



# HORIZONS

PROJET DE RECHERCHE SUR LES POLITIQUES

APERÇU DE LA RECHERCHE SUR LES POLITIQUES PUBLIQUES

## Dans ce numéro

### Les transports

<b>Mot de la directrice exécutive</b>	2
<b>Chroniqueur invité</b>	
Performance du secteur des transports – Examen continu	4
<b>Aide-mémoire</b>	6
<b>Activités à venir</b>	7
<b>Témoins</b>	
Congrès sur les émissions des véhicules lourds	8
<b>Programme de recherche</b>	9
<b>Chroniqueur invité</b>	
Le bien-fondé des services ferroviaires de banlieue	10
<b>Le coin du livre</b>	12
<b>Liens canadiens</b>	14
<b>Dans le Web</b>	15
<b>Programme de recherche</b>	16
<b>Visages intéressants</b>	17
<b>Regards sur l'extérieur</b>	
Réflexions sur la campagne britannique	18
<b>Le coin du livre</b>	19
<b>Chroniqueur invité</b>	
Vieillesse de la population et demande de transport adapté au Québec	20
<b>Témoins</b>	
Les facteurs d'inclusion sociale ont-ils changé?	23
<b>Programme de recherche</b>	24
<b>Boîte à outils</b>	26

## Bienvenue!

L'infrastructure des transports est depuis toujours un pivot du développement au Canada. L'étendue géographique du pays commande un réseau de transport de qualité, capable de satisfaire les nombreux besoins et attentes des citoyens. Les nombreuses

transformations survenues récemment dans le secteur des transports au Canada ont engendré une foule de défis en matière de politiques publiques. Ce numéro d'*Horizons* en examine certains, notamment les questions

relatives à l'accessibilité au transport, à la politique de la concurrence, à un cadre de transport nord-américain, aux corridors verts et aux besoins en matière de transports municipaux en régions urbaines et rurales.

## Politique nord-américaine de transport

« Les politiques canadiennes doivent tenir compte de l'ensemble de l'Amérique du Nord. Le Canada ne peut plus se permettre d'adopter des politiques de transport isolées (par exemple, en matière d'imposition des transporteurs ou d'accès forcé). De plus en plus, l'économie canadienne s'intègre dans l'économie américaine dominante. Dans les faits, les États-Unis et le Canada constituent un seul marché pour ce qui est des normes réglementaires. L'absence d'harmonisation de la fiscalité et de la règle-

mentation dans les deux pays peut handicaper la compétitivité du Canada sur un marché nord-américain et inciter certains secteurs industriels à se regrouper aux États-Unis. »

Pour plus d'information, consulter : l'Association des chemins de fer du Canada, *La mise en œuvre d'une politique nord-américaine du transport – un gage pour l'avenir du Canada*, ACFC, mars 2001, disponible à l'adresse : [http://www.railcan.ca/documents/CTP\\_eng.pdf](http://www.railcan.ca/documents/CTP_eng.pdf).

## Reflexion

« Faute de pouvoir exporter les paysages, nous importerons les touristes. »

– Sir William Cornelius Van Horne  
Ancien président du chemin de fer Canadien Pacifique

## Dans le prochain numéro!

La réalisation d'objectifs en matière de développement durable demeure un défi de taille pour les chercheurs et les décideurs canadiens. Comment veiller à ce que les besoins présents soient satisfaits sans compromettre l'aptitude des générations futures à répondre à leurs propres besoins? Le principe de la gestion adaptative peut offrir des voies de réponse. Le prochain numéro du bulletin *Horizons* examinera la gestion adaptative, qu'il s'agisse de ses fondements théoriques ou encore de ses diverses applications. Il y sera particulièrement question de la capacité de la gestion adaptative de faire du développement durable une réalité au Canada. Si vous connaissez des recherches ou programmes susceptibles d'intéresser les lecteurs, veuillez communiquer avec nous à l'adresse [horizons@prs-srp.gc.ca](mailto:horizons@prs-srp.gc.ca) ou téléphonez au (613) 947-1956.



*Mot de la directrice exécutive*



## Les transports : *passé, présent et futur*

Il ne fait aucun doute que l'infrastructure des transports a été un élément vital pour le développement de la nation. Qu'il s'agisse du chemin de fer transcanadien, de la voie maritime du Saint-Laurent ou encore de la route transcanadienne, le Canada est une nation reposant sur l'infrastructure des transports. Cependant, nous oublions parfois que des infrastructures modernes et efficaces sont tout aussi essentielles pour le présent et pour l'avenir du pays.

### **LES DÉFIS D'UNE ÉCONOMIE MONDIALE**

Depuis ses origines, le réseau de transport constitue un trait d'union reliant les Canadiennes et Canadiens d'un littoral à l'autre et au reste du monde. À l'heure de la mondialisation et de l'intégration continentale, le Canada doit pouvoir continuer à compter sur un réseau de transport compétitif, sécuritaire, durable et capable de répondre aux besoins émergents de la population. Dans un tel contexte, les chercheurs et responsables des politiques se trouvent devant un défi sans précédent : suivre le déploiement de la mondialisation tout en veillant à accroître la qualité de vie des Canadiennes et Canadiens.

Les défis sont nombreux, d'autant plus que la définition de ce qui est possible change continuellement. Alors que la construction du chemin de fer transcanadien représentait un enjeu de taille à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les questions de concurrence, de développement durable, et du transport à l'ère du commerce

électronique sont au nombre des défis émergents en matière de politiques publiques.

Dans un contexte nord-américain, l'harmonisation des politiques de transport avec les impératifs commerciaux représente

**« ...les chercheurs et responsables des politiques se trouvent devant un défi sans précédent : suivre le déploiement de la mondialisation tout en veillant à accroître la qualité de vie des Canadiennes et Canadiens. »**

un défi de taille. Ce problème soulève la question d'une infrastructure des transports intégrée au niveau continental et même mondial. Il y a également la nécessité de mettre en place une stratégie urbaine de transport capable de répondre aux problèmes de congestion, d'étalement urbain et aux nouvelles réalités démographiques par le développement d'une infrastructure des transports efficace, comprenant le transport multimodal. L'accès au transport devient de plus en plus une question intimement liée à l'équité des opportunités pour les individus et au développement économique des régions rurales.

### **UNE RÉALITÉ COMPLEXE**

Le thème du transport représente une question horizontale directement liée à plusieurs priorités du

Projet de recherche sur les politiques. À titre d'exemple, les défis stratégiques soulevés par l'harmonisation des politiques et de la réglementation, et les corridors de transport nord/sud constitueront un important domaine de recherche du Projet de recherche sur les liens nord-américains. Le Projet de recherche sur le développement durable s'attardera pour sa part à la question d'émission des gaz à effet de serre et leurs incidences sur le développement durable. Les questions relatives au transport dans les centres urbains et les communautés rurales et éloignées feront aussi l'objet d'enquêtes réalisées dans le cadre du Projet de recherche sur la cohésion sociale.

L'importance et l'incidence des transports sur la qualité de vie des Canadiennes et Canadiens étant parfois mal connues, nous devons chercher à approfondir et compléter nos connaissances sur ces questions, particulièrement au niveau des liens qui existent entre celles-ci. Dans la foulée de la mondialisation, la constitution d'une base de connaissances étendue en matière de transport est le prédécesseur logique au développement d'un cadre de travail élargi et intégré des politiques de transport. Au moment où la mondialisation s'enracine de plus en plus, il est essentiel d'approfondir notre connaissance du rôle important des transports dans nos sociétés.

Laura A. Chapman  
Directrice exécutive,  
Projet de recherche sur les politiques



**Troisième remise  
annuelle des**

**Prix pour la  
recherche sur  
les politiques  
au Canada**

**MISES EN  
CANDIDATURE**

**Du 9 avril au 29 juin 2001**

Les Prix honorent et reconnaissent la pensée innovatrice de personnes talentueuses qui contribuent à élaborer et à diffuser le savoir en matière de recherche sur les politiques. Leur travail influence notre façon d'envisager les questions de politiques publiques, la société et le monde qui nous entoure.

Les formulaires et les renseignements se retrouvent sur le site :  
<http://recherchepolitique.gc.ca>

Tél. : (613) 947-1956  
Courriel :  
[awards.prix@prs-srp.gc.ca](mailto:awards.prix@prs-srp.gc.ca)

**Catégories**

- Carrière exceptionnelle
- Transmission du savoir
- Médias
- Contribution exceptionnelle à la recherche
- Prix pour les étudiants diplômés
- Prix Suzanne Peters pour la mobilisation des citoyens

**DÎNER DE REMISE DES PRIX  
LE 6 DÉCEMBRE 2001**



Recherche sur les politiques  
Policy Research

**Third  
Annual**

**Canadian  
Policy  
Research  
Awards**

**CALL FOR  
NOMINATIONS**

**April 9 to June 29, 2001**

The Awards honour and celebrate the innovative thinking of talented individuals or groups who create and disseminate policy research knowledge. Their work makes a difference in how we think about public policy issues, society and the world around us.

Information and application/nomination forms:  
<http://policyresearch.gc.ca>

Tel.: (613) 947-1956  
E-mail:  
[awards.prix@prs-srp.gc.ca](mailto:awards.prix@prs-srp.gc.ca)

**Categories**

- Career Achievement
- Knowledge Broker
- Media
- Outstanding Research Contribution
- Graduate Prize
- Suzanne Peters Citizen Engagement Award

**AWARDS DINNER  
DECEMBER 6, 2001**

**Canada**



*Dans ce numéro*





*Chroniqueur invité*

## Performance du secteur des transports – Examen continu

Depuis la fin des années 1980, des changements importants sont survenus dans le secteur canadien des transports à la suite de l'évolution de la politique du Canada en matière de transport (p. ex. la Politique nationale des aéroports, la Politique maritime nationale), des modifications apportées au cadre législatif et réglementaire régissant les transports (p. ex. la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*; la *Loi de 1987 sur les transports routiers*; la *Loi de 1996 sur les transports au Canada*; et la *Loi maritime du Canada de 1998*), de la privatisation ou de la commercialisation de certains volets du réseau national des transports (p. ex. Air Canada, le CN, les aéroports, les ports et la voie maritime) et de la suppression de certains programmes de subventions importants (p. ex. la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, le Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique et la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*).

### PERFORMANCE DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE

Ces changements visaient essentiellement à donner plus de poids aux forces du marché dans les décisions touchant au transport, à favoriser une plus grande efficacité et, conséquemment, à réduire le prix du transport. Selon les résultats de l'examen de la productivité globale des facteurs effectué par Transports Canada, les modifications apportées ont donné les résultats escomptés, soit une efficacité accrue des modes de transport touchés le plus directement par les change-

ments. Depuis, les modes de transport déréglementés affichent des gains de productivité notables (p. ex. le transport ferroviaire et routier). Comparativement, les services de transport qui restent assujettis à un environnement institutionnel restrictif, comme le transport urbain, affichent des gains de productivité inférieurs.

### CHANGEMENTS AU PLAN DE LA PRODUCTIVITÉ

Compte tenu de la nature dérivée de la demande de services de transport, une analyse de la productivité doit aussi cerner les facteurs à l'origine de la variation de la productivité. Dans le cas du transport ferroviaire, par exemple, les gains de la productivité totale des facteurs sont attribuables avant tout à la réduction des effectifs, puis à la rationalisation du réseau ferroviaire. Dans le segment du transport routier, les gains découlent d'une efficacité opérationnelle accrue résultant de la délivrance de permis de portée illimitée et de l'intégration des services nationaux et transfrontaliers. En ce qui a trait au transport urbain, la prestation des services est plus coûteuse, en partie à cause de l'expansion tentaculaire des villes, ce qui limite les gains de productivité. Les gains de productivité de VIA Rail sont considérables et découlent avant tout des améliorations entreprises récemment, et pour la première fois, en vue d'accroître l'efficacité du service.

