentiels pour les UAV.

Les commentaires du milieu des affaires permettront de créer un contexte et de trouver un juste équilibre entre les notions de sécurité, de vie privée et de commerce. Si le public ne croit pas que ses impératifs de sécurité et de vie privée sont respectés, il sera difficile de faire accepter des usages et bienfaits commerciaux généralisés.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral :

1. Avant de mettre en œuvre de nouveaux règlements, consulte les représentants du vaste éventail d'industries qui utilisent actuellement ou prévoient d'utiliser les véhicules aériens sans pilote à des fins commerciales.
2. Maintienne le Groupe de travail sur la conception du programme des systèmes de véhicules aériens non habités du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne après la durée de son mandat pour que le régime réglementaire du Canada reste sensible aux circonstances commerciales changeantes.
3. Continue de chercher des solutions technologiques pour éventuellement permettre des exemptions aux restrictions en vigueur concernant le contact visuel direct.