

# Les transports urbains au Canada :

## Besoins et perspectives d'avenir



Groupe de travail sur les transports urbains

## **Groupe de travail sur les transports urbains**

Margaret Grant-McGivney, présidente  
Transports Nouveau-Brunswick

Sarah Wells, secrétaire  
Secrétariat du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière

Fatima Abdulrasul  
Transports Ontario

Sherry Appleby  
Travaux publics et Transports Terre-Neuve-Labrador

Miranda Carlberg  
Voirie et Transports Saskatchewan

Amar Chadha  
Transports et Services gouvernementaux Manitoba

Roberta Coleman  
Transports et Services gouvernementaux Manitoba

Évangéline Lévesque  
Ministère des Transports du Québec

David McKay  
Alberta Infrastructure and Transportation

Robert Patry  
Ministère des Transports du Québec

Jacques Rochon  
Transports Canada

Kirk Rockerbie  
Transports Colombie-Britannique

Amelia Shaw  
Transports Canada

Alan Stillar  
Transports Ontario

Bernie Swan  
Transports et Travaux publics Nouvelle-Écosse

Greg Tokarz  
Transports Ontario

Alec Waters  
Alberta Infrastructure and Transportation

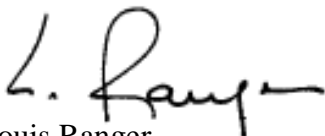
## Avant-propos

En septembre 2003, le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a créé un Groupe de travail sur les transports urbains composé de représentants du gouvernement fédéral ainsi que des administrations provinciales et territoriales. Le Groupe de travail a reçu comme mandat d'examiner les problèmes liés aux transports urbains présentant un intérêt commun en vue de recommander au Conseil diverses mesures incluant des initiatives, des priorités et des critères d'investissement en transports urbains susceptibles de faire l'objet d'éventuels partenariats entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi que les municipalités.

Au fil des réunions qu'il a tenues régulièrement, le Groupe de travail s'est avéré un lieu de partage d'information et de manières de faire en matière de transports urbains. À ces échanges s'est ajoutée la réalisation de deux études sur les besoins et les priorités liés aux transports urbains au sein des administrations provinciales, territoriales et fédérales. La documentation examinée à l'occasion de ces réunions et enquêtes a permis d'élaborer l'aperçu présenté dans le présent rapport. Plus particulièrement, ce dernier met en lumière les besoins d'investissements dans le domaine des transports publics et des voies urbaines pour les dix prochaines années. Il démontre que ces besoins sont importants et que les investissements dans les transports (en plus des autres types d'infrastructures) revêtent une importance capitale pour la croissance économique et de l'emploi, le développement durable de l'environnement ainsi que la qualité de vie dans les villes canadiennes.

Ce rapport contient plusieurs recommandations qui s'inscrivent dans le contexte d'un éventuel « nouveau pacte » avec les villes et les collectivités. Ces recommandations invitent le gouvernement fédéral à offrir un financement prévisible et à long terme des investissements dans les transports urbains. Tout en respectant les champs de compétence des provinces et des territoires ainsi que leurs priorités en matière de planification, ces recommandations font appel à tous les paliers de gouvernement afin que soit reconnue l'importance du développement durable dans le domaine des transports urbains, que soient prises les mesures qui s'imposent dans ce contexte ainsi que soient trouvées des façons de collaborer plus efficacement à l'amélioration des transports et de la mobilité en milieu urbain.

Les recommandations du rapport ont été avalisées par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en septembre 2004. On ne peut qu'espérer que ce rapport se révèle utile aux personnes et aux organisations concernées par le rôle capital que jouent les transports publics et des routes en bon état au regard du développement des villes du Canada.



Louis Ranger  
Sous-ministre, Transports Canada  
Gouvernement du Canada



Jay Ramotar  
Sous-ministre, Transports et Infrastructure Alberta  
Gouvernement de l'Alberta

Janvier 2005

# **Les transports urbains au Canada : Besoins et perspectives d'avenir**

## **Sommaire**

Au cours des dernières années, le dossier des transports urbains n'a cessé de prendre de l'importance aux yeux de tous les paliers de gouvernement, tout comme d'ailleurs le rôle clé des villes du pays au regard de l'économie nationale et de l'économie des régions ainsi que de la qualité de vie des Canadiens. Parallèlement, d'aucuns reconnaissent l'écart entre le besoin et la capacité de mettre en place des infrastructures appropriées ainsi que l'importance d'assurer les services de transport dans les villes. Ensemble, tous ces facteurs ont ajouté aux pressions exercées à l'endroit de tous les paliers de gouvernement pour que ceux-ci accordent leur soutien aux villes en vue de régler les problèmes qu'elles éprouvent, combler l'écart entre l'offre et la demande en matière d'infrastructures et garantissent la viabilité ainsi que la prospérité des centres urbains du Canada.

C'est donc dans ce contexte que le présent document a été élaboré par le Groupe de travail sur les transports urbains du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, notamment dans le but de brosser un tableau de la situation des transports urbains au Canada et de soumettre des arguments en faveur d'investissements dans l'infrastructure sous-jacente. Concrètement, ce rapport présente les résultats de deux enquêtes menées par le Groupe de travail, enquêtes qui mettent en lumière les besoins et les priorités en matière de transports urbains cernés par les provinces et les territoires. Le document vise également à établir une perspective provinciale-territoriale des principes d'efficacité des partenariats entre les divers paliers de gouvernement en matière de transports urbains.

Les villes du Canada sont les moteurs économiques du pays, à telle enseigne que tout investissement dans ces dernières ne pourra que profiter à tous les Canadiens. Au sein même de ces villes, la majeure partie des besoins concerne les transports, de sorte qu'une large part des investissements devrait conséquemment être consacrée aux infrastructures des transports. Les transports représentent un secteur dynamisant dont l'importance cède malheureusement le pas à d'autres domaines jugés plus importants. Néanmoins, les transports font partie intégrante de la vie quotidienne de tous les Canadiens en leur donnant accès au travail, à l'éducation, aux soins de santé et aux biens de consommation courante. Essentiellement, les transports contribuent à l'accroissement de la richesse économique et, donc, à l'assiette fiscale qui permet de répondre aux besoins importants des Canadiens. Plus précisément, examinons les points ci-après.

- L'infrastructure publique canadienne, évaluée à 157,3 milliards de dollars (routes, transports en commun, infrastructures d'approvisionnement en eau, installations de traitement des eaux usées, etc.) a une incidence concrète sur la productivité et le rendement économique du secteur canadien des affaires. L'infrastructure publique – les dépenses publiques en capital – contribue à réduire les coûts de production de biens et services dans pratiquement toutes les industries du secteur des affaires du pays. (Harchaoui, Tarkhani et Warren, 2003)

- Sur le plan des infrastructures, un large fossé s'est creusé entre le potentiel fiscal et les besoins des citoyens en services de base. (Fédération canadienne des municipalités, 2004)
- Les effets négatifs potentiels à long terme découlant du fait de ne pas s'attaquer aux problèmes d'infrastructures sont nombreux, dont des coûts d'exploitation plus élevés pour les gouvernements, des répercussions sur l'environnement ainsi des risques accrus pour la santé et la sécurité de la population. (Vander Ploeg, 2003)
- Une étude réalisée par la Canada West Foundation (Vander Ploeg, 2003) a établi que, pour la majorité des villes de l'Ouest, la majeure partie du déficit en matière d'infrastructures est lié aux transports : routes, gestion de la circulation, ponts, échangeurs et transport en commun. Il est par ailleurs probable que cette situation soit également celle de la majorité des villes du Canada.
- La congestion routière en milieu urbain se traduit également par des coûts économiques importants et influe sur la compétitivité des centres économiques du pays. La congestion de la circulation est, à toutes fins utiles, synonyme de délais imposés entraînant perte de temps et de productivité, perte de revenus et coûts supplémentaires en carburant. L'accès aux aéroports et aux ports, la collecte et la livraison de fret, les horaires de livraison « juste à temps » et les activités d'affaires sont autant de domaines que la congestion de la circulation menace. Cette dernière entraîne une consommation accrue de carburant ainsi que des émissions additionnelles de polluants de l'air et de gaz à effet de serre. La congestion réduit également l'efficacité du réseau national de transport en restreignant le déplacement des marchandises et des personnes à l'intérieur et via les principaux centres urbains. (Transports Canada, 2003)
- À l'intérieur des villes, le transport en commun constitue un élément clé d'un réseau de transport urbain multimodal. Les avantages économiques du transport en commun sont nombreux : en effet, il présente une solutions de transport de rechange, contribue à la réduction de la congestion routière dans les villes surpeuplées et à la réduction de la pollution de l'air et constitue un mode de transport personnel plus sûr que l'automobile. (Association canadienne du transport urbain, 2003)

À la lumière des travaux du Groupe de travail et d'autres organismes, il est clair que les besoins en infrastructures de transport dans les centres urbains sont énormes. En fait, ces besoins sont estimés à plus de 85 milliards de dollars pour les dix prochaines années. Il importe de souligner que les gouvernements ont investi et continueront d'investir dans les milieux urbains, et qu'une partie des 85 milliards de dollars nécessaires pour répondre aux besoins sont inscrits aux budgets actuels et aux dépenses prévues. Cela dit, les besoins dépassent la capacité de financement des partenaires traditionnels, soit les usagers, les municipalités et les gouvernements provinciaux. Il est primordial que de nouveaux investissements soient consentis aux villes et aux collectivités afin de leur permettre d'atteindre leurs objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à injecter des fonds nouveaux, par l'intermédiaire de son « nouveau pacte » avec les villes et les collectivités, fonds provenant en partie du partage des taxes fédérales sur les carburants. Du point de vue fédéral, il est important que les gouvernements provinciaux et territoriaux ne réduisent pas leurs subventions aux municipalités du fait des investissements que le gouvernement fédéral est disposé à leur consentir. D'aucuns reconnaissent que les décisions de financement du « nouveau pacte » découleront de négociations intergouvernementales auxquelles nombre de ministères fédéraux et provinciaux seront parties. Dans tous les cas, indépendamment du mécanisme dont conviendront ces ministères, l'accent doit être mis sur l'instauration de sources sûres et à long terme de nouveaux revenus nets, revenus à la mesure des besoins croissants des milieux urbains. Concrètement, ces sources de financement doivent satisfaire aux exigences ci-après.

