

CHAPITRE 13

TRANSPORTS

Le Canada occupe le second rang dans le monde en ce qui concerne la superficie, avec 9 970 610 km² de terre et d'eau douce. Les 5 514 kilomètres qui séparent Spear Island, Terre-Neuve, de la frontière du Yukon et de l'Alaska constituent la plus grande distance est-ouest du pays. Tout au long de l'histoire du Canada, la mise en place de systèmes de transport efficaces s'est constamment heurtée aux obstacles de la topographie : un terrain accidenté et rocailleux entre les provinces de l'Atlantique et le Québec, de vastes étendues couvertes de roc, d'eau et de marécages stériles au nord des lacs Huron et Supérieur séparant l'est et l'ouest du pays, et une chaîne de montagnes aux contours déchiquetés entre les provinces de l'Ouest et la côte du Pacifique.

À ce défi s'ajoutait celui de relier les habitants du Canada, dont la faible population est très dispersée à travers le pays. C'est la situation à laquelle était confrontée la toute jeune nation, en 1867, lorsque le projet de Confédération dépendait de l'établissement de moyens de transport capables de créer un lien, d'est en ouest, à travers le pays. Les distances considérables séparant le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique du Canada d'alors, ainsi que l'éparpillement de la population avaient donné du poids à l'hypothèse de l'annexion aux États-Unis. Ce défi se pose encore aujourd'hui dans la conception de nouveaux systèmes de transport permettant de continuer à desservir adéquatement les coins les plus reculés du pays malgré les obstacles naturels.

13.1 Législation sur les transports

Dans le passé, les politiques gouvernementales ont été axées sur l'octroi de fonds pour la construction de systèmes de transport (aéroports, ports de mer, chemins de fer ainsi que la route transcanadienne). Ces politiques ont permis de protéger les industries naissantes de la concurrence, favorisant par le fait même la formation de monopoles tout en assurant le maintien d'un contrôle étroit au moyen de règlements. Ces conditions prévalaient encore dans une large mesure lors de

l'adoption, par le Parlement, de la première *Loi nationale sur les transports* en 1967. Depuis, le trafic aérien a triplé, le camionnage a connu un essor, le transport par voie d'eau a été marqué par la mise en service de navires plus rapides et plus perfectionnés, et les chemins de fer offrent des services de transport de marchandises plus spécialisés.

En février 1985, le gouvernement fédéral a conclu avec les provinces une entente sur la réforme de la réglementation du camionnage. Cet accord a servi de fondement à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*. En juillet 1985, le gouvernement a formulé des propositions pour une nouvelle loi sur les transports. C'est ainsi que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* a été adoptée et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988. L'Office national des transports, créé en vertu de cette loi, agit à titre de médiateur du gouvernement fédéral auprès de l'industrie canadienne des transports. Il remplace la Commission canadienne des transports. Sa responsabilité première est de guider et d'orienter l'application de la nouvelle loi.

Les lois canadiennes visent à assurer la sécurité des Canadiens qui utilisent le réseau national de transport, la mise en place de moyens de transport efficaces et adaptés, qui tiennent compte des besoins des voyageurs handicapés, et la suppression ou la modification de la réglementation de manière à stimuler la concurrence au sein de l'industrie. Cette orientation favorise un degré élevé d'innovation, fournissant ainsi aux entreprises de transport l'occasion d'offrir des services nouveaux et améliorés à leur clientèle.

L'objectif général de ces lois est de contribuer à rendre le transport national plus efficace et plus rentable. Ce faisant, l'industrie canadienne devient plus compétitive, et la croissance économique se trouve favorisée dans toutes les régions du pays.

13.1.1 Transport aérien

Dans le domaine de l'aviation commerciale, la nouvelle *Loi nationale sur les transports* a apporté des changements à la réglementation touchant l'entrée sur le marché des routes intérieures dans