Au cours des dernières années, la productivité du secteur des transports a dépassé, dans l'ensemble, celle de l'économie canadienne. Quant à la demande dérivée de services de transport, une analyse a aussi été faite pour déterminer dans quelle mesure ces gains de productivité ont contribué à l'économie nationale. Entre 1994 et 1999, les gains de productivité dans le segment du transport ferroviaire des marchandises ont provoqué une baisse des coûts unitaires, laquelle a entraîné une baisse des coûts totaux du transport ferroviaire des marchandises de l'ordre de 1,2 milliard de dollars durant la période visée, ce qui a permis de réduire les tarifs du transport ferroviaire des marchandises tout en améliorant les résultats financiers. Au cours de cette même période, l'excellente tenue de la productivité de VIA s'est traduite, en termes nominaux, par une diminution des coûts de l'ordre de 145 millions de dollars. Dans le segment du transport routier, les coûts unitaires de 1999 étaient inférieurs de 1 p. 100 à ceux de 1994, ce qui équivaut à une baisse des coûts de plus de 700 millions de dollars en valeur réelle pendant la période. Dans le segment du transport interurbain par autocar, les gains de productivité ont fait régresser les coûts

*Suite à la page 5*

PRODUCTIVITÉ – SERVICES DE TRANSPORT PAR OPPOSITION À L'ÉCONOMIE (taux de variation annuel moyen)		
	1994-1999	1986-1994
Ferroviaire – Marchandises	4,0	3,2
Routier	2,1	2,3
Maritime	S/O	1,7
Aérien	3,1	(0,2)
Ferroviaire – VIA	5,3	0,8
Autocar – transport interurbain	3,8	0,4
Autobus – transport urbain	(0,4)	(0,7)
Transports	2,5	1,4
Économie canadienne	1,0	0,5

*Suite de la page 4*

unitaires de 1,6 p. 100 par an entre 1994 et 1999, ce qui a permis de réaliser des économies de plus de 75 millions de dollars en valeur réelle par rapport à ce qu'ils auraient atteint sans ces améliorations de productivité. Les coûts du transport ont diminué de 1,2 p. 100 depuis 1994, ce qui a occasionné des économies de plus de 60 millions de dollars en termes réels. Grâce aux gains de productivité réalisés dans le domaine du transport aérien entre 1994 et 1999, l'augmentation des coûts unitaires annuels (0,4 p. 100) a été inférieure au taux de l'inflation, malgré l'internalisation des redevances de navigation aérienne au cours des dernières années.

Il ressort clairement que le niveau de productivité varie selon la période observée, l'endroit et la situation économique et institutionnelle de l'entreprise, le secteur et la région ou le pays. Les activités commerciales du Canada ont toutefois bénéficié considérablement des baisses en valeur réelle des tarifs du transport résultant des gains de la productivité sectorielle.

**« Il ressort clairement que le niveau de productivité varie selon la période observée, l'endroit et la situation économique et institutionnelle de l'entreprise, le secteur et la région ou le pays. Les activités commerciales du Canada ont toutefois bénéficié considérablement des baisses en valeur réelle des tarifs du transport résultant des gains de la productivité sectorielle. »**

**MESURE DE LA PRODUCTIVITÉ**

Dans le domaine des transports, le concept de la productivité peut être appliqué aux services de transport en tant que tels, mais aussi à l'infrastructure des transports (propre à un mode ou du point de vue d'un système). La productivité relative à l'infrastructure des transports peut être observée à deux niveaux :

- au niveau de l'infrastructure même; ou
- d'après les avantages économiques, pour les autres secteurs, qu'entraînent les investissements dans l'infrastructure des transports.

Dans le cas de l'infrastructure des transports, les projets d'étude futurs du ministère porteront sur l'évaluation de la productivité. Transports Canada a récemment financé des travaux de recherche visant à mesurer, sur le plan statistique et quantitatif, les liens entre les dépenses publiques au titre de l'infrastructure et l'activité économique. Une méthode basée sur la fonction de production a été appliquée à huit catégories

sectorielles : l'agriculture, l'exploitation forestière, les mines, la construction, la fabrication, les transports et les communications, le commerce de gros et de détail, et les finances, les assurances et l'immobilier. En raison de la méthode choisie, il fallait relever un défi fondamental en matière de recherche, soit celui de la causalité : est-ce le niveau de l'activité économique globale qui est à l'origine des dépenses publiques au titre de l'infrastructure ou est-ce l'inverse qui se produit? L'étude a vérifié la validité de l'hypothèse affirmant que les

immobilisations du secteur public, particulièrement les routes, avaient une incidence concrète sur la production du secteur privé. On ne s'attendait pas à relever un lien étroit entre certains secteurs et les investissements publics dans le réseau routier, par exemple, mais ces secteurs ont été inclus quand même dans la mesure où la recherche visait également à dégager pour quels secteurs, le cas échéant, un lien pouvait être établi entre le niveau d'activité économique et les immobilisations routières. Dans le cas des secteurs où les immobilisations routières provinciales ont vraisem-

blablement la plus forte incidence – la fabrication, les transports et les communications, et le commerce – un lien favorable et statistiquement significatif a été établi entre les dépenses publiques au titre des routes et la production industrielle. Les produits marginaux des immobilisations routières font état d'un rendement normal sur le capital investi dans le réseau routier dans toutes les provinces et au cours des années.

**AVANTAGES DE LA MÉTHODE DE COMPTABILISATION DU COÛT COMPLET**

Cette étude comporte une vérification désagrégée de l'hypothèse selon laquelle les immobilisations du secteur public, particulièrement les routes, exercent un effet favorable sur la production du secteur privé. Bien que les données utilisées à l'échelle provinciale soient des moyennes calculées sur plusieurs années, il subsiste peut-être encore une certaine controverse pour ce qui est de déterminer si les immobilisations routières les plus récentes atteignent ou non un niveau optimal. La

*Suite à la page 6*



*Suite de la page 5*

« durabilité » étant un des objectifs de la politique des transports, il faut aussi poursuivre la recherche pour mesurer le plus précisément possible les coûts complets de chaque mode de transport. La méthode de la comptabilisation des coûts complets mesure non seulement les coûts économiques de la prestation des services de transport, mais aussi les coûts associés à l'utilisation de l'infrastructure financée à même les fonds publics et les coûts sociaux reliés aux activités de transport, par exemple les coûts associés à la santé de la population et liés aux émissions de gaz à effet de serre, aux accidents et autres facteurs du même ordre.

**NOUVEAUX DÉFIS DE LA RECHERCHE**

Dans un environnement où les forces du marché prédominent, on observe une intégration croissante des systèmes de transport en Amérique du Nord ainsi qu'à l'échelle mondiale. Une telle intégration comporte des défis de taille au plan de la recherche. En effet, l'approche analytique doit tenir compte à la fois des considérations nationales et internationales afin qu'il soit possible de déduire les implications reliées aux actifs

physiques du secteur des transports de même qu'aux politiques, à la législation et aux règlements. L'analyse doit également déborder le cadre institutionnel des transports. Elle doit tenir compte d'autres aspects, dont les règles et règlements applicables aux équipages de transport des services de transport internationaux, ainsi que de la question de l'imposition, qui est fréquemment soulevée en raison de l'importance d'instaurer des règles de jeu équitables.

À mesure que le monde évolue, les transports conservent leur importance stratégique pour le Canada et son avenir, malgré l'importance croissante de l'informatique. La capacité du secteur des transports, non seulement de répondre aux besoins, mais aussi de s'adapter aux nouvelles réalités, permettra le développement continu du Canada. C'est pourquoi Transports Canada privilégie la recherche axée sur les résultats et les changements.

**Roger Roy**  
Directeur général,  
Transports Canada

*Aide-mémoire*

Le terme « autoroute de l'information » évoque communément Internet, courriel et Web. Or la recherche sur les politiques laisse présager prochainement une interprétation plus littérale du terme qui combinera les notions de transport et de technologie. Trois principaux termes y sont associés :

**Les systèmes intelligents de transport (SIT)** renvoient à la surveillance des voies de transport à l'aide de technologies comme l'informatique, les communications, les systèmes de contrôle et l'électronique. Le mariage de ces technologies permet aux systèmes de surveillance avancée de fournir des rétroactions et de répondre en temps réel aux problèmes de circulation. Les différents types de SIT actuellement en exploitation visent notamment la congestion et la sécurité routière, les incidences environnementales et les conditions routières. Pour plus de renseignements, voir : <http://its.mit.edu/>.

**Les routes intelligentes** sont des voies de transport équipées de technologies permettant aux responsables du transport de tester, d'évaluer, de valider et d'analyser le flux de circulation, le comportement des conducteurs, la dynamique des véhicules, l'état des chaussées, et le déneigement et le déglacage des routes. Pour plus de renseignements, voir : <http://www.ctr.vt.edu/index.cfm>.

Sans danger pour l'environnement, **les voitures intelligentes ou hypervoitures** sont destinées principalement à un usage urbain. Elles exploitent une technologie informatique avancée qui entraîne des économies de carburant et des gains au niveau de la performance, de la sécurité, de la commodité d'usage et du prix d'achat. Pour plus de renseignements sur les caractéristiques de ces voitures, voir : <http://www.hypercarcenter.org>.

GS

*Activités à venir*



DATE	ÉVÉNEMENTS
27 AU 29 MAI 2001	<p><b><i>Incidence de l'ALENA sur les entreprises autochtones en Amérique du Nord</i></b>                      (Hôtel Radisson, Saskatoon)</p> <p>Le Estey Centre for Law and Economics in International Trade (Centre Estey de droit et d'économie du commerce international) s'est associé avec le Native Law Centre of Canada (Centre de droit autochtone du Canada) et le cabinet Dorsey &amp; Whitney LLP afin de cerner et de documenter les questions relatives au commerce transfrontalier affectant les Autochtones faisant du commerce en Amérique du Nord. Un autre objectif consiste à instituer un mécanisme de consultation permanent dans le cadre de l'ALENA qui permettra de trouver des solutions adaptées aux problèmes émergents. L'initiative sera lancée par une conférence qui aura lieu du 27 au 29 mai 2001 à Saskatoon. Pour plus de renseignements, consulter : <a href="http://www.esteycentre.ca/events.htm">http://www.esteycentre.ca/events.htm</a>.</p>
29 MAI 2001	<p><b><i>Les communautés viables : options politiques et défis émergents</i></b>                      (Université Laval, Québec)</p> <p>Le développement durable est l'un des plus grands défis que doit relever la société contemporaine. En quoi consiste une communauté viable et quelles en sont les conditions préalables? Le Projet de recherche sur les politiques, avec la participation de l'Association canadienne de science politique et de l'Association canadienne d'études environnementales, organise un colloque d'une journée pour discuter de ces questions. Pour plus de renseignements, voir <a href="http://recherchepolitique.gc.ca/sustainability/Conference/sc.htm">http://recherchepolitique.gc.ca/sustainability/Conference/sc.htm</a> ou communiquer avec Patrick Morin par courriel à <a href="mailto:p.morin@prs-srp.gc.ca">p.morin@prs-srp.gc.ca</a>.</p>
5 JUIN 2001	<p><b><i>Gouverner dans les limites de la loi : nouveaux défis – Série thématique 2001</i></b>                      (Salle Poliquin-Greene, ancien Hôtel de Ville d'Ottawa, Ottawa)</p> <p>M<sup>me</sup> Clare Beckton, sous-procureure adjointe des affaires autochtones du ministère de la Justice, présidera une séance intitulée <i>Les droits des Autochtones au XXI<sup>e</sup> siècle</i>. Cette séance, organisée par le Centre canadien de gestion, portera sur les droits des Autochtones et surtout sur la façon de concilier ces droits dans le contexte de la gouvernance au XXI<sup>e</sup> siècle. Pour plus de renseignements, voir <a href="http://www.ccmd-ccg.gc.ca/events/thematic/governing_law_f.html">http://www.ccmd-ccg.gc.ca/events/thematic/governing_law_f.html</a>.</p>
17 AU 20 JUIN 2001	<p><b><i>Richesse, santé et bien-être : conflits et passions</i></b>                      (Université de Calgary, Calgary)</p> <p>Le programme de la dixième Conférence biennale sur les politiques du bien-être social, qui porte sur la question de la richesse, de la santé et du bien-être, comporte des séminaires consacrés à des sujets comme les conflits entre les forces de la mondialisation et de la régionalisation, l'érosion de la responsabilité publique au chapitre des droits sociaux de la citoyenneté et l'évaluation du progrès social en fonction de la santé et du bien-être de la société. Pour plus de renseignements, voir <a href="http://www.ccsd.ca/cswp/cfpe.htm">http://www.ccsd.ca/cswp/cfpe.htm</a>.</p>
20 AU 22 JUIN 2001	<p><b><i>Conférence d'Industrie Canada sur les liens en Amérique du Nord</i></b>                      (Calgary)</p> <p>En se basant sur les priorités exposées par Richard Harris dans son rapport intitulé <i>North American Economic Integration: Issues and a Research Agenda</i>, Industrie Canada a commandé un certain nombre de documents de recherche sur les aspects clés des échanges commerciaux nord-américains. Ces documents seront présentés à l'occasion d'une conférence sur les liens en Amérique du Nord qui aura lieu à Calgary du 20 au 22 juin 2001. Pour obtenir des précisions sur l'inscription à cette conférence, communiquer avec Prakash Sharma par courriel à <a href="mailto:sharma.prakash@ic.gc.ca">sharma.prakash@ic.gc.ca</a>.</p>
8 AU 10 JUILLET 2001	<p><b><i>Vers une expansion des réseaux : recherche, politique et pratique en matière de prévention des chutes et des blessures chez les personnes âgées</i></b>                      (Hôtel Ocean Point, Victoria)</p> <p>En collaboration avec les meilleurs conférenciers et animateurs d'ateliers, la conférence offrira une occasion unique aux chercheurs, médecins et responsables des politiques qui s'intéressent à la prévention des chutes et des blessures chez les personnes âgées, de partager leurs points de vue, leur permettant ainsi de forger et d'élargir des réseaux. Pour plus de renseignements, voir le site de la conférence (<a href="http://www.aimnet.bc.ca/expand.htm">http://www.aimnet.bc.ca/expand.htm</a>) ou communiquer avec Nancy Newall par courriel à <a href="mailto:nen@uvic.ca">nen@uvic.ca</a>.</p>



## Jémoins

### Congrès sur les émissions des véhicules lourds

La premier Congrès sur les émissions des véhicules lourds sur la route s'est tenu les 26 et 27 mars derniers à Windsor (Ontario), dans un effort de coopération fédérale-provinciale et internationale visant le contrôle des émissions des véhicules lourds. Le congrès a été orga-

25 ans, les fabricants d'automobiles font beaucoup d'efforts pour réduire les émissions réglementées des nouveaux véhicules. Malheureusement, la plupart de ces réductions sont contrebalancées par l'entretien insuffisant ou le traficage des dispositifs des véhicules. Les pro-

plus petits véhicules, sont généralement plus vieux et consomment beaucoup plus de carburant (diesel et essence). Quant à la réglementation en vigueur au Canada, on a insisté sur l'importance de poursuivre un plan intégré pour les véhicules, les moteurs et les carburants utilisés sur la route et hors route. On a également examiné les mécanismes par lesquels les émissions des véhicules diesel affectent la santé humaine et l'environnement, et établi des liens entre eux.