- Revenus à long terme stables et durables. Ces caractéristiques sont nécessaires pour permettre aux administrations d'assurer une planification et de faire des investissements stratégiques à plus long terme dans les zones urbaines.
- Sources équitables, souples et équilibrées de revenus. Le financement devrait tenir compte des besoins et des priorités sur le plan local et les nouvelles sources de financement ne devraient pas être établies au détriment des investissements en milieu rural.
- Ce nouveau financement devrait être intégré à une saine gestion publique. Le financement devrait être assujéti à une structure de gestion assurant une planification coordonnée à l'intérieur d'un cadre reposant sur des principes de responsabilité, d'imputabilité et de transparence auquel seraient soumis tous les niveaux de gouvernement et les administrations indépendantes de transport.

Outre les nouveaux investissements, il existe également toute une gamme d'autres mesures que les gouvernements peuvent mettre en œuvre pour soutenir et favoriser les transports urbains. Il existe en effet de grandes possibilités de collaboration entre les divers ordres de gouvernement quant à la mise en œuvre de ces mesures, possibilités qui devraient être explorées plus en détail.

Les défis que doivent relever les milieux urbains exigeront non seulement un financement nouveau, mais également de nouveaux partenariats entre les divers paliers de gouvernement. Les principes pouvant contribuer à l'établissement de partenariats efficaces et auxquels souscriraient unanimement les répondants provinciaux à une enquête du Groupe de travail sont énoncés ci-après.

- Les programmes fédéraux devraient respecter les champs de compétence et les priorités de planification des administrations provinciales et territoriales.
- Les programmes fédéraux de financement ne devraient pas exiger une participation financière égale de la part des provinces et des territoires.

- La conception des programmes de financement devrait offrir suffisamment de souplesse pour répondre aux besoins des administrations.

De l'examen des besoins, des priorités et des principes faisant l'objet du présent document, cinq recommandations ont été formulées.

- 1. Reconnaissant l'importance des milieux urbains, le gouvernement fédéral devrait offrir un financement durable, prévisible et à long terme des investissements dans les transports urbains.**
- 2. Tous les paliers de gouvernement doivent reconnaître que, parmi l'ensemble des besoins en matière d'infrastructures urbaines, les besoins spécifiquement liés aux transports, y compris le transport en commun, sont importants et méritent de recevoir une part proportionnelle des nouveaux investissements.**
- 3. Les gouvernements doivent prendre des mesures pour réduire les délais de déplacement des marchandises et des personnes en milieu urbain, et ce, à la faveur d'investissements accrus, d'une gestion de la demande en transport, de l'amélioration des processus de planification et de l'utilisation de technologies évoluées.**
- 4. Tout en respectant les champs de compétence des administrations provinciales et territoriales ainsi que leurs priorités de planification, tous les paliers de gouvernement doivent trouver des moyens de collaborer plus efficacement à l'amélioration des transports et de la mobilité en milieu urbain. Outre les partenariats de financement, d'autres possibilités de collaboration devraient être explorées.**
- 5. Tous les paliers de gouvernement devraient explorer les possibilités de sensibiliser la population à l'importance des transports urbains durables et à l'incidence des choix des modes de transport sur l'économie, l'environnement et le quotidien de tous les Canadiens.**

## **Introduction**

Au cours des dernières années, les enjeux liés aux zones urbaines n'ont cessé de prendre de l'importance pour tous les paliers de gouvernement. On reconnaît en effet de plus en plus l'importance des villes tant pour l'économie nationale et l'économie des régions que pour la qualité de vie des Canadiens. Parallèlement s'opère une prise de conscience de l'existence d'un écart entre le besoin et la capacité de mettre en place des infrastructures et d'assurer les services à l'intérieur des villes. L'ensemble de ces facteurs ont créé des pressions sur tous les paliers de gouvernement afin que ceux-ci apportent leur soutien à la résolution des problèmes liés aux zones urbaines, réduisent l'écart entre l'offre et la demande en matière d'infrastructures et assurent la viabilité et la prospérité des centres urbains du Canada.

Tant individuellement que collectivement, les sous-ministres des Transports ont accordé aux transports urbains un degré d'importance justifiant la tenue de discussions devant permettre de trouver des solutions aux problèmes dans ce domaine tout en resserrant la collaboration entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a ordonné la création d'un groupe de travail ayant pour mandat d'examiner tous les aspects des transports urbains et d'échanger des renseignements sur toute question liée aux politiques dans ce domaine. Le présent document a été élaboré par le Groupe de travail sur les transports urbains; il résume les conclusions des travaux de ce dernier et présente les résultats de deux enquêtes que les membres du Groupe de travail ont réalisées sur les transports urbains.

Le présent document présente non seulement une vue d'ensemble des transports urbains au Canada, mais encore des arguments en faveur des investissements dans les infrastructures de transport urbain. Les résultats des enquêtes du Groupe de travail mettent en lumière les besoins et les priorités cernés par les provinces et les territoires dans ce et donnent un aperçu des points de convergence de ces administrations. Le présent rapport tente également de présenter le point de vue des provinces et des territoires quant aux principes devant sous-tendre un partenariat efficace entre les divers ordres de gouvernement au regard des transports urbains. Enfin, dans le contexte du « nouveau pacte » projeté pour les villes et les collectivités, le Groupe de travail a élaboré des recommandations qui ont été soumises à l'examen des Conseils des ministres et des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Ces recommandations ont été approuvées en septembre 2004 et sont exposées aux présentes.

## **Transports urbains au Canada – Bilan**

Le Canada est devenu l'un des pays les plus urbanisés du monde, la majorité de sa population résidant en milieu urbain. Cette dernière est également de plus en plus métropolitaine puisque la plus grande partie de la population, des emplois et de l'activité économique se trouvent dans les grandes villes. Les Canadiens sont très mobiles puisque 13 millions d'entre eux se déplacent chaque jour pour se rendre au travail et en revenir, ce qui représente six milliards de déplacements chaque année, auxquels il faut ajouter un nombre équivalent de déplacements à des fins récréatives (Parsons, 2003). Dans ce contexte urbain pour le moins très actif et densément peuplé, plusieurs tendances notables influent sur la demande en transport.



*Globalisation des marchés et intégration de l'économie nord-américaine* – Dans un contexte de globalisation des marchés et d'intégration de l'économie nord-américaine, la croissance économique du pays et le maintien de la compétitivité des entreprises canadiennes exigent la mise en place de réseaux et de systèmes de transport efficaces, efficaces et concurrentiels.

*Urbanisation* – Plus de 80 % des Canadiens habitent dans des centres urbains, et 67 % des emplois au pays se trouvent dans 25 régions métropolitaines de recensement. Qui plus est, la moitié des citadins, soit 40 % de la population canadienne, habitent dans l'une des six plus grandes agglomérations urbaines du pays (Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa-Gatineau, Calgary et Edmonton), où se trouvent d'ailleurs près de 50 % des emplois au pays. Cette concentration de la population et de l'activité économique a pour effet d'ajouter aux pressions exercées sur les réseaux et systèmes de transports urbains.

*Étalement urbain* – La faible densité occupation des sols ainsi que l'étalement des zones résidentielles et des zones de concentration d'emplois contribuent à l'utilisation accrue de l'automobile, ce qui ne manque pas d'ajouter à la complexité de la gestion des services de transport en commun, d'accroître les besoins en matière d'infrastructures et de limiter le recours à certains modes de déplacement de rechange tels la marche et le cyclisme. Des approches durables de planification et d'aménagement du territoire pourraient restreindre un tel étalement et ses répercussions sur les milieux urbains.

*Parc automobile* – L'utilisation accrue de véhicules automobiles par les ménages, conjuguée aux changements observés en matière d'occupation des zones urbaines et de déplacements (accroissement des parcours « triangulaires » : foyer-garderie-travail) signifie que les populations urbaines ont de plus en plus recours à l'automobile. Malgré l'avènement d'automobiles et de carburants moins polluants, il demeure que les gains réalisés en raison des avancées technologiques sont largement contrebalancés par les choix que les Canadiens font au regard de leur lieu de résidence et de leur manière de se déplacer.

*Population vieillissante* – Le vieillissement de la population a des répercussions notables sur l'utilisation des transports publics et les besoins en matière d'accessibilité. Dans le passé, le vieillissement de la population a entraîné une diminution du recours au transport en commun. À l'avenir, le vieillissement des *baby boomers* pourrait se traduire par une augmentation du recours à ce mode transport lorsque ceux-ci auront franchi l'âge de la retraite.

*Changements climatiques et enjeux environnementaux* – Les émissions de gaz à effet de serre sont généralement concentrées dans les zones urbaines, et les activités de transport sont une source majeure de pollution atmosphérique. L'atteinte des objectifs du Canada en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre devra d'abord passer par une réduction notable de ces émissions dans les centres urbains.

Dans le contexte des enjeux décrits précédemment, il va sans dire que les défis que doivent relever les municipalités sont nombreux. Bien que la nature et l'ampleur de ces défis puissent varier selon l'importance démographique des villes desservies, les administrations partagent néanmoins un point de vue commun sur les enjeux économiques, environnementaux et sociaux, qu'elles décrivent comme étant les suivants.

*Vieillesse des infrastructures et des équipements* – Une bonne partie des infrastructures routières du Canada ont été construites au cours des années 50 et 60 et ont généralement été bien entretenues jusque dans les années 70. Au-delà de cette décennie, pour diverses raisons, les travaux d'entretien et de remplacement des ouvrages d'art, incluant les ponts et les routes, ont commencé à prendre du retard. Conséquemment, les ouvrages d'art ont vieilli et approchent maintenant de la fin de leur vie utile. En ce qui concerne les transports en commun, le parc de véhicules du Canada a en moyenne onze ans alors que l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) recommande d'exploiter un parc de véhicules dont l'âge moyen devrait se situer entre six et neuf ans. Pour ne mentionner que les cas extrêmes, certains autobus sont maintenus en service malgré leurs vingt-cinq années et, à Montréal et à Toronto, des wagons de métro sont en service depuis les années 60. La capacité à assurer des services de transport en commun fiables, efficaces et efficaces – la seule façon de contrer le recours à l'automobile – est grandement compromise par le vieillissement des équipements.

*Congestion de la circulation routière* – Les grands centres urbains sont aux prises avec d'importants problèmes de congestion de la circulation et de saturation des réseaux routiers entraînant des retards ainsi qu'un accroissement de la consommation d'énergie et de la pollution atmosphérique. Les conséquences sur l'économie et l'environnement sont importantes, engendrant des coûts annuels variant de plusieurs millions à deux milliards de dollars dans certains centres urbains. Qui plus est, l'économie moderne est tributaire de sa main-d'œuvre et du système de production « juste à temps ». La congestion routière en milieu urbain a des impacts importants sur la compétitivité des centres urbains du Canada et sur celle du pays dans son ensemble.

*Pollution* – La qualité de l'air ambiant est un enjeu important aux yeux de tous les Canadiens. Les transports, notamment l'utilisation de véhicules privés, constituent dans les centres urbains l'une des principales sources de pollution par le bruit, de pollution visuelle et de pollution atmosphérique. Même si certains types de pollution dues aux transports proviennent de plusieurs sources mobiles, il n'empêche que la détérioration de la qualité de l'air est généralement associée à une augmentation des problèmes de santé et des coûts des soins de santé.

*Déclin de la part modale des transports en commun et des modes de déplacement non motorisés* – Si l'utilisation des transports en commun a augmenté au cours des quelques dernières années, il demeure que la part de marché que représente le nombre total de déplacements réalisés au moyen du transport en commun continue de diminuer, tout comme pour la marche d'ailleurs. L'étalement urbain, des politiques favorisant l'utilisation de l'automobile ainsi que le vieillissement de la population sont autant de tendances qui ajoutent au défi que doivent relever les zones urbaines.

*Déclin de la population dans les centres urbains de moindre envergure* – Le déclin des populations dans les centres urbains de moindre envergure se répercute évidemment sur la fréquentation des réseaux de transport public et sur les revenus de ces derniers. Le nombre limité de passagers potentiels de ces réseaux et, de manière plus générale, la faible occupation des sols dans de telles zones urbaines contribuent notablement à accroître les coûts

d'exploitation des services de transport en commun en raison des distances à parcourir et du nombre peu élevé de passagers.

### **Maintenir la compétitivité économique du Canada : l'importance d'investir dans les transports urbains**

Les villes du Canada sont les moteurs économiques du pays, à telle enseigne que tout investissement dans ces dernières ne pourra que profiter à tous les Canadiens. Au sein même de ces villes, la majeure partie des besoins sont liés aux transports, de sorte qu'une large part des investissements devrait conséquemment être consacrée aux infrastructures de transport. Les transports représentent un secteur dynamisant qui pourtant doit souvent céder le pas à d'autres domaines jugés plus essentiels. Pourtant, les transports constituent un aspect important la vie quotidienne de tous les Canadiens en leur donnant accès au travail, à l'éducation, aux soins de santé et aux biens de consommation courante. Essentiellement, les transports contribuent à la richesse économique et, donc, à l'assiette fiscale qui permet de payer les choses que les Canadiens jugent importantes. (Western Transportation Advisory Council, 2002). Plus précisément, examinons les points ci-après.

- L'infrastructure publique canadienne (routes, transport en commun, approvisionnement en eau, installations de traitement des eaux usées, etc.), évaluée à 157,3 milliards de dollars, a une incidence concrète sur la productivité et le rendement économique du secteur canadien des affaires. L'infrastructure publique – ou «capital public» – contribue à réduire les coûts de production de biens et services dans pratiquement toutes les industries du secteur des affaires du pays. (Harchaoui, Tarkhani et Warren, 2003)
- Plus de 80 % des cadres étrangers de multinationales qui ont participé aux enquêtes ont indiqué que le piètre état de l'infrastructure d'affaires constitue un obstacle aux investissements étrangers directs au Canada. Dans ce contexte, l'une des premières préoccupations mentionnées est l'état de l'infrastructure matérielle du pays (Conseil canadien des sociétés publiques-privées, 1998).
- Sur le plan des infrastructures, un large écart s'est creusé entre la capacité fiscale actuelle et les besoins des citoyens en matière de services de base. (Fédération canadienne des municipalités, 2004).
- Les coûts potentiels à long terme de l'inaction face aux problèmes liés aux infrastructures sont nombreux, dont des coûts d'exploitation plus élevés pour les gouvernements, des répercussions sur l'environnement et des menaces pour la santé et la sécurité du public. (Vander Ploeg, 2003).
- Le report des activités d'entretien des infrastructures vieillissantes se traduira dans le temps par des coûts plus élevés, ces infrastructures devant être remplacées du fait que leur entretien inadéquat aura écourté indûment leur durée de vie utile. La « Loi des cinq » donne à comprendre que le coût d'une activité d'entretien aléatoire est cinq fois plus élevé que celui d'un programme d'entretien approprié. Qui plus est, lorsque les

retards d'entretien des ouvrages d'art se prolongent, les réparations qui finissent par s'imposer coûtent cinq fois plus cher. Si des réparations nécessaires ne sont pas réalisées, l'infrastructure devra être rénovée (remplacée) à un coût 125 fois plus élevé que celui d'un programme d'entretien courant approprié. (Kennedy et Adams, 2004)

- Une étude réalisée par la Canada West Foundation (Vander Ploeg, 2003) a établi que, pour la majorité des villes de l'Ouest, la majeure partie du déficit en matière d'infrastructures est liée aux transports : routes, gestion de la circulation, ponts, échangeurs et transport en commun. Il est très probable que la situation est la même dans la majorité des villes du Canada.
- L'importance vitale du réseau canadien de transport sur le plan économique est également un facteur clé de la qualité de vie des Canadiens. Cela dit, des obstacles de plus en plus nombreux menacent la santé de ce réseau. Le report des décisions d'investissement dans le réseau ainsi que de l'adoption des modifications réglementaires qui s'imposent afin d'assurer l'amélioration continue de la productivité se traduit par des coûts croissants. qui, ultimement, ne pourront qu'ébranler les bases de notre économie et de notre société. (Parsons, 2003)
- Le déplacement des populations vers les grandes villes pose des défis particuliers à l'industrie des transports. Les régions métropolitaines sont devenues les points d'origine et de destination de la plupart des mouvements de fret, sinon des points de transbordement. La concentration démographique dans les villes a soulevé d'importantes questions de développement pour les fournisseurs de services de transport. (Parsons, 2003)
- La congestion routière en milieu urbain se traduit également par des coûts économiques importants et nuit à la compétitivité des centres économiques du pays. La congestion de la circulation est, à toutes fins utiles, synonyme de délais imposés : pertes de temps et de productivité, pertes de salaire et coûts supplémentaires en carburant. L'accès aux aéroports et aux ports, la collecte et la livraison de fret, les horaires de livraison « juste à temps » et les activités d'affaires sont autant de domaines que la congestion de la circulation menace. Cette congestion entraîne une consommation accrue de carburant, des émissions additionnelles de polluants de l'air et de gaz à effet de serre. La congestion réduit également l'efficacité du réseau national de transport en restreignant le mouvement des marchandises et des personnes à l'intérieur et via les principaux centres urbains. (Transports Canada, 2003)
- À l'intérieur des villes, le transport en commun constitue un élément clé du réseau de transport urbain multimodal. Les avantages économiques des transports en commun sont nombreux : solutions de transport de rechange, réduction de la congestion dans les villes surpeuplées, réduction de la pollution de l'air et mode de transport personnel plus sûr que l'automobile. Le transport en commun jouit du plus faible taux de décès parmi tous les modes de transport urbain. Sans le transport en commun, on enregistrerait 150 décès liés au transport de plus par année, ce qui entraînerait une augmentation des

coûts de santé de plus de 1,1 milliard de dollars annuellement. (Association canadienne du transport urbain, 2003)

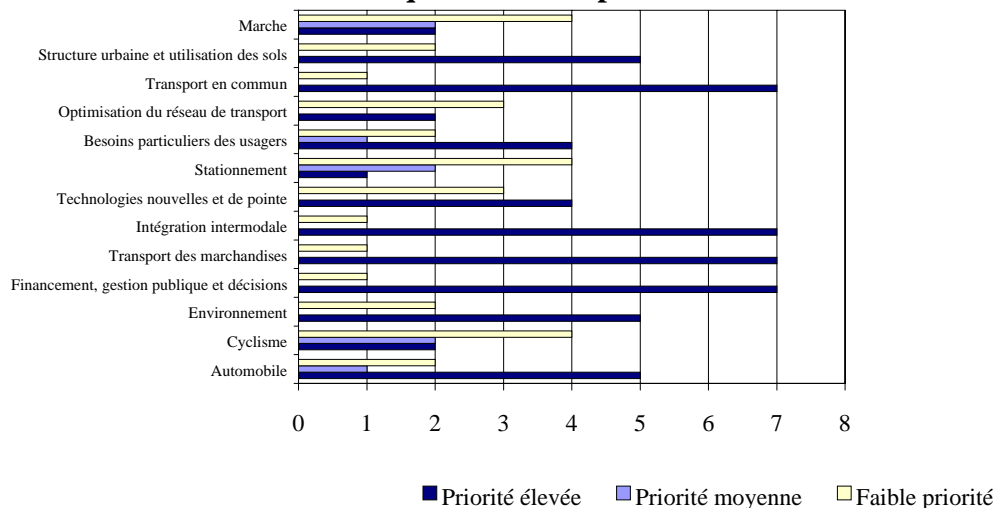
## Priorités en matière de transport urbain

Reconnaissant l'importance des transports urbains au regard de la viabilité des centres urbains, de la prospérité de l'économie nationale ainsi que de notre bien-être sur les plans environnemental et social, les collectivités du Canada s'emploient à donner à la population le meilleur système de transport possible, souvent dans des circonstances fort contraignantes. Les buts à atteindre en matière de transports urbains communément énoncés dans un rapport d'enquête de 2003 élaboré par le Groupe de travail sont les suivants :

- Offrir des systèmes sûrs, efficaces et efficaces de transport des marchandises et des personnes à l'intérieur d'un réseau intégré de transport multimodal.
- Promouvoir la mobilité et un accès raisonnable aux transports pour tous les Canadiens.
- Améliorer les corridors de transport et d'échanges commerciaux.
- Améliorer les services de transport en commun.