**« Depuis 25 ans, les fabricants d'automobiles font beaucoup d'efforts pour réduire les émissions réglementées des nouveaux véhicules. Malheureusement, la plupart de ces réductions sont contrebalancées par l'entretien insuffisant ou le traficage des dispositifs des véhicules. »**

Des présentations sur les programmes d'inspection et d'entretien en vigueur au Canada et à l'étranger ont été suivies de discussions. À l'heure actuelle, au Canada, seulement deux provinces – la Colombie-Britannique et l'Ontario – ont mis sur pied de tels programmes pour les véhicules lourds. Ceux-ci ont été élaborés en raison des problèmes de qualité de l'air et des impacts sur la santé humaine découlant directement des émissions des véhicules motorisés, et suite à une prise de conscience qu'elles doivent être contrôlées.

nisé par Environnement Canada avec l'assistance du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME), de l'Alliance canadienne du camionnage et de Parsons Advanced Testing Technologies. Il a réuni 116 participants provenant du Canada, des États-Unis et de l'étranger, dont des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, des autorités municipales, de certains États, de groupes environnementaux et de l'industrie.

Le principal objectif du congrès était de renseigner les décideurs sur la qualité de l'air, notamment les aspects liés aux émissions des véhicules diesel et les tests effectués sur les véhicules diesel en service. En raison du fort trafic interprovincial de l'industrie du camionnage, il est important d'instituer des accords de réciprocité entre les provinces et les États-Unis pour contrôler les émissions des véhicules lourds. Depuis

grammes d'inspection et d'entretien sont une façon de décourager ces pratiques et de contrôler les émissions des véhicules en service. Environnement Canada s'intéresse aux tests effectués sur les gaz d'échappement des véhicules diesel lourds en raison des problèmes de qualité de l'air causés par ce type de véhicules et du fait que la population en général semble percevoir des inégalités entre les inspections des émissions des véhicules lourds et celles des véhicules légers.

Le congrès s'est prêté à un survol de l'état de l'industrie du camionnage au Canada et de la réglementation en vigueur tant pour les carburants et les véhicules que pour les moteurs. Il s'avère que la flotte de véhicules parcourant de longues distances est relativement neuve et propre, tandis que les camions destinés au transport local ou commercial, qui appartiennent ordinairement à la catégorie des

Environnement Canada a récemment commencé à préparer l'élaboration d'un code de pratiques environnementales pour les programmes d'inspection et d'entretien des véhicules lourds du CCME. Ce code orienterait le programme d'harmonisation entre les provinces. Le congrès a en outre permis à tous les intervenants d'actualiser leurs connaissances avant de finaliser le texte du code.

**Carol Burelle**  
Chef, Émissions des véhicules en service  
Division des systèmes de transport  
Environnement Canada



## Programme de recherche

### Les autobus scolaires à moteur diesel et la santé des enfants

Le Natural Resources Defense Council (NRDC) et d'autres organismes ont mené en Californie une étude visant à mesurer le niveau d'émissions de gaz d'échappement des autobus scolaires à moteur diesel (les échappements de diesel forment un mélange complexe composé, entre autres, d'une poussière fine et d'oxydes d'azote, lesquels soulèvent d'importantes inquiétudes pour la santé). Selon les résultats de l'étude, les enfants transportés par ces autobus seraient davantage exposés à des niveaux plus élevés de plusieurs substances que s'ils voyageaient dans une voiture ou un autobus qui roule au gaz naturel. L'étude arrive également à la conclusion que ces enfants courent des risques plus élevés d'être atteints un jour d'un cancer.

Le NRDC prépare actuellement pour la Californie une campagne publicitaire recommandant que les propriétaires de parcs d'autobus privés et publics réduisent leur utilisation de diesel en y substituant des combustibles de remplacement plus propres. De part et d'autre, on est en faveur de la conversion et du recours au gaz naturel comprimé ou aux véhicules actionnés au propane en vue de réduire les émissions nocives ainsi que le risque d'exposition qui en résulte. Les coûts élevés associés au gaz naturel rendent cette option moins attrayante toutefois, car ce type de moteur coûte cher.

Les adeptes du diesel, de leur côté, préconisent la conversion à des technologies diesel dites « propres ». Celles-ci comprennent des niveaux très faibles de soufre (15 parties par million), ce qui permet l'emploi de filtres de particules et de convertisseurs catalytiques (et mène à la réduction d'émissions gazeuses). Le diesel à faible niveau de soufre deviendra obligatoire aux États-Unis et au Canada en 2006, et les exigences relatives aux taux d'émission maximaux établis pour les nouvelles voitures obligeront l'adoption de filtres de particules et de convertisseurs catalytiques.

Les partisans du gaz naturel et ceux du diesel ne s'entendent pas quant à laquelle des technologies est la plus propre. Bien que les deux réduisent considérablement les émissions causées par la technologie diesel, chaque groupe cite à l'appui des études qui affirment la supériorité de la technologie qu'il privilégie.

De plus en plus, des études laissent entrevoir un lien entre les émissions des véhicules et la santé cardiorespiratoire. Les échappements de diesel ont eux-mêmes été liés au cancer, quoique, vu l'insuffisance de la recherche, il soit difficile de calculer en quelle quantité les particules de diesel nuisent à la santé. Afin de préciser leur degré d'incidence sur la santé des Canadiens, il faudrait élaborer un plan d'action particulier et axé sur la recherche. Étant donné la vulnérabilité des enfants aux risques d'exposition ainsi que les résultats d'études portant sur des questions de santé spécifiques qui commencent à paraître, la recherche envisagée devrait traiter en particulier la santé des enfants. Les améliorations de la qualité de l'air qui proviendraient du gaz naturel comparativement à celles apportées par le diesel propre, ainsi que les questions liées à la pénétration du marché et aux taux de conversion des parcs d'autobus, devraient également être comprises dans un plan d'action pour la recherche au Canada.

Pour plus d'information, consulter le rapport complet à l'adresse : <http://www.NRDC.org/air/transportation/schoolbus/schoolbus.pdf>.

## Le coin du livre



### Plaintes relatives au transport aérien

« L'analyse du nombre et de la nature des plaintes reçues entre le 5 juillet et le 31 décembre 2000 par le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien donne un aperçu révélateur des turbulences qui ont secoué récemment le secteur du transport aérien au Canada. Les plaintes recueillies au cours de ces six premiers mois révèlent l'intensité des inquiétudes des voyageurs au sujet d'un vaste éventail de services, tant dans l'air qu'au sol, qui marquent le voyage.

[...] Selon une analyse de l'ensemble des plaintes soulevées, il s'est avéré que la plupart des plaintes se répartissaient en trois catégories : 45 p. 100 portaient sur la qualité du service; 19 p.100 sur l'horaire de vol et 12 p. 100 sur des problèmes de bagages.

[...] La majorité des plaignants demandaient des explications ou des excuses de la part des transporteurs aériens. Toutefois, ils étaient presque aussi nombreux à souhaiter également un dédommagement.

D'après l'analyse des résultats, la plupart des plaignants se souciaient surtout du manque de communication de la part des transporteurs, invoquant notamment l'absence de renseignements complets et francs sur des retards ou des annulations de vols. »

Pour plus d'information, consulter : Office des transports du Canada, *Le rapport du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien*, Ottawa, Office des transports du Canada, 2001; à l'adresse : [http://www.cta-otc.gc.ca/cta-otc/2000/report-rapport/index\\_f.html](http://www.cta-otc.gc.ca/cta-otc/2000/report-rapport/index_f.html).



*Chroniqueur invité*



## Le bien-fondé des services ferroviaires de banlieue

### CONTEXTE

Les services ferroviaires de banlieue sont des services offerts grâce à la technologie du rail lourd pour transporter les personnes qui font régulièrement le même voyage, que ce soit pour aller travailler, s'amuser ou magasiner. Ils représentent une partie essentielle de l'infrastructure des transports des trois plus grandes villes canadiennes, complétant les autobus, le métro et les véhicules de tourisme dans un système multi-

- Dans la région métropolitaine étendue de Toronto, les trains de banlieue du Réseau GO transportent chaque jour ouvrable 135 000 voyageurs à destination et en provenance du centre-ville de Toronto. Pour transporter en voiture privée le même nombre de personnes, il faudrait au moins trois autres voies rapides multiples Gardiner ou Queen Elizabeth et trois autres Don Valley Parkway, ainsi que des

taine de transport a transporté 12 millions de voyageurs sur son réseau en 2000, soit la capacité de transport de six voies d'autoroute qui pénétreraient dans le centre-ville de Montréal et de six autres voies qui en partiraient. Selon l'estimation de cette administration, ses services ferroviaires de banlieue empêchent l'émission de l'équivalent de 53 000 tonnes de gaz à effet de serre par an dans l'atmosphère.

- Au total, les trains de banlieue canadiens assurent quelque 52 millions de déplacements et un trafic de 1,3 milliard de voyageurs-kilomètres sur seulement quelque 600 kilomètres de couloirs ferroviaires.

***« Les services ferroviaires de banlieue passent au premier plan du programme urbain en Amérique du Nord car il est de plus en plus évident que la circulation et la congestion des routes étouffent la croissance économique et menacent la qualité de vie dans les villes et leurs banlieues périphériques, d'un océan à l'autre. »***

### PORTRAIT DE LA SITUATION

Les services ferroviaires de banlieue passent au premier plan du programme urbain en Amérique du Nord car il est de plus en plus évident que la circulation et la congestion des routes étouffent la croissance économique et menacent la qualité de vie dans les villes et leurs banlieues périphériques, d'un océan à l'autre. Les cas légers et plus graves de rage au volant sont peut-être devenus symptomatiques de surmenage et d'une perte de cohésion sociale, mais les embouteillages apparemment interminables et les longues migrations alternantes qui sont devenus courants dans les grands centres urbains en sont les causes immédiates. Pour nombre de gens, les villes ne semblent plus fonctionner.

La mobilité est un besoin fondamental. En l'absence d'alternatives, qui peut reprocher aux citoyens de considérer la voiture de tourisme comme essentielle à leur

modal intégré. Ils jouent un rôle particulièrement important en soulageant l'infrastructure routière surchargée sans nécessiter les grands investissements d'un métro. La construction d'un métro peut coûter jusqu'à 200 millions de dollars par kilomètre de voie souterraine, ce qui le met effectivement hors de portée des municipalités à court d'argent. Par contraste, il suffit d'une amélioration relativement modeste de l'infrastructure ferroviaire qui pénètre dans le centre des grandes villes pour exploiter des services ferroviaires de banlieue.

### RÔLE DES SERVICES

#### FERROVIAIRES DE BANLIEUE

Il est facile d'oublier la portée et l'incidence des réseaux actuels et de leurs avantages. Toutefois :

grands axes de circulation supplémentaires. Cette appropriation stérile du sol aux fins des transports non seulement réduirait l'assiette fiscale de la ville, mais exigerait aussi l'adjonction de quelque 400 acres de stationnement dans le centre-ville.