À la lumière des travaux du Groupe de travail sur les transports urbains et, en particulier, de l'enquête menée en 2003, les administrations provinciales et territoriales ont cerné d'autres priorités thématiques en matière de transports urbains, comme en témoigne la figure 1 ci-après. Remarquablement, sept des huit répondants à cette enquête ont indiqué que le transport en commun, le transport des marchandises, l'intégration modale et le financement des modes de transport, la gestion publique du réseau de transport et les décisions qui y sont liées étaient autant de domaines hautement prioritaires pour les régions urbaines. Ces domaines sont énumérés ci-après.

**Figure 1 : Priorités en matière de transport urbain cernées dans l'enquête du Groupe de travail**



La prestation de services efficaces de transport en commun apparaît comme un élément important de l'offre de transports durables dans les centres urbains. Qui plus est, le transport en commun est perçu comme la principale solution aux problèmes avec lesquels doivent composer les collectivités urbaines. Le fait d'investir dans les réseaux de transport en commun aux fins d'offrir des services de qualité supérieure (plus efficaces, efficaces, fiables) ajoutera à l'attrait de ces mêmes services par rapport à l'utilisation de l'automobile, ce qui aura pour effet de réduire le recours à ce dernier mode de déplacement et de diminuer les embouteillages et la saturation des réseaux routiers. Parallèlement, les investissements dans les transports en commun ne peuvent qu'améliorer l'efficacité dans le domaine du transport des marchandises, soutenant par le fait même le commerce et l'économie, réduire la pollution de l'air et les effets négatifs sur l'environnement ainsi qu'améliorer la qualité de vie et le bien-être collectif des Canadiens résidant en milieu urbain. En outre, les transports publics jouent un rôle social : en effet, pour les personnes qui ne possèdent pas d'automobile, ils constituent souvent le seul moyen d'accès à leur lieu de travail, aux soins de santé, aux écoles et à d'autres activités importantes.

Les échanges commerciaux nationaux et internationaux sont essentiels à la santé économique du pays. Aussi, un système de transport plus efficace ne peut qu'ajouter à l'efficacité du transport des marchandises et, conséquemment, à la compétitivité du Canada. À l'intérieur des villes, le transport des marchandises doit disputer l'espace disponible sur le réseau routier aux services de transport des personnes (aux fins de travail ou à des fins récréatives ou touristiques). Tant pour avoir accès aux villes que pour en sortir, il est nécessaire d'aménager des routes provinciales et des artères d'une capacité adéquate ainsi que des liaisons efficaces et efficaces avec les corridors commerciaux nationaux. Les préoccupations liées à la congestion du trafic commercial dans ces corridors ont été mises au jour par l'enquête du Groupe de travail. La valeur des échanges commerciaux bilatéraux entre le Canada et les États-Unis se chiffrant quotidiennement à 1,5 milliard de dollars, toute déficience du système de transport des marchandises à l'intérieur, à destination et en provenance des centres urbains peut entraîner des coûts énormes ayant des incidences sur l'économie canadienne.

L'intégration modale apparaît comme la solution permettant d'assurer le transport efficace des marchandises et des personnes. Plus souvent qu'autrement, les déplacements exigent l'utilisation de plus d'un mode de transport, et les répondants provinciaux qui ont participé à l'enquête du Groupe de travail ont souligné qu'une approche coordonnée au regard de l'interface entre les différents modes et de l'intégration de ceux-ci était une priorité.

Ces mêmes répondants ont fait valoir l'importance d'accorder un degré de priorité élevé aux questions de financement, de gestion publique et de prise de décisions en matière de transports urbains. Les ressources financières nécessaires à l'entretien des équipements et des infrastructures existantes ainsi qu'à l'amélioration de la qualité des services de transport en commun sont énormes. L'adoption de solutions efficaces, à long terme et reposant sur un financement stable favorisant une meilleure planification est déterminante. De plus, au sein de nombre d'administrations, la fragmentation, entre plusieurs instances et entre différents modes de transport, du financement des transports et des responsabilités liées à la prise de décisions ajoute à la difficulté de mettre en œuvre une stratégie intégrée de transport à la grandeur du

centre urbain. Un nouveau partenariat réunissant tous les paliers de gouvernement, partenariat reposant sur la consultation, la collaboration et le respect des champs de compétence de chaque administration est indispensable à l'instauration de futurs modèles de gestion publique.

Par ailleurs, l'enquête du Groupe de travail a permis de cerner d'autres questions liées aux transports et ayant des degrés de priorité divers, dont la structure urbaine et l'utilisation des terres, les besoins particuliers des usagers, l'environnement, l'automobile, les technologies nouvelles et de pointe, la marche, le cyclisme, le stationnement et l'optimisation des réseaux de transport.

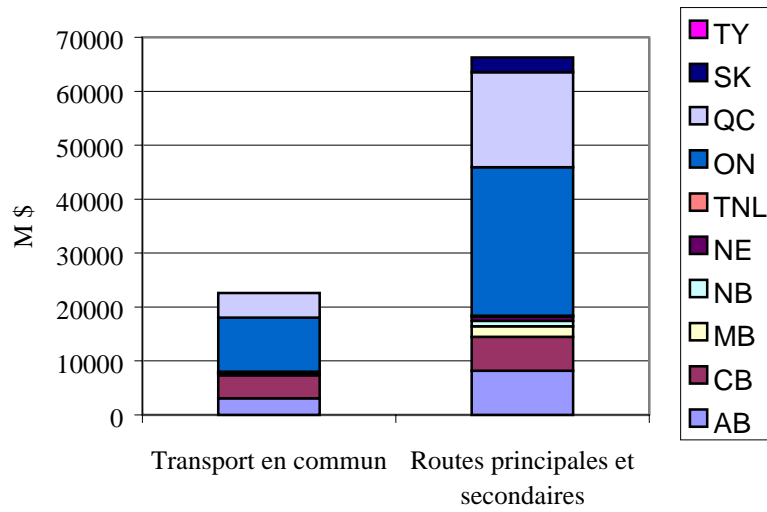
### **Besoins d'investissement en matière d'infrastructures**

Le besoin d'investir dans les infrastructures au Canada, en particulier dans les villes du pays, est généralement considéré comme étant important, crucial et croissant. Pour évaluer l'étendue des investissements qu'il conviendrait de consentir au cours des dix prochaines années, le Groupe de travail a mené une enquête auprès des administrations provinciales et territoriales, enquête axée sur les besoins en matière de transports urbains. Dix administrations ont participé à l'enquête; les principaux résultats sont résumés ci-après.

L'enquête, qui a porté sur les réseaux de transport en commun de 160 villes canadiennes, a permis d'établir qu'un investissement de près de 23 milliards de dollars serait nécessaire au cours des dix prochaines années. Ce montant comprend les investissements nécessaires à l'entretien et au renouvellement des équipements existants ainsi qu'au développement des réseaux au regard de l'infrastructure conventionnelle de transport en commun, des parcs automobiles et de la technologie. Sont toutefois exclus les coûts que devraient absorber les municipalités pour mettre sur pied de nouveaux réseaux de transport en commun là où il n'existe pas ou, encore, des réseaux de transport adapté. En outre, ce montant ne comprend pas les besoins en matière de transports en commun de la Saskatchewan, de l'Île-du-Prince-Édouard, des Territoires du Nord-Ouest ou du Nunavut, ces administrations n'ayant fourni aucune estimation de ces coûts au Groupe de travail. Une ventilation de la somme de 23 milliards de dollars est présentée au tableau 1 ainsi qu'à la figure 2, sous forme graphique cette fois.

Les répondants au questionnaire d'enquête du Groupe de travail ont également tenté de mesurer les besoins en investissements pour les routes et les ponts sous leur responsabilité. Bien que tous les répondants aient répondu aux questions sur le sujet, la majorité a tenu à faire preuve de prudence, soulignant la difficulté d'obtenir des données pertinentes de sources municipales. En outre, des différences considérables ont été notées au chapitre des stratégies d'estimation des besoins en investissements de chaque administration, notamment en ce qui a trait à la définition d'un centre urbain, la manière d'estimer les besoins ayant été laissée à la discrétion de chacune. Néanmoins, les données soumises donnent à entendre qu'il faudrait investir dans les routes et les ponts (de compétence municipale ou provinciale) au-delà de 66 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie. Une ventilation de ce montant se trouve au tableau 2 et à la figure 2.

**Figure 2 : Besoins d'investissements (2004 – 2013)  
cernés dans l'enquête du Groupe de travail**





**Tableau 1 : Besoins d'investissements dans les transports en commun cernés dans l'enquête du Groupe de travail (2004 – 2013)\***

	Infrastructure		Parc de véhicules		Technologie		Total (M\$)
	Entretien et renouvellement (M\$)	Développement (M\$)	Entretien et renouvellement (M\$)	Développement (M\$)	Entretien et renouvellement (M\$)	Développement (M\$)	
<b>CB</b>	+	2 400,0	1 400,0+	420,0+	+	20,0	4 240,0+
<b>AB</b>	557,0	1 205,0	500,0	755,0	31,0	41,0	3 089,0
<b>SK</b>	Données non disponibles						
<b>MB<sup>1</sup></b>	30,0		180,0		6,0	10,0	226,0
<b>ON<sup>2</sup></b>	1 526,8	4 836,3	2 238,9	1 066,4		346,4	10 014,8
<b>QC</b>	1 788,0	327,8	2 311,0	+	172,2	+	4 599,0+
<b>NB</b>	5,5	2,5	21,4	7,0	2,0	0,3	38,7
<b>NE</b>	5,1	27,0	100,5	45,0	3,0	5,0	185,6
<b>IPE</b>	Données non disponibles						
<b>TN-L</b>	0,2 <sup>3</sup>		10,0 <sup>4</sup>		2,0 <sup>4</sup>		12,2
<b>TY</b>	3,0	1,0	4,5	1,0	0,2	0,1	9,8
<b>NT</b>	Données non disponibles						
<b>NU</b>	Données non disponibles						
<b>Sous-total</b>	3 915,6+	8 799,6	6 766,3+	2 294,4+	216,4+	422,8+	22 415,1+
<b>Total E. et R.</b>	10 898,3+						
<b>Total Dév.</b>	11 516,8+						
<b>Total</b>	22 415,1+						

\* Valeurs exprimées en dollars constants.

+ Sommes additionnelles non encore déterminées.

<sup>1</sup>Données fournies pour Winnipeg.

<sup>2</sup>Données pour l'Ontario jusqu'en 2008 seulement.

<sup>3</sup>Données fournies pour Corner Brook. La Commission des transports de St. John's étudie présentement les besoins d'investissements en infrastructures.

<sup>4</sup>Données fournies pour St. John's. Les services de transport en commun de Corner Brook sont donnés en impartition.

**Tableau 2 : Besoins d'investissements dans les routes principales et secondaires cernés dans l'enquête du Groupe de travail (2004 – 2013)\***

	Routes municipales		Ponts municipaux		Routes provinciales		Ponts provinciaux		Total (M\$)
	Entretien et renouvellement (M\$)	Développement (M\$)	Entretien et renouvellement (M\$)	Développement (M\$)	Entretien et renouvellement (M\$)	Développement (M\$)	Entretien et renouvellement (M\$)	Développement (M\$)	
<b>CB</b> <sup>1</sup>	1 678,5	54,0		600,0	600,0	242,0	120,0		6 294,5 <sup>2</sup>
<b>AB</b>	2 536,0	2 350,0	310,0	51,0	100,0	2 300,0	30,0	500,0	8 177,0
<b>SK</b>									2 730,0 <sup>3</sup>
<b>MB</b>	1 005,0	186,2	165,0	40,0	75,0	457,5	24,2	4,6	1 957,5
<b>ON</b>		8 400,0 <sup>4</sup>		1 600,0 <sup>4</sup>	5 200,0	10 500,0 <sup>5</sup>	1 800,0		27 500,0
<b>QC</b>	3 280,0 <sup>6</sup>	2 670,0 <sup>6</sup>	490,0 <sup>7</sup>	Données non disponibles	2 527,0	4 753,5	2 234,0	1 670,0	17 624,5
<b>NB</b> <sup>8</sup>	620,0	234,0	0,0	0,0	70,0	20,0	28,0	23,0	995,0
<b>NE</b> <sup>9</sup>	297,0	100,0	35,0	0,0	69,0	185,0	121,4	0,0	807,4
<b>IPE</b>	Données non disponibles								
<b>TN-L</b> <sup>10</sup>	92,2		8,2		52,0		5,0		157,4
<b>TY</b>	10,0	5,0	1,0	10,0					26,0
<b>NT</b>	Données non disponibles								
<b>NU</b>	Données non disponibles								
<b>Sous-total</b>	9 518,7 <sup>6</sup>	13 999,2 <sup>4,6</sup>	1 009,2	2 301,0	8 693,0	18 458,0	4 362,6	2 197,6	66 269,3
<b>Total E. et R.</b>	23 583,5								
<b>Total Dév.</b>	36 955,8								
<b>Total</b>	66 269,3 <sup>2,3</sup>								

---

\* Valeurs exprimées en dollars constants.

<sup>1</sup>Données fournies uniquement pour les infrastructures administrées par l'Administration des transports de la communauté urbaine de Vancouver et de la région du Lower Mainland qu'elle dessert.

<sup>2</sup>Comprend une somme additionnelle de 3 milliards de dollars pour le programme d'accès au Lower Mainland non compris dans d'autres catégories.

<sup>3</sup>Les besoins cibles annualisés en matière de réfection, de remplacement et de développement pour les villes de la Saskatchewan se chiffrent à 273 millions de dollars, soit 2,73 milliards de dollars sur une période de dix ans.

<sup>4</sup>Chiffres établis à partir de données partielles fournies par les municipalités et les associations routières de l'Ontario. Ces chiffres comprennent les dépenses prévues d'immobilisations pour le renouvellement et le développement des réseaux routiers. Par ailleurs, les données ne sont pas suffisamment détaillées pour permettre une ventilation entre les dépenses de renouvellement et les dépenses de développement.

<sup>5</sup>Ces chiffres comprennent les coûts prévus pour la construction de nouveaux ponts propriété des provinces, du fait que les dépenses projetées à ce titre ne peuvent être ventilées entre les routes et les ponts. Ces chiffres comprennent les coûts prévus d'immobilisation, d'acquisition de propriétés, de conception et d'évaluation environnementale.

<sup>6</sup>Les estimations pour les routes municipales du Québec sont fondées sur les dépenses engagées à ce titre au cours des dix dernières années. Elles comprennent également les dépenses courantes d'entretien des ponts.

<sup>7</sup>Estimation des coûts de renouvellement des ponts. Ces données ne tiennent pas compte des besoins des villes les plus importantes.

<sup>8</sup>Données fournies pour huit municipalités du Nouveau-Brunswick.

<sup>9</sup>Données fournies pour trois municipalités de la Nouvelle-Écosse.

<sup>10</sup>Données fournies pour Mount Pearl, Corner Brook et St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador.

Ces tableaux témoignent de différences considérables quant à l'importance des investissements nécessaires dans chaque administration. Il en ressort que les administrations qui comptent sur leur territoire les villes les plus grandes ont besoin d'investissements beaucoup plus élevés que celles qui comptent des villes plus petites. Ainsi, en Ontario, les besoins d'investissements pour les quatre prochaines années seulement pour l'entretien, le renouvellement et le développement des infrastructures de transport urbain, du matériel roulant et de la technologie dépasseront les 10 milliards de dollars. Au Nouveau-Brunswick, les investissements qu'exigent les transports en commun sont évalués à près de 39 millions de dollars pour les dix prochaines années. Dans ce dernier cas, les principaux besoins sont liés au remplacement des autobus et à l'entretien de l'infrastructure de transport en commun, par exemple les garages et les arrêts d'autobus, ainsi qu'à la mise en place d'une technologie évoluée à l'appui des systèmes d'information des voyageurs. Bien que les besoins des administrations, en dollars, fassent l'objet de différences, proportionnelles aux ressources actuelles de chacune, il n'en demeure pas moins que ces besoins sont proportionnellement importants. Qui plus est, les effets escomptés des investissements en question sont importants, sur les plans du soutien de l'économie et du développement, quelle que soit l'ampleur des besoins d'investissements ou quelle que soit l'administration.

Par ailleurs, il convient de souligner que les valeurs paraissant aux tableaux 1 et 2 correspondent aux prévisions des besoins d'investissements pour les dix prochaines années et ne rendent pas compte des dépenses planifiées. Les autorités gouvernementales ont investi et continueront d'investir dans les zones urbaines, et certains des besoins décrits aux présentes devront être comblés à même les budgets actuels et prévus. Cela dit, en ce qui a trait au financement des infrastructures, on peut s'attendre à un manque à gagner ou à un déficit puisque les besoins sont supérieurs à la capacité de financement actuelle. Plusieurs intervenants ont tenté de mesurer l'ampleur de ce déficit et, malgré les différences de stratégies d'analyse, une conclusion s'impose à l'unanimité : l'ampleur du déficit prévu est importante. Les principales études ainsi que les estimations du déficit lié aux infrastructures qu'elles contiennent sont présentées ci-après.

Le *Report on the State of Municipal Infrastructure in Canada* [Rapport sur l'état des infrastructures municipales au Canada] (Fédération canadienne des municipalités et Université McGill, 1996), sans doute le rapport le plus fréquemment cité au regard du déficit lié aux infrastructures, présente de l'information obtenue par voie d'enquête sur l'état des infrastructures municipales canadiennes (incluant les équipements de transport, d'alimentation en eau et de traitement des eaux usées ainsi que les équipement communautaires). À la lumière des réponses des municipalités, il appert que pour amener l'infrastructure à un niveau acceptable d'efficacité, un investissement de près de 44 milliards de dollars serait nécessaire pour l'ensemble du pays. L'étude estimait que le déficit lié aux transports (transport en commun, routes, ponts, trottoirs, bordures de rue) représente 33 % de ce total, soit une somme de 14,4 milliards de dollars pour l'ensemble du Canada.

S'appuyant sur l'étude précédemment mentionnée, la Société canadienne de génie civil a publié en 2003 la *Civil Infrastructure Systems Technology Road Map*, [Carte routière technologique des systèmes d'infrastructure civile] un rapport estimant à 57 milliards de dollars les investissements nécessaires à la remise en état des infrastructures municipales. En

l'absence de ces investissements, le document précise que ce coût pourrait passer à 110 milliards de dollars d'ici 2027.

De son côté, un rapport intitulé *Capital Question – Infrastructure in Western Canada's Big Six* (Vander Ploeg, 2003) [Questions d'immobilisations - Infrastructures des six principales villes de l'ouest canadien] tente de déterminer dans quelle mesure les estimations des déficits liés aux infrastructures sont réalistes. Cette étude évalue dans quelle mesure les dépenses dans les infrastructures publiques ont diminué au fil des ans en se fondant sur les investissements en capitaux des administrations locales au cours de la période de 1961 à 2000. Le rapport conclut que, dans bien des cas, les réductions des dépenses en capital des administrations locales ne sont pas entièrement en désaccord avec les estimations de la dette des municipalités en matière d'infrastructure, puisque ces estimations sont le reflet du moment où elles ont été faites et qu'elles varient entre 40 et 60 milliards de dollars. Bien que ces estimations semblent quelque peu plus élevées, il demeure qu'elles ne sont pas complètement erronées.

Dans le cas d'une vaste enquête menée, en 2003, auprès de ses membres exploitant de réseaux de transport en commun, l'ACTU a recueilli des données détaillées sur les besoins en matière d'infrastructures pour les cinq années à venir. Les résultats de l'enquête sont résumés dans un document publié en 2004 et intitulé *Rapport d'un sondage sur les besoins en infrastructures du transport collectif pour la période 2004 – 2008* (ACTU, 2004). Les auteurs en arrivent à la conclusion qu'il faudrait, entre 2004 et 2008, investir un montant de 21 milliards de dollars dans les infrastructures de transport en commun, y compris dans le matériel roulant. De ce montant, un peu plus de 12 milliards de dollars seraient utilisés à l'appui des plans actuels des réseaux de transport en commun. Dans le cas des 9 milliards restants, il ne serait possible de les trouver qu'auprès de sources externes de financement.