- Dans la région métropolitaine de Vancouver, la West Coast Express transporte 8 000 voyageurs chaque jour ouvrable. Elle évite ainsi quelque 6 000 déplacements possibles en voiture dans la vallée écologiquement sensible du Fraser et estime qu'elle réduit les émissions annuelles des automobiles d'environ 470 000 kilogrammes.
- Dans la région métropolitaine de Montréal, l'Agence métropoli-

*Suit à la page 11*

Suite de la page 10

**TABLEAU 1 — VILLES MODERNES EN ESSOR**

Ville	Part des transports en commun	Énergie consommée (MJ/hab./an)	Polluant (kg/hab./an)	Densité (hab./ha)	Coût des transports urbains (% du PIB)
New York	25%	43 000	170	18	9,4%
Munich	56%	17 500	110	56	5,8%
Hong-Kong	82%	6 500	25	320	5,0%

« liberté »? Ceci dit, dans le cas des trois villes évoquées ici, les trains de banlieue réussissent à attirer des clients ayant le choix, chose que, dans l'ensemble, les services de transport ont généralement peine à accomplir.

Le caractère écologique des trains de banlieue est aussi un argument convaincant. Étant donné que le gouvernement fédéral a pris des engagements à l'égard des gaz à effet de serre à Kyoto et que les émissions des véhicules de tourisme sont l'une des origines premières des problèmes urbains de qualité de l'air (dans une proportion d'environ 40 p. 100), la réduction de l'usage du véhicule de tourisme au minimum, accompagnée d'une amélioration de la qualité de la vie, est justement le genre de situation que les décideurs recherchent parce que tout le monde y gagne.

Dans un récent article, des spécialistes internationaux des transports en commun avançaient quelques statistiques sur les villes modernes en essor (Tableau 1). Il s'agit d'une comparaison saisissante de l'incidence qu'a l'usage de bons réseaux intégrés de transports en commun par des habitants non attachés à leur voiture. Où les villes canadiennes se situeraient-elles?

Dans une certaine mesure, les décideurs reconnaissent le besoin d'appuyer davantage l'infrastructure

des transports urbains en général et les services ferroviaires de banlieue en particulier. À Washington, 300 maires de l'ensemble des États-Unis ont récemment convergé vers la gare centrale pour demander une politique ferroviaire nationale et presser le président Bush et le Congrès de tenir les services ferroviaires de banlieue pour une priorité absolue. Cette démarche s'ajoute à l'engagement que les États-Unis ont pris d'investir quelque 314 milliards de dollars canadiens dans l'infrastructure des transports au cours des six prochaines années. Le Japon y a affecté quelque 850 milliards de dollars sur une période de cinq ans, et le Royaume-Uni y investira quelque 390 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie. Ces fonds sont tous de source fédérale.

Dans son récent discours du Trône, le gouvernement du Canada s'est engagé à amorcer, avec l'aide de ses partenaires à l'échelle du Canada, « un dialogue sur les multiples possibilités qui s'offrent aux centres urbains et sur les défis qui les attendent. Avec les administrations provinciales et municipales, il collaborera en outre à améliorer les infrastructures de transport public ». C'est une bonne nouvelle, mais ce qui importe vraiment, c'est la façon dont le fédéral donnera suite à cet engagement pour rattraper ses pendents des autres pays.

### PLUS QUE DE L'ARGENT : RÔLE CRUCIAL DE LA RÉGLEMENTATION

L'un des principaux attraits des services ferroviaires de banlieue, à savoir son utilisation efficiente des lignes de chemin de fer existantes, s'avère aussi être son talon d'Achille. Les chemins de fer nationaux du Canada, le Canadien National et le Canadien Pacifique, exigent la construction d'une infrastructure qui protège leur transport de marchandises avant d'autoriser le lancement de services ferroviaires de banlieue. Une fois cette infrastructure établie, ils percevront un droit de péage auprès de ses exploitants.

Pour rendre justice aux chemins de fer nationaux, les services ferroviaires de banlieue ne génèrent pas l'essentiel de leurs revenus. Le chiffre d'affaires total que le CN et le CP tirent des trois exploitants de ces services représente un très faible pourcentage du total de leurs chiffres d'affaires bruts. Cela se produit à une époque où ces chemins de fer rivalisent difficilement avec l'industrie du camionnage qui utilise des infrastructures routières largement subventionnées et au profit de laquelle ils ont perdu tant de leurs clients traditionnels ces dernières années. Comme la concurrence s'exerce maintenant dans la livraison juste à temps, les chemins de fer détestent détourner leur attention et risquer leur liberté d'action, notamment dans les grands centres urbains embouteillés.

Cette situation place les chemins de fer de banlieue dans une situation difficile à la table des négociations. Ces dernières se déroulent dans un contexte monopolistique. Il n'existe pas d'autre infrastructure ferroviaire

Suite à la page 12



*Suite de la page 11*

qui permettrait une négociation dans un climat de concurrence, ce qui amène des droits de péage excessivement élevés pour l'utilisation des couloirs ferroviaires. Les contrats conclus par les administrations des services ferroviaires de banlieue et les chemins de fer nationaux peuvent contenir des dispositions restrictives qui ne permettent aucun recours en justice. Les chemins de fer de banlieue sont aussi gênés par l'absence d'une évaluation indépendante de la capacité véritable des couloirs ferroviaires et par les accords confidentiels. Il ne s'agit pas ici de remettre en question le droit des chemins de fer nationaux à tirer un bénéfice raisonnable de l'exploitation de leurs infrastructures par les services ferroviaires de banlieue. Le débat porte plutôt sur ce qui est jugé « raisonnable ».

L'absence de recours législatifs contraste avec les recours que les expéditeurs peuvent exercer auprès de l'Office des transports du

Canada en matière de contrats. Une récente décision de l'Office, selon laquelle West Coast Express ne peut se prévaloir de l'arbitrage des propositions finales pour résoudre un différend tarifaire, a confirmé cette situation et a amené les autorités responsables des chemins de fer de banlieue à adresser une pétition au Cabinet fédéral afin de faire renverser la décision de ce tribunal de dernière instance.

Il n'est pas raisonnable que les expéditeurs de marchandises comme le bois, la potasse et les céréales aient plus de droits et plus de mécanismes à leur disposition que les organismes responsables des chemins de fer de banlieue, et surtout, que les usagers de ces services. En 1986, le ministre fédéral des Transports a déposé le projet de loi C-97 intitulé *Loi concernant le transport des voyageurs par chemin de fer*. Cette loi aurait obligé les chemins de fer à pourvoir aux besoins des services ferroviaires de banlieue et régi leurs pouvoirs

monopolistiques. Elle est malheureusement morte au Feuilleton.

Les services ferroviaires de banlieue sont un mode de transport qui est sensé sur le plan économique, social et environnemental dans les grandes villes. S'ils ne répondent pas toujours adéquatement aux attentes, c'est qu'ils doivent coexister avec un fournisseur qui a le monopole de l'infrastructure ferroviaire. Dans cette situation inégale de négociation, il est difficile pour les services ferroviaires de banlieue des grandes villes canadiennes d'actualiser tout leur potentiel. Il en résulte une perte de la qualité de la vie urbaine, y compris une baisse du rendement économique, un appauvrissement de la qualité de l'air et une exacerbation des pressions exercées sur les autres infrastructures des transports urbains, dont les routes.

**David A. Sutherland**, ing.  
Consultant en transport ferroviaire et transports en commun

*Le coin du livre*



## Intégrer les transports dans la ville

La congestion urbaine est de plus en plus préoccupante. Les nouvelles infrastructures de transport font par ailleurs naître des différends sur la façon d'imputer au public le coût des nouveaux services et de concilier la demande de déplacement avec les efforts déployés pour améliorer la qualité de la vie urbaine dans ses dimensions sociale et environnementale. Faute de surmonter ces contradictions, les partenariats entre les secteurs public et privé souffriront. **La solution passe par la mise en oeuvre d'une panoplie de stratégies fondée sur une politique d'information et de communication intensives du public, des projets mieux conçus pour prendre en compte les objectifs sociaux et environnementaux, une approche de l'aménagement urbain globale plutôt que sectorielle et des échanges de compétences plus intenses entre les secteurs public et privé.**

Ce livre s'inspire d'une série d'études de cas, témoignant autant des réussites que des échecs, menées dans des pays comme l'Australie, les États-Unis, la France, le Japon et le Royaume-Uni. Afin d'éclairer ce débat clé et de faciliter la conception de nouvelles stratégies d'intégration des transports dans la ville, ce livre expose les voies les plus prometteuses pour répondre aux problèmes du transport urbain, améliorer les partenariats public/privé et rendre socialement plus acceptables les nouveaux projets d'infrastructures et les péages routiers.

Pour plus d'information, consulter : OCDE, *Intégrer les transports dans la ville : Réconcilier les dimensions économiques, sociales et environnementales*, OCDE, 2000, 133 p.



## Les navetteurs et le Recensement

Le mardi 15 mai 2001 était jour de recensement au Canada. Ce jour-là, quelque 31 millions de personnes « étaient du nombre » lorsqu'elles ont rempli et retourné par la poste leur questionnaire du Recensement de 2001.

La question 46, qui figure dans la version longue du questionnaire, vise à recueillir des renseignements sur le lieu de travail. En combinant les données sur le lieu de travail et le lieu de résidence avec d'autres variables du recensement, les utilisateurs de données peuvent :

- déterminer les emplacements les plus appropriés pour des services comme les garderies;
- planifier la mise en place de services d'urgence de jour;
- prendre des décisions éclairées en matière de transport en commun, par exemple en ce qui concerne les itinéraires d'autobus et les réseaux métropolitains de transport;
- répondre aux besoins de la « population de jour » dans un secteur donné, population qui diffère beaucoup de celle « de soirée ».

La question 47 permet également de recueillir des renseignements sur le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail. Ces données permettent d'élaborer des politiques relatives au transport, à l'énergie et à l'environnement, une question prioritaire pour les gouvernements municipaux, régionaux et provinciaux.

En 1996, 73 p. 100 de la population active se rendaient au travail en automobile. Par ailleurs, 10 p. 100 des personnes ont déclaré utiliser le transport en commun, tandis que 7 p. 100 se rendaient au travail à pied et 1 p. 100, à bicyclette. Les personnes utilisant un véhicule automobile étaient celles qui parcouraient la plus longue distance, soit une distance médiane de huit kilomètres, aller seulement. Les adeptes du transport en commun parcouraient une distance médiane de 7 kilomètres, aller seulement, une distance qui chutait à 1 kilomètre chez les marcheurs. Quant aux personnes qui se rendaient au travail en bicyclette, elles parcouraient une distance médiane de 2,8 kilomètres, aller seulement.

Les premiers résultats du Recensement de la population de 2001, soit les chiffres de population et des logements, seront diffusés en mars 2002. Les autres variables du recensement seront diffusées à compter de juillet 2002.

Pour plus d'information, consulter : <http://www.statcan.ca/census.htm>.

## L'évaluation environnementale stratégique dans le secteur des transports

La prise de décisions sur les investissements dans les infrastructures de transport repose fondamentalement sur les études d'impact sur l'environnement. En effet, les méthodes conventionnelles ne reflètent pas les répercussions qui dépassent la portée immédiate des projets pris isolément. L'évaluation environnementale stratégique a donc été conçue pour répondre à la nécessité d'analyser les effets à grande échelle, qu'il s'agisse de ceux du trafic sur l'ensemble des réseaux ou de ceux qui concernent le changement climatique et la biodiversité, ainsi que pour comparer les effets des décisions des pouvoirs publics à ceux de projets isolés. Ce rapport passe en revue les travaux récemment menés pour perfectionner l'évaluation environnementale au niveau international et contient des recommandations visant à maximiser l'efficacité de ce nouvel instrument.

Pour plus d'information, consulter : Conférence européenne des Ministres des transports, *L'évaluation environnementale stratégique dans le secteur des transports*, Centre de documentation de la CEMT, 2001; à l'adresse : <http://www.oecd.org/publications/e-book/7500072e.pdf>.

## NOUVEAUTÉ

### *Horizons – Numéro spécial La frontière Canada-États-Unis : une réalité changeante*

La conférence *La frontière Canada-États-Unis : une réalité changeante*, tenue à Vancouver du 22 au 25 octobre 2000, visait l'enrichissement du fonds d'information sur les liens nord-américains dans le contexte de l'évolution des frontières nationales à une époque marquée par le libre-échange, des besoins émergents en matière de sécurité, de la circulation mondiale de l'information et de la nécessité d'harmoniser les politiques et normes nationales. Reprenant les quatre thèmes ayant fait l'objet des discussions, c'est-à-dire **la sécurité à la frontière, les enjeux de part et d'autres, la frontière virtuelle et franchir la frontière**, ce numéro du bulletin *Horizons* ([http://recherchepolitique.gc.ca/keydocs/horizons/Final\\_v3\\_sunset\\_F.pdf](http://recherchepolitique.gc.ca/keydocs/horizons/Final_v3_sunset_F.pdf)) rend compte des points saillants abordés pendant la conférence.



## Liens canadiens



Le gouvernement du Canada a constitué le **Groupe de travail interministériel sur les corridors de commerce (GTI)** pour reconnaître le rôle important que joue la promotion du commerce dans l'économie. Les activités principales du GTI sont les suivantes : participation à des travaux en vue d'harmoniser les normes et de faciliter les mouvements transfrontaliers à l'intérieur des pays de l'ALENA, coordination et communication des initiatives fédérales susceptibles d'avoir des répercussions sur les corridors de commerce, recherche et publication d'études sur ces corridors, consultations auprès des provinces et des intervenants sur les possibilités de création de corridors et sur les obstacles qui y sont inhérents. On peut trouver à la page <http://www.corridors.gc.ca/francais/publications.htm> de nombreux documents de travail et rapports préliminaires ainsi que le profil de certaines coalitions et associations.

Chef de file dans son domaine, le **Centre pour un transport durable** facilite les initiatives conjointes et contribue ainsi à la préservation de l'environnement au Canada et dans le monde. Le Centre collabore avec des partenaires du gouvernement fédéral au Projet d'indicateurs de performance de transport durable en vue de mettre au point des indicateurs sur les progrès ou les reculs. Ces indicateurs porteront sur les aspects environnementaux, sociaux et économiques du transport et sur ses répercussions. On peut consulter le rapport sur la Phase 1, qui

comprend notamment une étude des activités dans ce domaine à l'échelle mondiale et une liste d'indicateurs éventuels, à l'adresse <http://www.cstctd.org/CSTprojetsaucourant.htm>.

Le **Groupe de recherche interdisciplinaire mobilité, environnement, sécurité (GRIMES)**, dont le siège est à l'Université Laval, est un réseau qui permet aux chercheurs de différents départements affiliés à des centres ou laboratoires de recherche de se regrouper pour étudier les répercussions du transport sur l'efficacité énergétique, l'environnement et la sécurité. En cliquant sur [http://www.grimes.ulaval.ca/grimes\\_v3/francais/index.html](http://www.grimes.ulaval.ca/grimes_v3/francais/index.html), on accède au Compendium de données sur la mobilité automobile, véritable carrefour de l'archivage et de l'analyse des données en provenance du Canada ou d'ailleurs. Ce site Web contient aussi des conseils sur les exigences et les données des nouveaux projets de recherche sur l'automobile.

**GLADNET, le Réseau mondial d'informations et de recherche appliquée dans le domaine de l'emploi et de la formation des personnes handicapées**, est une association internationale à but non lucratif, affiliée au Service de la réadaptation professionnelle du BIT, dont le siège social est à Ottawa. L'objectif du Réseau est la promotion d'une réforme des programmes et des stratégies axées sur les personnes ayant une déficience afin d'améliorer les possibilités de formation

et d'emploi pour ces personnes en âge de travailler. Pour y parvenir, GLADNET dirige des programmes conjoints de recherche appliquée et encourage les échanges d'information d'un bout à l'autre de la planète grâce à Internet. On trouve à <http://www.gladnet.org/factf.htm> des renseignements et des liens menant à des projets de recherches et à des rapports qui traitent, par exemple, de l'importance des transports accessibles et de l'intégration des personnes handicapées au marché du travail.

Le **Centre de développement des transports (CDT)** est l'organe de recherche de Transports Canada. Le CDT gère un programme de R.-D. qui vise à appuyer les objectifs du ministère en matière de sûreté et de sécurité tout en s'occupant de préoccupations d'envergure nationale comme la compétitivité, l'accessibilité, l'efficacité énergétique et la protection de l'environnement. L'équipe multidisciplinaire du CDT, formée d'ingénieurs, d'ergonomistes, de planificateurs et d'analystes en transport, élabore et gère des projets qui touchent tous les modes de transport et toutes les étapes du processus d'innovation, de la conception à l'expérimentation jusqu'à l'implémentation. Pour consulter les rapports des projets de recherche ou la bibliothèque, ou pour savoir comment s'inscrire au Programme des experts invités, voir [http://www.tc.gc.ca/tdc/index\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/tdc/index_f.htm).

KP

## Dans le Web



### <http://www.worldbank.org/gender/transport/index.htm>

Le groupe thématique sur les besoins des femmes en matière de transport (GTTG) de la Banque mondiale est une initiative conjointe de deux secteurs de cet organisme : le réseau des femmes et du développement et le service technique du transport. L'objectif du GTTG est de fournir aux spécialistes en développement et au personnel de la Banque mondiale les outils et les techniques qui aideront à intégrer dans les politiques et les projets en matière de transport, les questions qui touchent les femmes, ainsi qu'à encourager le dialogue et le partage d'expériences avec d'autres organisations préoccupées par les dimensions sociales du transport. Le site Web du GTTG donne accès à un certain nombre d'études de cas sur les besoins des femmes en matière de transport. Il traite également de l'influence des politiques des transports et d'autres facteurs externes sur ces besoins de même que des liens entre ces besoins et le gagne-pain des femmes.

### <http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/road/index.htm>

Le programme de recherche sur le transport routier et le cheminement multimodal (RTR) de l'OCDE permet aux pays membres de contribuer à l'élaboration de politiques sur le transport grâce à l'étude des questions touchant le transport routier et le cheminement multimodal dans un contexte économique, social et institutionnel. Ce programme a pour objet l'élaboration d'un cadre stratégique dans lequel la performance économique nationale est mise en valeur, notamment par l'intégration du transport routier dans l'ensemble du système de transport. Le RTR a publié récemment le rapport intitulé Performance Indicators for the Road Sector qui propose un modèle de gestion

axé sur les résultats et un système de classification des indicateurs de rendement qui reconnaît les rôles fondamentaux du transport. Un résumé de ce rapport est fourni au site Web du RTR.

### <http://www4.nationalacademies.org/trb/tris.nsf/web/path>

PATH (Partners for Advanced Transit and Highways) est une collaboration entre le ministère californien du Transport (Caltrans), l'Université de la Californie, d'autres établissements universitaires publics et privés et le secteur privé. La mission de PATH consiste à améliorer, en ayant recours à la technologie de pointe, la capacité et la sécurité des routes et à réduire les problèmes de circulation, la pollution de l'air et la consommation d'énergie. La base de données de PATH donne accès au répertoire bibliographique « le plus complet » sur les systèmes intelligents de transport (SIT).

### <http://www.trl.co.uk/dfid/contents.htm#Newsletters>

Le financement de la recherche au ministère du Développement international (DFID) du Royaume-Uni est consacré à l'enrichissement des connaissances sur la gestion de la sécurité routière, la sécurité des artères urbaines et les coûts associés aux accidents de la route, particulièrement leurs conséquences sur les plus démunis de la société. Selon le DFID, il est essentiel d'aborder les projets de transport et ceux de développement en général sous un angle multidisciplinaire pour assurer une durabilité à long terme. Ce ministère vise aussi à accroître la participation des intervenants dans la recherche. *Transport*, le bulletin du DFID, donne de l'information sur les développements, les activités et les dernières nouvelles dans ce domaine.

KP

## Isuma, vol. 2, n° 3 – Le dépistage génétique

Le séquençage du génome humain et de l'ensemble des gènes qui le composent établit le fondement d'un travail de recherche qui devrait révolutionner le diagnostic, la prévention et le traitement de la plupart des maladies chez l'humain. Le numéro de l'automne 2001 d'*Isuma : Revue canadienne de recherche sur les politiques* sera

consacré aux aspects éthiques, juridiques et sociaux du dépistage et de l'information génétiques. Le juge Jean-Louis Baudouin, de la Cour d'appel du Québec, et Timothy Caulfield, du Health Law Institute de l'Université de l'Alberta, seront les rédacteurs invités. Les textes de cette parution nous éclaireront sur la génétique en

tant que science et sur sa portée dans l'étude de l'être humain et dans le domaine de la santé ainsi qu'à divers points de vue éthiques et juridiques. Plusieurs collaborateurs participeront à la rédaction de ce numéro, notamment Bartha Maria Knoppers, Steve Scherer, Sonia Le Bris, Trudo Lemmens, Hubert Doucet et Soren Holm.



## *Programme de recherche*

# Besoins en matière de transport dans les régions rurales de l'Iowa : un défi à la réforme de l'aide sociale

## **UNE POLITIQUE D'AIDE SOCIALE QUI CRÉE DES OBLIGATIONS DE TRAVAIL**

La *Personal Responsibility and Work Opportunity Act* (1996) a remanié la politique d'aide sociale aux États-Unis. En effet, des programmes qui encouragent le travail et l'autosuffisance remplacent dans chaque État le programme d'aide aux familles ayant des enfants à charge. Les blocs de subventions que les programmes d'aide temporaire aux familles nécessiteuses (PATFN) permettent de transférer aux États créent des obligations de travail pour la plupart des parents à faible revenu. Une des particularités essentielles de ces programmes, conçus afin d'aider les nécessiteux à atteindre l'autosuffisance économique, sera d'offrir de nouvelles options de transport aux résidents défavorisés des régions rurales. Une étude menée par une équipe de chercheurs de l'Université de l'Iowa (Iowa State University) a permis de cerner plusieurs obstacles auxquels sont confrontés les familles ainsi que les répercussions sur l'élaboration des politiques.

## **LE PROJET DE TRANSITION DU BIEN-ÊTRE SOCIAL AU TRAVAIL EN ZONE RURALE**

Le projet de transition du bien-être social au travail en zone rurale, mis en œuvre en Iowa et financé par le ministère américain de la Santé et des Services sociaux, vise la conception, la mise en œuvre et l'évaluation de projets conçus pour répondre aux besoins de transport des participants ruraux au programme d'investissement dans les familles (PIF), qui se rattache aux PATFN. Les problèmes de transport rural incluent des entraves à la possession et à l'opération d'un véhicule personnel, la possession de véhicules jugés désuets et invariablement peu fiables, et la quasi inexistence de transports en commun, mis à part l'autobus scolaire. Le manque de modes de transport fiables est de toute évidence une contrainte qui empêche plusieurs bénéficiaires du PIF de se trouver ou de garder un emploi, voire de faire face à d'autres besoins ménagers.

Le site du projet pilote, sélectionné par le ministère des Services sociaux de l'Iowa, est situé dans un comté rural du sud-est de l'État. Le projet de transition du bien-être social au travail en zone rurale a été mis sur pied pour dégager les problèmes de transport en région rurale en Iowa et en sonder la gravité dans le cas des résidents à faible revenu, élaborer des stratégies pour surmonter ces difficultés, concevoir et mettre en œuvre un programme qui répond aux besoins de résidents à

faible revenu dans le comté pilote et évaluer l'efficacité de ce programme. Le projet comporte deux phases : d'abord une recherche primaire et secondaire devant permettre d'évaluer les besoins de transport des bénéficiaires du PIF, puis l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation d'une stratégie visant à répondre à ces besoins. Le compte rendu suivant présente les résultats de la première phase.

Au mois de juin 1999, le comté choisi comptait 411 bénéficiaires adultes du PIF, dont 89 p. 100 l'étaient depuis déjà au moins un an. Environ 24 p. 100 d'entre eux ont indiqué qu'ils étaient propriétaire d'un véhicule (enregistré). Comme on pouvait s'y attendre, la plupart des véhicules (85 p. 100) avaient plus de huit ans.

## **GROUPES DE DISCUSSION : DIVERGENCE D'OPINIONS**

Des groupes de discussion formés de professionnels de la collectivité et de participants au programme de transition du bien-être social au travail sont venus enrichir l'information extraite des données administratives et secondaires concernant les problèmes de transport que connaissent les résidents à faible revenu du comté. Les professionnels ont identifié la nécessité de mettre sur pied un réseau de transport en commun multi-usage ainsi que de consulter la population afin de résoudre les problèmes observés. On s'est toutefois peu penché sur les besoins réels, la situation ou les problèmes de transport des participants au programme de transition du bien-être social au travail. Le groupe a évité aussi d'aborder toute approche individuelle des besoins (par exemple la possibilité d'être propriétaire de son propre véhicule) pour se concentrer plutôt sur des solutions telles que le service de contractant ou de pourvoyeur de service et la mise en place d'un système de transport multi-usage pour les passagers.