### **Financement et gouvernance des transports urbains au Canada**

À la lumière des travaux du Groupe de travail et de plusieurs autres organisations, il est évident que les besoins en matière d'infrastructures urbaines sont considérables. Les milieux urbains sont importants, d'où la nécessité de faire de nouveaux investissements, notamment dans les transports urbains, afin d'aider les villes et les collectivités à atteindre leurs buts économiques, sociaux et environnementaux. Cela dit, les besoins en matière d'infrastructures sont supérieurs à la capacité de financement des partenaires traditionnels, en l'occurrence les usagers, les municipalités et les gouvernements provinciaux. Des sources nouvelles et innovatrices de financement doivent être trouvées afin de répondre aux importants besoins des régions urbaines. Le gouvernement fédéral s'est engagé à conclure un « nouveau pacte » avec les villes et les collectivités, entente qui comprendrait de nouvelles sources de financement et qui reposerait sur un nouveau partenariat avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, le tout en collaboration avec les administrations municipales. Bien que les détails de cette entente n'aient pas encore été dévoilés, le Groupe de travail a établi que deux considérations de premier plan devaient être prises en compte dans l'élaboration du « nouveau pacte » : les modalités de financement et les questions de gestion publique.

### *Modèles actuels*

Les modèles actuels de gestion publique ainsi que de financement des infrastructures routières urbaines et des transports en commun ont été décrits dans le cadre de la seconde enquête menée par le Groupe de travail. Les résultats d'enquête sont fondés sur des données concernant l'exercice 2002-2003. Un sommaire de ces travaux est présenté ci-après.

Le financement des infrastructures routières urbaines en milieu municipal varie d'une administration à l'autre. La plupart du temps, les principales sources de revenu sont les administrations municipales et les gouvernements provinciaux bien que, dans certains cas, le gouvernement fédéral apporte son aide financière. Certaines administrations examinent la possibilité de recourir à des investissements du secteur privé et de conclure des partenariats public-privé pour financer et exploiter de nouvelles infrastructures. Pour financer les nouveaux ouvrages d'art dont ils ont besoin, d'autres administrations ont recours à des droits d'utilisation, ou péages. En Alberta, une aide financière équivalant à 5 cents le litre d'essence vendu est affectée aux projets d'immobilisations de transport d'Edmonton et de Calgary. Il incombe à ces villes de déterminer les priorités en matière de transport routier et de transport en commun.

Les méthodes de financement du transport en commun dans les villes varient considérablement d'une province à une autre, comme en fait foi le tableau 3. Dans certaines provinces, le transport en commun urbain relève exclusivement des municipalités et, le cas échéant, les droits exigés des usagers de même que le financement municipal constituent les seules sources de financement des transports publics. Dans d'autres provinces, le soutien du gouvernement porte directement sur les dépenses d'immobilisations et l'exploitation des services de transport. Dans d'autres cas encore, les provinces ne versent pas systématiquement de subventions directes pour couvrir les dépenses d'immobilisations ou d'exploitation; elles préfèrent plutôt recourir à d'autres méthodes de financement telle l'attribution de subventions inconditionnelles. Certaines provinces assument même la responsabilité directe des services de transport. C'est le cas de l'Ontario, où le gouvernement provincial a récemment repris la responsabilité du réseau de transport en commun GO (Gouvernement de l'Ontario) Transit. Quatre provinces (Colombie-Britannique, Alberta, Ontario et Québec) ont élaboré des formules de financement fondées sur la perception de droits auprès des automobilistes ou de taxes sur les carburants, droits qui sont ensuite réinjectés dans les transports en commun et les transports. En Colombie-Britannique, une taxe spéciale de 11,5 cents le litre de carburant vendu dans les limites du District de la région métropolitaine de Vancouver est affectée au financement des transports. En octobre 2004, l'Ontario a entrepris d'affecter un cent par litre de sa taxe provinciale sur l'essence aux projets d'immobilisations dans le transport en commun de la province. Cette affectation de fonds passera à un cent et demi le litre en octobre 2005 et à deux cents le litre, en octobre 2006. Cette mesure influera de façon notable sur la part de financement que la province consacre aux publics ontariens.

**Tableau 3. Proportions actuelles (2002-2003) des sources de financement des transports publics (dépenses d'exploitation et d'immobilisations), telles qu'établies par l'enquête du Groupe de travail**

	Proportions actuelles			
	Droits exigés des usagers	Financement municipal	Financement provincial	Financement fédéral
<b>CB</b>	39,0	Voir note ci-dessous <sup>1</sup>		0,0
<b>AB</b>	0,0 / 50,0 <sup>2</sup>	30,0 / 50,0	70,0 <sup>3</sup> / 0,0 <sup>2</sup>	0,0
<b>SK</b> <sup>4</sup>	32,5	56,5	3,8	0,0
<b>MB</b> <sup>5</sup>	22,4	42,4	35,1	0,0
<b>ON</b> <sup>6</sup>	54,0	31,0	12,0	3,0
<b>QC</b>	40,0	37,0	23,0 <sup>7</sup>	0,0
<b>NB</b> <sup>8</sup>	55,0	45,0	Voir note ci-dessous <sup>9</sup>	0,0
<b>NE</b>	58,0	42,0	0,0	0,0
<b>IPE</b>	Données non disponibles			
<b>TNL</b> <sup>10</sup>	50,0 / 60,0	50,0 / 40,0	0,0	0,0
<b>YT</b>	25,0	75,0	0,0	0,0
<b>NT</b>	Données non disponibles			

<sup>1</sup>La gamme des sources de financement de l'Administration des transports de la communauté urbaine de Vancouver est la plus diversifiée par rapport à celle de toute autre région urbaine importante du pays. Les sources existantes de financement de l'Administration comprennent les droits exigés des usagers du transport en commun, les taxes sur les carburants, la taxe de vente sur le stationnement, les taxes foncières résidentielles et commerciales et le prélèvement effectué par BC Hydro. Les autres sources, que n'utilise pas présentement l'Administration mais qui sont autorisées par décret, comprennent les péages liés à divers projets, la perception de taxes auprès des régions bénéficiant des services, l'imposition de droits sur les véhicules automobiles et les services de transport de banlieue ainsi que l'imposition de taxes sur les places de stationnement.

<sup>2</sup>Parts de revenus décrites comme dépenses d'immobilisations ou d'exploitation.

<sup>3</sup>Financement provincial provenant de la part de la taxe sur les carburants.

<sup>4</sup>L'information (établie en 2003) concerne les villes de Regina et de Saskatoon réunies. D'autres revenus (publicité, affrètements, etc.) de 3,9 % sont signalés. Le financement provincial est consacré au transport adapté.

<sup>5</sup>L'information concerne les villes de Brandon, Thompson et Flin Flon réunies. À Winnipeg, les revenus provenant des droits exigés des usagers permettent d'absorber environ 60 % des coûts annuels d'exploitation. La Ville finance la plus grande part (78,4 %) des coûts de remplacements des autobus. La contribution de la province représente 21,6 % des coûts annuels de remplacement des autobus. Cette dernière verse également une subvention à l'exploitation de l'ordre de 17,0 millions de dollars par année.

<sup>6</sup>Parts totales des dépenses d'exploitation et d'immobilisations pour les réseaux de transport en commun, incluant GO Transit, dont la province verse 100 % du capital de base et des subventions à l'exploitation. Ces données ne témoignent pas de l'engagement du gouvernement ontarien d'affecter aux transports publics une proportion de deux cents le litre de la taxe provinciale sur l'essence. Cette mesure du gouvernement ontarien a débuté par l'affectation d'un cent le litre, en octobre 2004, affectation qui passera à un cent et demi le litre en octobre 2005 et à deux cents le litre en octobre 2006. Un financement de 62 millions de dollars a été consenti par le gouvernement fédéral à la Commission des transports en commun de Toronto en 2002 à l'intérieur du Programme d'infrastructure Canada-Ontario. Des engagements ont été pris en 2003 et 2004 afin d'injecter des fonds supplémentaires dans les transports en commun.

<sup>7</sup>Comprend la contribution provinciale de 15,0 % et celle des automobilistes de 8,1 % (taxe d'immatriculation de 30 \$ par plaque).

<sup>8</sup>Les parts varient selon les municipalités.

<sup>9</sup>Le financement provincial est assuré indirectement par l'application d'une formule d'octroi de subventions inconditionnelles aux municipalités.

<sup>10</sup>Les parts varient selon les municipalités. Données pour St. John's et Corner Brook.

Plusieurs administrations ont institué ou envisagent de créer des administrations locales de transport dans le but d'offrir des services de transport public à l'intérieur des limites des principales municipalités. Ainsi, en Colombie-Britannique, on compte deux administrations responsables d'assurer des services de transport en commun. BC Transit est la société d'État provinciale chargée d'assurer les services de transport en commun dans toute la province, à l'exception de l'agglomération urbaine de Vancouver. En plus d'administrer et d'exploiter le réseau de transport en commun régional de Victoria, BC Transit planifie, finance, administre, commercialise et négocie les contrats de sous-traitance des services de transport en commun dans 50 municipalités de la province. À l'intérieur des limites de l'agglomération urbaine de Vancouver, les services de transport relèvent de l'Administration des transports de la communauté urbaine de Vancouver, organisme connu sous le nom de TransLink. TransLink a été créé en 1999 afin de parrainer les activités d'amélioration du réseau de transport régional de l'agglomération de Vancouver. Pour s'acquitter de cette responsabilité, TransLink a non seulement amélioré les services de transport en commun, mais a également apporté des améliorations au réseau de transport tout entier : importantes améliorations aux voies et aux feux de circulation ainsi qu'amélioration des intersections de même que des installations pédestres et cyclistes. Les services assurés par TransLink font évidemment appel à l'autobus, mais ils reposent également sur des services tels SkyTrain, SeaBus et les services express de transport de banlieue par rail West Coast. TransLink exploite également le centre AirCare d'analyse des émissions du Lower Mainland. Enfin, l'organisme soutient les travaux de gestion de la demande en transport pour toute la région.