Dans le groupe auquel se sont joints des participants au programme de transition du bien-être social au travail, huit femmes ont discuté de leurs problèmes de transport et d'emploi. Cette discussion avait pour thème l'incidence des problèmes de transport quand il s'agit d'obtenir et de garder un emploi. La plupart du temps, les défis signalés concernaient les soins aux enfants. Les besoins de transport de ces participantes allaient au-delà de l'emploi et dépendaient grandement des besoins de leurs enfants. Le consensus général a été que les véhicules pour utilisation personnelle était

*Suite à la page 17*



*Suite de la page 16*

la meilleure solution, celle qui répondait le mieux à leurs besoins de transport. Ce groupe a privilégié une approche qui permettrait d'offrir des prêts aux participants à un taux d'intérêt moindre pour acheter un véhicule, et ce, sans égard à leurs antécédents en matière de crédit.

#### **DES PROGRAMMES QUI RÉPONDENT AUX BESOINS**

L'étude démontre qu'il existe un besoin de moyens de transport fiables, puisque c'est là un élément critique de la stabilité d'emploi des bénéficiaires de l'aide sociale. Elle révèle aussi une certaine dépendance quant au transport privé dans les régions rurales. Cette étude

pourrait avoir des répercussions sur l'élaboration des politiques. En effet, elle souligne l'importance de concevoir des programmes susceptibles de répondre aux besoins multiples des ménages à faible revenu et illustre l'utilité de prendre en compte les perspectives et les besoins des bénéficiaires d'aide sociale dans l'élaboration des politiques et des programmes.

Pour plus de renseignements sur le projet de transition du bien-être social au travail en zone rurale mis en œuvre en Iowa, communiquer avec Cynthia Needles Fletcher ([cynthia@iastate.edu](mailto:cynthia@iastate.edu)), Helen H. Jensen ([hhjensen@iastate.edu](mailto:hhjensen@iastate.edu)) ou Steven Garasky ([sgarasky@iastate.edu](mailto:sgarasky@iastate.edu)) à l'Université de l'Iowa (Iowa State University).

### *Visages intéressants*

## **Sir William Cornelius Van Horne**

C'est au mois d'avril 2000 que le Temple de la renommée du monde des affaires (Canadian Business Hall of Fame) intronisait Sir William Cornelius Van Horne à titre de lauréat du siècle.

Né aux États-Unis en 1843, Van Horne amorce sa carrière à titre de télégraphiste au bureau de Chicago de la Compagnie de chemin de fer de l'Illinois à l'âge de 14 ans. C'est en 1881, à l'âge de 39 ans et après avoir rapidement gravi les échelons dans l'industrie ferroviaire, qu'il se voit offrir le poste de directeur général du chemin de fer Canadien Pacifique. C'est sous sa direction que le Canadien Pacifique connaîtra son expansion vers l'Ouest, un projet considéré comme irréalisable par plusieurs.

Sous la direction de Van Horne, et malgré les nombreux défis politiques, matériels et naturels, les travaux sont complétés le 7 novembre 1885. Van Horne devient président du chemin de fer Canadien Pacifique de 1888 à 1899 et président du conseil d'administration jusqu'en 1910.

Les réalisations de Van Horn dépassent largement le monde du transport ferroviaire. Elles englobent le tourisme, l'économie et une perspective pancanadienne du développement du pays. C'est dans un effort d'assurer le développement touristique de l'Ouest canadien qu'on lui attribue la remarque « Faute de pouvoir exporter les paysages, nous importerons des touristes ». Il veillera à cet effet à la création d'un grand réseau d'hôtels, dont le Château Lac Louise. Van Horne est également à l'origine du projet de la Gare Windsor. William Cornelius Van Horne, aujourd'hui considéré comme l'un des hommes d'affaires les plus éminents de l'histoire canadienne pour sa contribution à la construction du chemin de fer Canadien Pacifique et sa contribution générale au développement économique canadien d'un littoral à l'autre, meurt en 1915 à sa résidence de Montréal.

## **Les réseaux de transport aériens**

*Air Transport Networks* présente une analyse économique des rouages de l'industrie du transport aérien et de la nature des politiques qui ont été adoptées pour régler ce secteur.

Cet ouvrage consacré au transport aérien intérieur et international met l'accent sur les lignes aériennes et examine des marchés connexes tels que les aéroports et le contrôle de la circulation. Les auteurs fournissent des renseignements détaillés sur le mode de fonctionnement du secteur ainsi que des explications concernant le rendement actuel de l'industrie de l'aviation commerciale. Ils se penchent également sur les moyens pris par les gouvernements au fil des ans pour tenter de manipuler les marchés du transport aérien dans le but d'atteindre des objectifs politiques.

Pour plus d'information, consulter: Kenneth Button et Roger Stough, *Air Transport Networks - Theory and Policy Implications*, Edward Elgar, 2000.



## Regards sur l'extérieur

### Réflexions sur la campagne britannique

La campagne et les collectivités rurales britanniques sont actuellement confrontées à des défis de taille. Les services ne répondent plus à la demande, les revenus sont en chute libre et les emplois s'amenuisent dans le secteur de l'économie traditionnelle, tel le secteur agricole. Devant un tel constat et pour solutionner les problèmes identifiés, c'est en novembre 2000 que le vice-premier ministre et secrétaire d'État à l'Environnement, aux transports et aux régions, l'honorable John Prescott et le ministre de l'Agriculture, Pêches et Océans, l'honorable Nick Brown, présentaient leur livre blanc sur le futur des régions rurales au parlement britannique.

#### LES DÉFIS

Le livre blanc fait état des quatre grands défis auxquels est confronté le gouvernement britannique et des engagements proposés pour solutionner les problèmes connexes. L'avenir des régions rurales, selon les constats du livre blanc, passe par leur transformation en « zone de travail » dans lesquelles la campagne britannique sera protégée et où ses communautés seront revitalisées.

Le premier défi concerne la mise en place de services modernes, accessibles et de qualité supérieure. Cette articulation est fondée sur le besoin de créer une infrastructure de transport flexible et adaptable aux besoins locaux. Le deuxième défi est de faire des régions rurales et de la campagne des « zones de travail », c'est-à-dire des régions prospères capables de promouvoir le développement économique local et la diversité économique. Le

troisième défi a trait à la protection de la campagne britannique et l'amélioration générale de la qualité de l'environnement. Enfin, le quatrième enjeu, celui du dynamisme régional, est de donner aux régions rurales et aux villages les moyens de répondre à leurs besoins ainsi qu'une voix qui sera entendue par tous les échelons gouvernementaux.

#### LE TRANSPORT COMME MOTEUR DE LA REVITALISATION DES COLLECTIVITÉS RURALES

Le livre blanc souligne notamment l'importance du transport comme facteur de réussite de la revitalisation des régions rurales britanniques. La distance entre les gens et l'étendue du terrain à couvrir explique la rareté et les déficiences en matière de transport en commun en région. Les résidents des régions rurales sont conséquemment plus dépendants de la voiture que ne le sont les citadins. En fait, la voiture représente parfois pour eux le seul moyen de transport viable. Le livre blanc estime que 84 p. 100 des ménages résidant en région rurale possèdent une voiture comparativement à 69 p. 100 des ménages en région urbaine. Ceux-là utilisent également davantage la voiture (50 p. 100) pour effectuer leurs déplacements que ne le font les personnes habitant en région urbaine. En plus de générer des problèmes de congestion, de pollution et de sécurité pour les automobilistes, ce phénomène se traduit également par de graves problèmes d'accès aux services de transport pour le sixième de la population rurale ne possédant pas de voiture, particulièrement les jeunes, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Pour corriger la situation, le livre blanc propose un plan d'intervention visant à améliorer l'accès aux services, qu'il s'agisse d'élargir les réseaux de transport en commun ou l'accès à d'autres services (aux réseaux de covoiturage ou encore aux nouvelles technologies et au télétravail par exemple) pour établir une certaine équité en matière d'opportunité entre résidents ruraux et urbains. La stratégie recommandée a ainsi pour but d'accroître l'accès au transport en reconnaissant l'importance du rôle de la voiture pour les résidents des régions rurales, mais aussi en adaptant les services publics et bénévoles de transport aux besoins distincts des régions rurales. Cela passe, selon le livre blanc, par une coordination supérieure des services qui refléterait les besoins réels de la population tels qu'identifiés par les autorités locales. À cet effet, exercices de consultation et de planification régionale s'avéreront nécessaires.

Alors que le fossé entre les régions rurales et urbaines ne cesse de grandir, le livre blanc souligne la nécessité de créer des infrastructures et un réseau de transport efficaces et susceptibles de faire le pont entre les collectivités. Le rôle du gouvernement est de fournir aux collectivités les outils qui leur permettront de combler le fossé et d'accroître la qualité de vie de l'ensemble de la population. C'est précisément ce qui fait l'objet des interrogations et des solutions soulevées par le livre blanc.

Pour plus d'information, le livre blanc peut être consulté à l'adresse : <http://www.wildlife-countryside.detr.gov.uk/ruralwlp/cm4909/index.htm>.



## Réduction des émissions de gaz

« De nos jours, nous sommes beaucoup plus sensibilisés à notre environnement et nous reconnaissons qu'il est important de le préserver pour les générations à venir. Nous savons également que le Canada est, parmi toutes les nations, le deuxième plus gros consommateur d'énergie par habitant. On considère, et cette opinion est fermement ancrée dans l'esprit des gens, que le secteur du transport, qui est responsable de la plus grande part des émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique au Canada, est engagé dans une voie non durable. Toutefois, le rôle que ce secteur pourrait jouer dans la réduction de ces émissions ou les mesures qu'il prendrait pour y arriver, ne sont pas encore clairement définis. En tant qu'important consommateur d'énergie et nation dépendant du transport, nous serions particulièrement vulnérables aux répercussions économiques qui pourraient découler de l'obligation de réduire de manière importante ces émissions. C'est pour cette raison que la question de la réduction des émissions ne devrait pas être abordée sans une bonne connaissance des conséquences pour l'économie et l'industrie du transport.

On estime généralement dans l'industrie du transport que les politiques visant à réduire le niveau des émissions devraient prendre en compte une série de mesures, telles qu'accords volontaires, réglementation, technologie (p. ex. véhicules moins polluants et consommant moins de carburant) et sensibilisation et éducation du public. Les gouvernements joueront un rôle clé, car ils peuvent influencer sur les aspects économiques des activités de transport, par exemple grâce à des subventions et à des incitatifs fiscaux pour les propriétaires de véhicules à haut rendement énergétique. Au moment de l'adoption de nouvelles politiques, il sera primordial que les décideurs comprennent les impacts de leurs décisions sur le mouvement des personnes et des biens de consommation. » [traduction]

Pour plus d'information, consulter : David D. Colledge et Ruth Sol, *Moving Forward: A Guide on the Importance of Transportation in Canada*, Western Transportation Advisory Council, 1999; à l'adresse : <http://www.westac.com/pdfs/transportationguide.pdf>.

## Utilisation des terres et transport

« L'utilisation de terres pour les infrastructures servant au transport a de nombreux impacts sur l'environnement, dont la dégradation de niches et d'écosystèmes, la perturbation du drainage naturel et la prévention de la migration d'espèces.

[...] Il existe des relations indirectes bien établies entre l'utilisation des terres et le transport. L'utilisation accrue des terres à des fins humaines est accompagnée d'une hausse des besoins en matière de transport, plus particulièrement au pourtour des conurbations où la faible densité du tissu urbain est associée à un taux de transport quotidien élevé. Le déplacement de terres arables entraîne parfois une augmentation au niveau du transport, car les produits agricoles proviennent alors de plus loin.

[...] On appelle mitage le phénomène d'étalement des zones urbaines à un rythme beaucoup plus rapide que la croissance de la population. Ce type d'expansion des zones urbaines, caractéristique de nombreux pays de l'OCDE, notamment les É.-U., le Canada et l'Australie, est associé à la consommation de très grandes quantités de combustibles fossiles à des fins de transport ou à d'autres fins, et à l'appropriation massive de terres agricoles, souvent de première qualité, ainsi qu'à d'autres impacts dans le domaine de l'approvisionnement en nourriture. » [traduction]

Pour plus d'information, consulter : OCDE, *Synthesis Report on Environmentally Sustainable Transport (EST)*. OCDE, 2000; à l'adresse : <http://www.oecd.org/env/ccst/est/curract/vienna2000/EST-Synthesis-Report-Part1.pdf>.

## Le nouveau visage du transport

« Les 25 prochaines années présentent de grandes incertitudes. Les milles/véhicules parcourus ont certes augmenté au cours des 25 dernières années de sorte que la congestion est aujourd'hui très problématique. Notre forte économie a entraîné un accroissement de la demande et créé des problèmes de capacité. Grâce à des investissements sans précédent, nous disposons de fonds, mais nous ne pouvons nous sortir de cette impasse uniquement par la voie de nouveaux projets de construction. Nous ne pouvons pas construire suffisamment de voies ou de routes partout où une augmentation de capacité est requise. » [traduction]

Pour plus d'information, consulter : Bureau of Transportation Statistics, *The Changing Face of Transportation*, Washington, Department of Transportation, 2000; à l'adresse : <http://www.bts.gov/transtu/cft/>.



Chroniqueur invité



## Vieillesse de la population et demande de transport adapté au Québec

L'institut national de recherche scientifique-Urbanisation et le Département de géographie de l'Université de Montréal ont acquis depuis quelques années une expertise sur la demande de transport et les incapacités. Ils ont récemment participé au volet transport de la dernière Enquête québécoise sur les limitations d'activités (EQLA, 1998) réalisée par Santé Québec. Cette enquête fait désormais partie de l'Institut de la statistique du Québec et le rapport connexe devrait paraître à l'automne 2001.

### PANORAMA GÉNÉRAL

Vers l'an 2030, les scénarios tendanciels de projection démographique indiquent que les personnes âgées de 65 ans et plus représenteront vraisemblablement 25 p. 100 de la population totale au Québec, ce qui laisse présager que certaines régions ou zones urbaines pourront connaître des taux nettement supérieurs. Ce vieillissement important et rapide de la population québécoise soulève des questions sur la taille des clientèles âgées en perte d'autonomie, de même que sur les capacités institutionnelles à les desservir, notamment en matière de logement, de services sociaux, de santé et de transport.

De plus, phénomène nouveau, le vieillissement qui, auparavant, touchait surtout les villes-centres dans les régions urbaines, va s'étendre aux banlieues et aux zones périphériques. Compte tenu des faibles densités de population dans ces zones, il sera plus difficile d'assurer des services de transport adapté traditionnels et il faudra songer à un transport davantage individualisé, comme le transport adapté par taxi.

Une étude effectuée pour le ministère des Transports du Québec sur la prospective de la demande de transport adapté de 1993 à 2006<sup>1</sup> à partir des données de l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités (ESLA) 1986 et du ministère des transports du Québec<sup>2</sup> évaluait l'évolution probable du nombre de personnes ayant des incapacités (parmi les « 15 ans ou plus » ne vivant pas en institution) et constatait que, même dans un futur rapproché, l'impact du vieillissement peut être important sur la demande d'un service et comporter de nombreuses variantes spatiales.

### DÉFINITION DE L'INCAPACITÉ

Le transport adapté est un service public qui vise une clientèle-cible, en l'occurrence la population dont la mobilité est réduite en raison d'incapacités légalement reconnues. Est définie comme personne à mobilité réduite toute personne dont la capacité de déplacement est réduite par une ou plusieurs incapacité(s) intellectuelle(s), physique(s) ou sensorielle(s), que ces incapacités, permanentes ou non, résultent du processus normal de vieillissement ou de problèmes de santé, temporaires ou chroniques. Dans le but de cerner la clientèle à mobilité réduite, quatre catégories d'incapacité, basées sur 10 critères ou types d'incapacité sont retenues : l'incapacité locomotrice-ambulatoire, l'incapacité locomotrice-non ambulatoire (en fauteuil roulant), l'incapacité mentale et l'incapacité visuelle (Tableau 1).

### TAUX DE PRÉVALENCE CHEZ LA POPULATION ÂGÉE AU QUÉBEC

Les taux de prévalence des incapacités parmi la population âgée de 15 ans ou plus peuvent être calculés en rapportant les fréquences des incapacités tirées des enquêtes aux données de population de recensement.

Certaines caractéristiques globales de la population avec incapacité ont pu être dégagées grâce à EQLA de 1986 (appliquées aux données démographiques de 1993). Le taux de prévalence le plus fort parmi la population québécoise âgée de 15 ans et plus et vivant dans

- 1 Y. Bussière, J.-P. Thouez, *et al.* (1996). *Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006*, 3 vol., MTQ, et INRS-Urbanisation, Montréal.
- 2 Les principales sources de données sur les clientèles à mobilité réduite sont les enquêtes sur la santé réalisées auprès d'échantillons ciblés, les taux de prévalence de handicaps étant trop faibles pour assurer une couverture statistique adéquate par les enquêtes sur le transport. La dernière source de données fiable sur le profil des incapacités des personnes âgées de 15 ans ou plus, non institutionnalisées, est l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités (ESLA) de 1986-1987 réalisée par Statistique Canada, l'enquête ultérieure de 1991 étant moins approfondie. Bien que le gouvernement fédéral ait abandonné ces enquêtes, Santé Québec a repris l'enquête en 1998 (EQLA 1998) ce qui permettra de mettre à jour les analyses, d'autant plus que le volet transport de l'enquête a été sensiblement amélioré. D'autres données sur le transport adapté proviennent du Répertoire statistique du transport adapté (annuel) du ministère des Transports du Québec.

Suite à la page 21

Suite de la page 20

**TABLEAU 1: DÉFINITION DES INCAPACITÉS**

CATÉGORIES D'INCAPACITÉ	TYPES D'INCAPACITÉ
Incapacité locomotrice : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inc. locomotrice-ambulatoire</li> <li>• Inc. locomotrice-non ambulatoire (en fauteuil roulant (1))</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficulté à marcher 350 m sans repos</li> <li>- Difficulté à monter et à descendre un escalier</li> <li>- Difficulté à transporter 1 objet de 4,5 kg sur 10 m</li> <li>- Difficulté à rester debout plus de 20 minutes</li> <li>- Difficulté à se pencher et à ramasser un objet</li> <li>- Difficulté à se servir de ses doigts</li> <li>- Difficulté à détendre les bras</li> </ul>
Incapacité mentale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficulté à parler et à être compris</li> <li>- Problèmes de mémoire ou d'apprentissage ou les deux</li> </ul>
Incapacité visuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconnu aveugle</li> </ul>

\*Remarque : la clientèle ambulatoire a une incapacité de type locomoteur, mais elle est capable de se déplacer en marchant, alors que la clientèle locomotrice non-ambulatoire nécessite un fauteuil roulant.

Source: ESLA, 1986, et étude de Bussièrre et al., 1996 pour le MTQ.

un ménage est celui de la déficience locomotrice ambulatoire (6 558 p. 100 000 habitants comparativement à 2 730 p. 100 000 pour la déficience mentale, 391 p. 100 000 pour la déficience locomotrice en fauteuil roulant et 93 p. 100 000 pour la déficience visuelle). On note que ces taux de prévalence augmentent sensiblement avec l'âge, notamment lorsqu'on passe de la tranche des 65-74 ans à celle des 75 ans et plus (Figure 1). Ainsi, des 613 000 personnes âgées de 15 ans ou plus vivant dans un ménage et ayant une incapacité, une forte majorité de personnes sont atteintes d'une incapacité locomotrice-ambulatoire (67 p. 100) et une proportion importante sont touchées par une incapacité mentale (28 p. 100). Le transport en automobile privée ou encore le transport en commun régulier peuvent s'accommoder des incapacités locomotrices légères par des mesures compensatrices (p. ex., autobus à plancher bas). Cependant, les clientèles plus gravement touchées (en fauteuil roulant) nécessiteront toujours un service spécialisé. Par ailleurs, à la suite de la désinstitutionnalisation, plusieurs sociétés de transport se sont retrouvées avec une clientèle majoritairement composée de personnes

avec incapacité mentale, ce qui pose des défis spécifiques d'accompagnement et de sécurité.

#### RECHERCHES ULTÉRIEURES

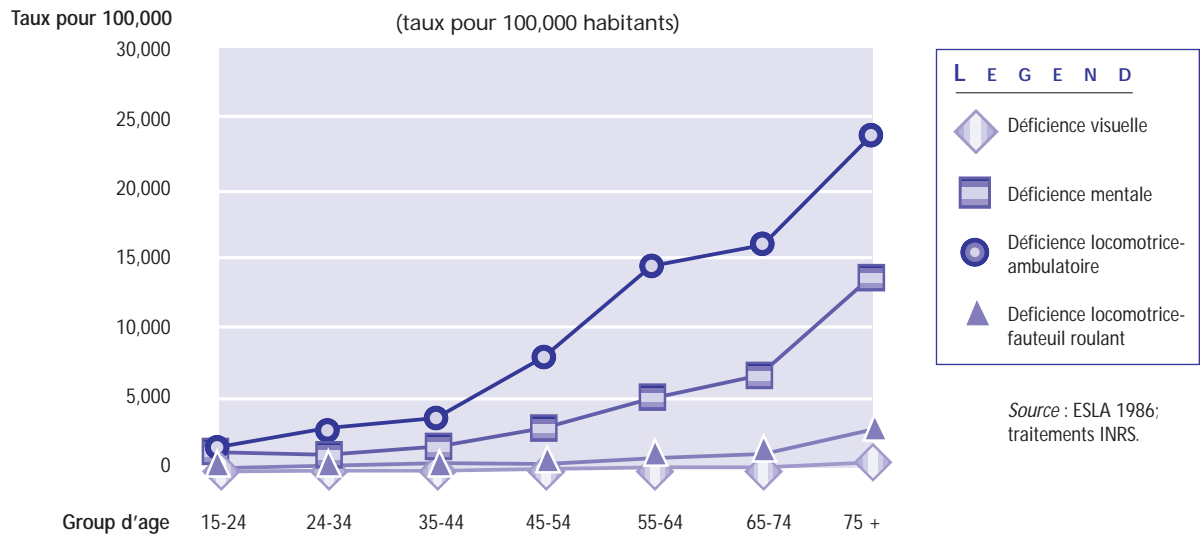
Lorsque les données de l'enquête EQLA 1998 paraîtront, il serait opportun de mettre à jour le diagnostic sur les incapacités ainsi que les études de prospective déjà anciennes sur la demande de transport adapté au Québec. La nouvelle enquête EQLA permettra de mesurer avec précision la demande de transport adapté par mode et par motifs, ce que ne permettaient pas les enquêtes ESLA précédentes. Il serait important de connaître la part du transport adapté par rapport au transport en commun régulier ainsi qu'au transport individuel. On doit s'attendre à ce que le transport adapté occupe une faible part dans la demande totale, mais il serait important de mesurer à quel point une partie de la demande est réprimée, faute d'une offre suffisante. On pourrait songer à divers scénarios dans lesquels on augmente la mobilité des personnes ayant des handicaps à un niveau comparable à celui de la population en général. On découvrirait une demande potentielle non satisfaite très importante. Par ailleurs il

Suite à la page 22



Suite de la page 21

**FIGURE 1:**  
**Taux de prévalence des incapacités par catégorie d'incapacité et par groupe d'âge, au Québec, ESLA 1986**



faudra tenir compte de l'accroissement de l'espérance de vie qui grossira les clientèles du quatrième âge, surtout chez les femmes, et s'interroger sur l'impact du vieillissement des banlieues sur la capacité à desservir ces populations. À notre connaissance, ces phénomènes nouveaux n'ont pas encore été étudiés.

**Yves Bussière**  
Professeur titulaire,  
INRS-Urbanisation

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec Yves Bussière ou Jean-Pierre Thouez aux adresses suivantes : [yves.bussiere@inrs-urb.quebec.ca](mailto:yves.bussiere@inrs-urb.quebec.ca) et [jean.pierre.thouez@umontreal.ca](mailto:jean.pierre.thouez@umontreal.ca).

## Améliorer les transports pour les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite qui peinent à utiliser les systèmes de transport sont déjà nombreuses et leur nombre va croître nettement dans les décennies à venir. Il est donc essentiel que les infrastructures et les systèmes de transport soient conçus et construits de façon à répondre à leurs besoins.

Cette publication met en évidence les principes essentiels et

les lignes directrices destinés à améliorer l'accessibilité de tous les modes de transport et des infrastructures sous-jacentes. Elle fournit également des exemples qui illustrent les bonnes pratiques adoptées par divers pays.

Cet ouvrage s'adresse aux dirigeants politiques, aux responsables de la planification, aux architectes et autres personnes travaillant dans le domaine des

transports. Il a pour objectif d'améliorer l'accès aux transports des personnes à mobilité réduite.

Pour plus d'information, consulter : Conférence européenne des Ministres des transports, *Améliorer les transports pour les personnes à mobilité réduite : Guide de bonnes pratiques*, Centre de documentation de la CEMT, 1999.

## Les facteurs d'inclusion sociale ont-ils changé?

Jusqu'à récemment, l'inclusion sociale était associée étroitement à l'accessibilité du travail. La croissance économique de ces dernières années et l'évolution démographique ont provoqué une baisse du chômage, ce qui devrait favoriser l'inclusion sociale. Cependant, au-delà de ces facteurs, la nature même de la nouvelle économie modifie la relation entre le citoyen et la société, et semble changer les bases de l'inclusion sociale. Dans un tel contexte, il est nécessaire de se demander si les bases de l'inclusion sociale ont changé au Canada et quels facteurs agissent sur elles. Pour étudier ces questions et en cerner l'incidence sur l'inclusion et l'intégration sociales, le Projet de recherche sur les politiques et le Centre de recherche interuniversitaire sur les transformations et les régulations économiques et sociales (CRITERES) ont parrainé un colloque intitulé *Les facteurs d'inclusion sociale ont-ils changé ?* qui s'est déroulé le 22 février dernier à l'Université de Montréal.