L'Ontario mettra sur pied une administration des transports de l'agglomération urbaine de Toronto (Greater Toronto Transportation Authority). Le but de cette démarche est d'instaurer une approche de portée régionale aux fins de cerner les besoins en transport en commun de l'agglomération, qui constitue la région urbaine la plus peuplée au Canada, et d'y répondre.

En Nouvelle-Écosse, le gouvernement provincial et la Municipalité régionale de Halifax ont amorcé des discussions sur la création d'une administration des transports de la capitale (Capital Transportation Authority), le tout dans le but d'apporter des solutions aux problèmes croissants de circulation et de transport découlant de l'augmentation de la population urbaine.

### *Nouvelles avenues*

Le gouvernement fédéral a proposé un « nouveau pacte » avec les villes et les collectivités, lequel pacte prévoirait un partage avec les provinces et les municipalités d'une partie des taxes sur les carburants perçues le gouvernement fédéral. Les sommes ainsi perçues seraient investies dans les transports urbains et d'autres infrastructures. Dans le cadre d'une enquête sur le sujet, les provinces et les territoires ont indiqué que tout financement fédéral en la matière devait satisfaire aux exigences ci-après.

- Nouveau financement des zones urbaines. La capacité de financement des partenaires traditionnels a atteint ses limites, d'où l'urgence de trouver de nouvelles sources de revenus nets pour financer les infrastructures urbaines. Ces revenus constitueront une nouvelle source de financement pour les gouvernements provinciaux et les



administrations municipales. Par ailleurs, il est important, du point de vue du gouvernement fédéral, que les gouvernements provinciaux et territoriaux ne réduisent pas leurs investissements dans les infrastructures municipales du fait que le fédéral met à leur disposition de nouvelles ressources financières.

- Revenus à long terme stables et durables. Ces caractéristiques sont nécessaires pour permettre aux administrations de planifier et de faire des investissements stratégiques à plus long terme dans les zones urbaines.
- Sources de revenus équitables, souples et équilibrées. Le financement devrait tenir compte des besoins et des priorités sur le plan local, et les nouvelles sources de financement ne devraient pas être établies au détriment des investissements en milieu rural.
- Financement assujéti à un régime de saine gestion publique. Le financement ici visé devrait reposer sur une structure de gestion garantissant une planification coordonnée à l'intérieur d'un cadre fondé sur la responsabilité, l'imputabilité et la transparence auquel devraient se conformer tous les niveaux de gouvernement et les administrations indépendantes de transport.

L'une des nouvelles sources potentielles de financement les plus évidentes serait la part de la taxe d'accise sur les carburants que perçoit le gouvernement fédéral. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont fait valoir de longue date qu'une partie de cette taxe devrait leur revenir pour fins d'investissements dans le réseau routier national. Il serait donc logique d'investir une partie de cette taxe dans les infrastructures urbaines, notamment sous forme d'investissements dans les transports en général et le transport en commun.

Le gouvernement fédéral s'est déjà engagé à abaisser la taxe sur les produits et services imposée aux municipalités, ce qui en soi constitue un autre moyen de réduire le fardeau des administrations municipales pour leur permettre de faire de nouveaux investissements dans les infrastructures urbaines.

Les partenariats actuels de financement des immobilisations devraient se poursuivre et de nouveaux partenariats devraient être créés car, en dépit des réductions de taxes et du partage des revenus, les besoins d'investissements demeureront énormes et il y aura toujours des projets stratégiques où la participation financière du gouvernement fédéral sera essentielle.

Diverses sources de revenus et approches innovatrices devraient être explorées aux fins de répondre aux besoins en investissements dans les infrastructures de transport urbain, notamment mais non exclusivement dans les domaines suivants :

- les dépenses de programme;
- le partage des revenus provenant de la taxe sur les carburants;
- les taxes spécialement affectées;
- les droits perçus auprès des usagers des transports;
- les partenariats public-privé.

De plus, divers outils tels des allégements fiscaux (par exemple, l'exemption fiscale pour les avantages liés au transport en commun consentis par les employeurs) pourraient encourager la mise sur pied d'une infrastructure de transport durable.

Enfin, dans un mémoire présenté avant le dépôt du budget 2004, la Fédération canadienne des municipalités indiquait que les efforts devaient demeurer centrés sur les résultats, et non sur les mécanismes de financement des infrastructures urbaines. Il est reconnu que toute décision de financement sera le résultat de négociations intergouvernementales auxquelles nombre de ministères provinciaux et fédéraux seront parties. Quel que soit le mécanisme, l'accent doit être mis sur l'instauration de sources sûres et à long terme de nouveaux revenus nets, revenus à la mesure des besoins croissants des milieux urbains.

#### *Autres avenues de collaboration*

Outre les investissements dans les transports en commun et les réseaux routiers urbains, il existe également une gamme d'autres mesures non liées au financement que tous les paliers de gouvernement peuvent mettre en œuvre (individuellement ou en partenariat) pour soutenir et promouvoir les transports urbains durables. Ces mesures pourraient comprendre, entre autres :

- la mise en œuvre de mesures et d'outils d'appui au transport des marchandises et des personnes, tels des systèmes de gestion de la demande en transport et des technologies liées aux systèmes intelligents de transport, dans le but d'optimiser la capacité des réseaux;
- la mise en œuvre et, là où cela est possible, une meilleure intégration des processus d'aménagement du territoire et de planification des transports durables;
- l'adoption de politiques visant à réduire sur les routes le nombre de véhicules à passager unique;
- la mise en œuvre, dans le but de soutenir des transports urbains durables, de mesures habilitantes telles que l'accroissement des connaissances et le renforcement des capacités, la collecte de données et la diffusion de l'information, l'adoption de lois, de règlements et de normes, la localisation des lieux de travail des employés d'état et autres considérations liées aux employeurs ainsi que l'adoption des mesures fiscales;
- l'amélioration de l'intégration modale (transport des personnes et des marchandises) afin d'assurer des transitions sans heurts entre les modes de transport et d'améliorer le caractère durable, l'efficience et l'efficacité du réseau de transport tout entier.

Les administrations qui ont participé à l'enquête du Groupe de travail ont fourni des renseignements sur diverses pratiques innovatrices, notamment au regard des domaines suivants : planification, gestion publique, prestation des services, approvisionnement et comptabilité d'exercice. Sur tous les points mentionnés précédemment, les possibilités de collaboration entre les divers paliers de gouvernement sont nombreuses et devraient être explorées plus en détail.

## Principes clés d'établissement de partenariats efficaces

Les solutions aux défis que doivent relever les régions urbaines passent par la création de nouvelles sources de financement et de meilleurs moyens de collaboration entre les paliers de gouvernement. Dans le document intitulé *L'avenir en partenariat – Une vision des transports pour le Canada* (2002), les provinces et les territoires ont souligné l'importance de travailler en partenariat avec le gouvernement fédéral ainsi que de collaborer avec les municipalités et le secteur privé dans le but de mettre sur pied le meilleur réseau de transport possible, un réseau qui :

- contribuerait à la croissance économique et sociale ainsi qu'à la compétitivité;
- serait accessible, intégré, efficient et abordable;
- offrirait une souplesse maximale quant aux choix à faire;
- serait sûr, sécuritaire et non préjudiciable à l'environnement.

Dans un contexte de prise en compte des enjeux liés aux transports urbains, le Groupe de travail a été le lieu de discussions dont est issu une série de principes devant permettre d'orienter l'établissement de partenariats efficaces entre les divers paliers de gouvernement. Ces principes sont énoncés ci-après et sont accompagnés d'observations témoignant du degré d'appui qu'ils ont reçu de la part des sept répondants provinciaux (Alberta, Colombie-Britannique, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle-Écosse, Ontario et Saskatchewan) ainsi que de la part du représentant fédéral au sein du Groupe de travail.

### *Accord unanime*

- Les programmes fédéraux devraient respecter les champs de compétence et les priorités de planification des administrations provinciales et territoriales.
  - Accord unanime des répondants provinciaux.
  - Transports Canada a fait valoir que le gouvernement fédéral avait indiqué que l'adoption d'un « nouveau pacte » avec les collectivités ferait l'objet d'un accord préalable des provinces et des territoires.
- Les programmes fédéraux de financement ne devraient pas être conditionnels à une participation financière égale de la part des provinces et des territoires.
  - Accord unanime des répondants provinciaux.
  - Transports Canada s'est abstenu de commenter ce principe.
- La conception des programmes de financement devrait offrir suffisamment de souplesse pour se prêter à des ententes tripartites (fédéral-provinces/territoires-municipalités), à des ententes bilatérales (fédéral-provinces/territoires) et à des programmes de financement direct (fédéral-municipalités) qui répondent aux besoins de chaque province et territoire.
  - Accord unanime.
  - Un répondant a fait valoir que, pour les milieux urbains complexes et de grande envergure, les ententes directes (fédérales-municipales) de financement pourraient bien s'avérer une solution inappropriée.

- Un autre répondant a recommandé qu'un comité soit constitué en bonne et due forme dans le but d'élaborer des lignes directrices et un cadre de référence cohérents à cet égard.

### *Accord dans l'ensemble*

- Le gouvernement fédéral devrait s'engager à assurer un financement durable et à long terme des infrastructures de transport urbain du Canada.
  - Accord dans l'ensemble.
  - Un répondant a fait valoir que ce principe devrait être étendu à tous les types de transport, et non pas seulement au transport urbain.
  - Un répondant a indiqué que le gouvernement fédéral serait avisé de faire preuve de prudence avant de souscrire à un tel engagement. Si les infrastructures urbaines font aujourd'hui l'objet de besoins pressants, il demeure que d'autres priorités ne manqueront pas de surgir.
- Toutes les provinces et tous les territoires devraient négocier avec le gouvernement fédéral un programme national de financement des infrastructures de transport urbain laissant place à la négociation bilatérale d'ententes spécifiques entre chacune des administrations et le gouvernement central.
  - Accord dans l'ensemble.
  - Un répondant a fait valoir qu'il pourrait être difficile de négocier une entente-cadre de nature fédérale-provinciale-territoriale ; dès lors, des ententes bilatérales offriraient plus de chances de réussite.
- La répartition des fonds entre les provinces et les territoires devrait être conforme à des objectifs de portée nationale tels la compétitivité économique, l'essor commercial et la durabilité de l'environnement.
  - Accord dans l'ensemble.
  - Les répondants provinciaux ont fait observer que ce principe était valable dans la mesure où la portée des objectifs nationaux est suffisamment large et que ceux-ci sont compatibles avec les objectifs provinciaux.
  - Les répondants ont recommandé que les mots « et provinciale » ou « et régionale » soient ajoutés après le mot « nationale » dans la formulation de ce principe.
- Le financement des transports urbains devrait être axé sur les priorités cernées dans les plans et stratégies des provinces et des territoires en matière d'infrastructures.
  - Accord dans l'ensemble des répondants provinciaux.
  - Au sein d'au moins une administration, les villes établissent leurs propres priorités.
  - Un répondant a ajouté qu'il lui semblait possible d'inclure des représentants de municipalités urbaines dans des négociations et des projets de collaboration intergouvernementaux, mais qu'il pourrait

être nécessaire que seuls le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ou territorial concerné soient parties à la signatures d'ententes.

- Un répondant a recommandé de modifier l'énoncé pour qu'il se lise comme suit : « Le financement des transports urbains devrait être axé sur les priorités cernées à l'intérieur d'un processus tripartite ou bilatéral (provinces-municipalités). »
- Transports Canada a fait observer que le financement fédéral des transports urbains devrait s'inscrire dans la poursuite d'objectifs nationaux et compléter des plans provinciaux ou territoriaux, régionaux et municipaux conçus selon des paramètres de durabilité ayant fait l'objet d'accords.

### *Vues partagées*

- Les provinces et les territoires devraient avoir la possibilité de réaffecter le financement consenti aux transports urbains dans des domaines ne faisant l'objet d'aucun nouveau programme de financement des infrastructures de transport.
  - Accord dans l'ensemble.
  - Un répondant est en désaccord.
  - Un répondant a ajouté que les provinces et les territoires devraient avoir la possibilité d'affecter des fonds aux projets de transport urbain portant sur des liens interurbains, y compris ceux portant sur les infrastructures de transport sous responsabilité provinciale situées à l'intérieur des centres urbains ou menant à ceux-ci.
  - Un répondant a recommandé que chaque gouvernement provincial et territorial puisse déterminer en détail la conception et la combinaison des programmes convenant le mieux à ses besoins et aux circonstances, de manière à atteindre les objectifs établis. Un gouvernement provincial ou territorial n'ayant pas besoin de l'ensemble des fonds transférés pour atteindre les objectifs établis devrait pouvoir réinvestir le solde dans le même domaine prioritaire ou dans un domaine prioritaire connexe.
  - Transports Canada a fait observer que les projets devaient s'inscrire à l'intérieur des paramètres établis par les programmes de financement.
- L'affectation de fonds entre les provinces et les territoires devrait être équitable et fondée sur une formule d'allocation par habitant de chaque administration.
  - Accord dans l'ensemble, en dépit de certaines réticences quant à l'utilisation de la formule d'allocation par habitant.
  - Un répondant a recommandé que le financement soit affecté en fonction d'une part relative de la taxe sur les carburants perçue dans chaque province.
  - Un répondant a fait valoir que la formule d'allocation par habitant lui apparaissait un bon début, mais qu'il serait sans doute plus approprié, dans l'intérêt national, de faire des investissements stratégiques supplémentaires dans les régions qui contribuent de manière disproportionnée au produit intérieur brut du Canada.

- Un répondant a fait observer qu'il était important de faire en sorte que les centres urbains de moindre envergure reçoivent leur juste part du financement afin qu'il puissent investir dans leurs projets stratégiques de transport.
- Le gouvernement fédéral devrait appuyer financièrement les projets d'infrastructure de transport urbain afin de permettre d'atteindre les objectifs économiques, sociaux et environnementaux des grands centres urbains ainsi que de soutenir la mission essentiellement sociale des transports dans les villes de moindre envergure.
  - Accord dans l'ensemble, bien que quatre répondants aient marqué leur désaccord quant à l'idée que les transports dans les centres urbains de moindre envergure jouent un rôle à caractère essentiellement social. Ils ont recommandé que la formulation du principe soit ainsi modifiée : « Le gouvernement fédéral devrait appuyer financièrement les projets d'infrastructure de transport urbain afin de permettre d'atteindre les objectifs économiques, sociaux et environnementaux de tous les centres urbains ».
  - Un répondant a recommandé que les gouvernements fédéral et provinciaux prennent des mesures afin que les objectifs liés à la croissance économique, aux programmes sociaux et aux préoccupations environnementales des deux paliers de gouvernement soient pris en compte et intégrés aux décisions prises au regard du financement.
- La plus grande part des revenus tirés de la taxe sur les carburants par le gouvernement fédéral devrait être réaffectée spécifiquement aux projets d'amélioration des transports urbains.
  - Cinq des huit répondants provinciaux étaient en désaccord avec cet énoncé.
  - D'aucuns ont fait observer que le financement devrait être affecté à des zones revêtant une plus grande importance stratégique ou à des zones où le besoin de remédier à des carences est démontré.
  - Un répondant a recommandé que l'on établisse un équilibre entre les grands centres urbains, les petits centres urbains et les réseaux provinciaux de transport, ajoutant que la majeure partie des revenus tirés de la taxe fédérale sur les carburants devrait être affectée aux autoroutes.
  - Un répondant a pressé le gouvernement fédéral de retirer la taxe fédérale sur les carburants puisque les infrastructures municipales ne sont pas de compétence fédérale.
  - Transports Canada a indiqué que les mécanismes d'octroi financement n'ont pas encore été déterminés puisque, en dernier ressort, c'est le ministère des Finances qui en décidera

## **Recommandations**

À la lumière des besoins, des priorités et des principes décrits précédemment, le Groupe de travail a élaboré un ensemble de recommandations que tous les paliers de gouvernement sont invités à examiner. Ces recommandations ont été avalisées par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en septembre 2004.

- 1. Reconnaissant l'importance des milieux urbains, le gouvernement fédéral devrait offrir un financement durable, prévisible et à long terme à l'appui des investissements dans les transports urbains.**
- 2. Tous les paliers de gouvernement doivent reconnaître que, parmi tous les besoins en concurrence en matière d'infrastructures urbaines, les besoins spécifiques liés aux transports, y compris le transport en commun, sont importants et méritent de recevoir une part proportionnelle des nouveaux investissements.**
- 3. Les gouvernements doivent prendre des mesures pour réduire les délais de déplacement des marchandises et des personnes en milieu urbain, et ce, au moyen d'investissements accrus, d'une gestion de la demande en transport, de l'amélioration des processus de planification des milieux urbains et des réseaux de transport et de l'utilisation de technologies évoluées.**
- 4. Tout en respectant les champs de compétence des administrations provinciales et territoriales et leurs priorités de planification, tous les paliers de gouvernement doivent trouver des moyens de collaborer plus efficacement à l'amélioration des systèmes de transport et de la mobilité en milieu urbain. Outre les partenariats de financement, d'autres possibilités de collaboration devraient être explorées.**
- 5. Tous les paliers de gouvernement devraient saisir toutes les occasions de sensibiliser les Canadiens à l'importance de transports urbains durables et à l'incidence de leurs choix de modes de transport sur l'économie, l'environnement et leur quotidien.**

## Bibliographie

Association canadienne du transport urbain, 2003. *Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada*. Exposé analytique 5. Association canadienne du transport urbain, Toronto, ON.

Association canadienne du transport urbain, 2004. *Rapport d'un sondage sur les besoins en infrastructures du transport collectif pour la période 2004 – 2008*. Association canadienne du transport urbain, Toronto, ON.

Conseil canadien des sociétés publiques-privées, 1998. *National Opinion Survey: Building Effective Partnerships*. Conseil canadien des sociétés publiques-privées, Toronto, ON.

Fédération canadienne des municipalités et Université McGill, 1996. *Report on the State of Municipal Infrastructure in Canada*. Fédération canadienne des municipalités, Ottawa, ON.

Fédération canadienne des municipalités, 2004. *A New Deal for Community Prosperity and Well Being*. Fédération canadienne des municipalités, Ottawa, ON.

Harchaoui, Tarek, Faouzi Tarkhani et Paul Warren, 2003. *Public Infrastructure in Canada: Where Do We Stand?* Statistique Canada, Ottawa, ON.

Kennedy, C.A., et B.J. Adams, 2004. *The Cost of Deferred Maintenance*. Présenté à la trente-deuxième conférence annuelle de la Société canadienne de génie civil, Saskatoon, SK.

Ministres provinciaux et territoriaux des Transports, 2002. *L'avenir en partenariat – Une vision des transports pour le Canada*, Ottawa, ON.

Parsons, Graham, 2003. *Opening the Arteries for Growth Transportation in the Economic and Social Lives of Canadians*. Western Transportation Advisory Council, Vancouver, CB.

Poisson, Yves, Mark Greenan et Cristal Hulley, 2002. *Public Infrastructure in Canada: Status Priorities and Planning*. Forum des politiques publiques, Ottawa, ON.

Société canadienne de génie civil, Conseil canadien des ingénieurs, Association canadienne des travaux publics, Conseil national de recherches Canada, 2003. *Civil Infrastructure Systems Technology Road Map 2003-2013 – A National Consensus on Preserving Canadian Community Lifelines*. Société canadienne de génie civil, Montréal, QC.

Transports Canada, 2003. *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*. Transports Canada, Ottawa, ON.

Vander Ploeg, Casey, 2003. *A Capital Question – Infrastructure in Western Canada's Big Six*. Canada West Foundation, Calgary, AB.



Western Transportation Advisory Council, 2002. *Enhancing Prosperity The Importance of Revitalizing Canada's Transportation Infrastructure*. Western Transportation Advisory Council, Vancouver, CB.

Western Transportation Advisory Council et Van Horne Institute, 1999. *Moving Forward A Guide on the Importance of Transportation in Canada*. Western Transportation Advisory Council, Vancouver, CB.