Comme l'a fait remarquer Gérard Boismenu, directeur du centre CRITERES, dans ses remarques de clôture, la notion d'inclusion sociale est ambiguë et difficile à cerner. L'inclusion est un vocable dont l'utilisation se généralise – le Canada n'y faisant pas exception – et qui semble décrire toute une série de mesures et de dispositifs touchant des catégories sociales laissées pour compte. Pour éviter de faire de l'inclusion et de la cohésion sociales une simple préoccupation fonctionnelle, il est, selon lui, nécessaire de situer la question dans l'univers de l'analyse des politiques.

Les bases de l'exclusion sont diverses et complexes, si bien qu'une action en matière d'inclusion ne peut que prendre la forme d'une intervention composite, que l'on ne saurait réduire à des formes instrumentales ou à des simples mécanismes. Pour ce faire, une analyse politique, articulée sur les relations sociales implicitement supportées ou induites par les diverses mesures, permet de dégager des logiques d'action publique et de les comparer dans le temps, mais surtout d'un pays à l'autre. Il est primordial de situer les mesures et les dispositifs mis en place par les gouvernements dans l'architecture d'ensemble des institutions, qui accompagnent et encadrent les manifestations d'exclusion et de marginalisation. Sans quoi, a expliqué Boismenu, les mesures ou dispositifs seraient considérés de façon désincarnée.

Si une action en matière d'inclusion suppose une politique intégrée et cohérente, peut-on considérer possible l'émergence d'une vision d'ensemble de l'inclusion dans le contexte politique et institutionnel canadien? Dans le cadre actuel, a affirmé Boismenu, il est plus vraisemblable que l'on se rabatte sur le plus petit dénominateur commun ou que les gouvernements canalisent leur intérêt sur quelques mesures emblématiques incarnant à elles seules la problématique de l'inclusion. De là, on peut croire que la dynamique de négociation engage sur le coup par coup, suivant en cela une logique incrémentale.

Avec le recul, a indiqué Boismenu, on est frappé par le caractère éphémère de certaines notions,

pourtant dominantes pendant un temps. L'« incitation » dans la protection sociale, l'« activation » de la population, la « cohésion » sociale et maintenant l'« inclusion » sociale sont de ces notions, en sont des exemples. Sans jamais disparaître totalement, elles s'éclipsent du devant de la scène. En somme, ces notions sont « jetables » alors que les réalités qu'elles désignent, a-t-il rappelé, sont durables (l'inégalité, l'exclusion, la socialisation, etc.). Dans un environnement de politique de recherche orientée, la vogue que connaissent certaines notions se répercute rapidement sur les priorités retenues par les organismes publics.

Comme chercheur, a rappelé Boismenu, il est important d'aborder ces questions en travaillant sur ses propres bases, en donnant un contenu à ces notions en leur rendant leur historicité, en traitant les phénomènes, les dispositifs, etc. en termes qualitatifs, en mettant en perspective les réalités par la comparaison, et en mettant l'accent sur les tendances d'ensemble tout autant que sur la différenciation des sociétés. C'est ce que l'on peut attendre de la recherche universitaire, qu'elle subisse ou non l'influence de la recherche orientée, et c'est là que sa contribution est la plus significative. Les travaux présentés dans le colloque sur les facteurs d'inclusion, a précisé Boismenu, se sont précisément inscrits dans cette démarche.

Pour plus d'information, les communications présentées dans le cadre du colloque *Les facteurs d'inclusion sociale ont-ils changé ?* sont disponibles à l'adresse : <http://www.criteres.umontreal.ca/communicationsinclusion.html>.



## Programme de recherche

### La formation professionnelle en transports

L'avenir de la formation professionnelle en transports dans les universités canadiennes soulève de nombreuses inquiétudes. Les centres de transport dans les universités canadiennes n'attirent plus autant d'étudiants. Le corps professoral vieillit et le manque anticipé de relève constitue un souci important. Aux États-Unis, entre temps, on investit des sommes importantes dans les milieux universitaires pour créer et financer des centres de transport qui font de la recherche dans des domaines précis des transports. Nos voisins du Sud sont ainsi capables d'attirer des étudiants canadiens rendant ainsi plus vulnérables les centres universitaires canadiens.

#### SURVOL HISTORIQUE

Il est important de placer la question de la formation en transports dans une perspective historique. En 1969, Transports Canada mettait sur pied un programme universitaire. La somme dédiée annuellement à ce programme était de 1,1 million de dollars jusqu'en 1983-1984, puis environ 2 millions de dollars en 1984-1985. Le programme a cependant été aboli en 1986 à l'issue de l'Examen des programmes. Durant son existence, près de 150 projets de recherche sur les transports, la plupart consacrés aux politiques, aux sciences sociales et à la recherche opérationnelle, ont été financés par des subventions négociées à la recherche octroyées par l'entremise des centres de transport dans les établissements suivants : Université Dalhousie, Université du Nouveau-Brunswick, Université de Montréal, Université McGill, Université Carleton, Université de Toronto/ Université York, Université

McMaster, Université de Waterloo, Université du Manitoba, Université Calgary et Université de la Colombie-Britannique. Environ 420 étudiants et étudiantes ont bénéficié d'une aide financière provenant dudit programme pour leurs études en transport.

Face aux inquiétudes quant à l'avenir de la formation professionnelle en transport au Canada, Transports Canada a fait faire un inventaire de cette formation au pays. Pour les besoins de cet inventaire, le secteur des transports a été défini de façon à englober les aspects suivants : les politiques et les lois en matière de transport; le génie; la planification et les systèmes de transport, y compris le volet « économique »; la sécurité; et les incidences sociales, économiques et environnementales. Toute formation *ad hoc* liée au transport, mais ne faisant pas partie d'un programme spécifique en transport débouchant sur un diplôme avec une concentration ou une spécialisation « transport », a été exclue de l'inventaire. Dans le milieu universitaire, on dispense un enseignement spécifique en transport aux étudiants dans les départements de génie civil, de commerce ou d'administration des affaires, de droit, de géographie et d'économie.

#### OBJECTIFS

Cet inventaire visait l'établissement d'une liste des programmes, mais aussi l'évaluation des aspects « qualité » et « demande » de la formation offerte. Il a été plus difficile d'obtenir de l'information sur ces deux aspects. L'inventaire a ciblé aussi les programmes d'enseignement professionnel en transport

offerts dans des établissements non universitaires du secteur public ainsi que ceux offerts par le secteur privé.

#### RÉSULTATS

L'inventaire a révélé qu'il n'existe qu'un petit nombre de programmes d'études universitaires complets en transport, en dehors de ceux qui sont offerts par les départements de génie civil, qui eux offrent des programmes fortement axés sur les routes et la circulation routière. De plus, ces programmes luttent pour leur survie dans le milieu universitaire. Des mesures ont été prises ces dernières années par les universités canadiennes afin de modifier leur offre de formation et de refléter ainsi l'évolution des besoins, l'aspect « logistique » par exemple, mais avec un succès limité.

Un nombre non négligeable de collèges communautaires et de CÉGEPs offrent des programmes en transport ou des programmes comportant un volet sur les transports et la logistique. Certains dispensent des cours en transports et en logistique. Parfois, le tout se fait avec le concours d'organismes professionnels comme l'Institut canadien du trafic et du transport (ICTT) ou l'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC). Ces cours optionnels sont offerts dans le cadre de programme d'études commerciales ou d'éducation permanente. Les programmes les plus complets se retrouvent au Québec et au Nouveau-Brunswick. En Ontario, les transports et la logistique font partie du cursus d'autres programmes d'études commerciales.

Il ressort de cet inventaire que la demande de diplômés en transport a été plutôt modérée ces

*Suite à la page 25*



*Suite de la page 24*

dernières années. Tant les entreprises de transport que les gouvernements ont traversé une période de compression. Les principaux débouchés sont en logistique et en gestion de la chaîne d'approvisionnement. Parmi toutes les universités recensées, l'insuffisance du financement a été soulignée comme une préoccupation majeure, peu importe la discipline. Pour certains du monde universitaire canadien, la question de l'interdisciplinarité des transports fait partie intégrante

du problème de la survie de la formation professionnelle en transport. Pour résoudre les problèmes actuels et futurs à cet égard, certains universitaires voient le besoin de créer davantage de réseaux interdisciplinaires pour mieux comprendre le contexte élargi. La pénurie de stages dans des entreprises canadiennes a aussi été associée au problème. Chose certaine, les spécialistes en transport constitueront toujours une ressource essentielle pour le Canada. En ce

sens, l'inventaire fait pour Transports Canada démontre que la question de la formation professionnelle en transport mérite une attention particulière.

Pour plus d'information, consulter le rapport *Inventaire des formations professionnelles en transports*, à l'adresse : <http://www.tc.gc.ca/pol/fr/reportfra/InventaireFormationsTransports> ou communiquer avec Roger Roy, directeur général, Analyse économique, Politiques, Transports Canada, à l'adresse suivante : [royr@tc.gc.ca](mailto:royr@tc.gc.ca).

## Pour permettre aux professionnels du transport de demain de traiter le changement climatique

La conception de systèmes de transport durables, au même titre que la planification urbaine, est considérée comme essentielle à l'amélioration de la qualité de l'environnement des villes ainsi qu'au respect des engagements internationaux pris par le Canada à l'égard du changement climatique. Pour en apprendre davantage au sujet de la formation des professionnels du transport de demain, le Centre pour un transport durable a entrepris une étude en deux volets dont les résultats ont paru en janvier 2001.

Les auteurs de l'étude ont suivi deux méthodes : ils ont examiné 297 programmes d'études universitaires dans l'ensemble du pays et ils ont mené une enquête auprès de 119 enseignants dans le domaine du transport, également répartis à l'échelle du Canada.

Des 297 programmes de cours compris dans l'échantillonnage, seulement 26 comportaient à la fois un niveau élevé de contenu consacré au transport et un niveau élevé de contenu environnemental. Les chercheurs y ont relevé l'absence de matériel commun tels que des livres, des articles ou d'autres lectures qui constitueraient un noyau intellectuel propre à une discipline bien établie. Autrement dit,

même là où se manifeste une certaine intégration des champs d'étude, on ne peut guère parler d'interdisciplinarité. Bien que les programmes universitaires aient fait une plus grande place aux questions environnementales pendant la dernière décennie, celles-ci brillent toujours par leur absence dans le volet transports de la formation en génie.

L'enquête menée auprès des enseignants a révélé l'existence d'un noyau d'enseignants conscients de l'environnement qui pourraient être mis à contribution afin de créer un programme qui intègre mieux les deux disciplines. Pour des raisons restées inexplicables dans le rapport, les professeurs en Ontario sont les plus réceptifs à l'idée d'une approche interdisciplinaire des études sur le transport. Le Centre pour un transport durable poursuit son travail, en collaboration avec des chercheurs, dans le but d'élaborer une vision de ce que pourrait être un programme de formation en matière de systèmes de transport durables.

Pour de plus d'information, consulter : Anthony Perl et Michael Bates, *Pour permettre aux professionnels du transport de demain de traiter le changement climatique*, Centre pour un transport durable, 2001; à l'adresse : <http://www.cstctd.org/CSTctstpub.htm>.



Boîte à outils



## Guide de renseignements sur le transport

Tirez-vous le maximum des données recueillies par Statistique Canada? Savez-vous quelle information est disponible et y avez-vous facilement accès?

Statistique Canada rassemble et publie une masse de données sur tous les modes de transport. Ce guide rend compte des sources clés dans ce domaine et explique comment y accéder. Il contient une description de chaque sondage effectué par Statistique Canada qui touche de près ou de loin au transport : titre du sondage, nom d'une personne-ressource, numéros de téléphone et de télécopieur, bref survol des renseignements pertinents, périodicité du sondage, numéro de catalogue, source à consulter.  
[http://www.statcan.ca/francais/freepub/50F0001GIF/free\\_f.htm](http://www.statcan.ca/francais/freepub/50F0001GIF/free_f.htm)

### STATISTIQUES DES TRANSPORTS EN AMÉRIQUE DU NORD

*Statistiques des transports en Amérique du Nord* réunit un ensemble exhaustif d'indicateurs statistiques sur l'utilisation, le rendement et l'impact des transports en Amérique du Nord. Il contient plus de 90 tableaux de données complétés de chiffres, de cartes et de documents techniques approfondis décrivant les catégories de données et contenant des définitions pour chaque pays.

Sous l'égide de l'Échange des statistiques des transports en Amérique du Nord, la réalisation de ce rapport a été coordonnée par le Bureau of Transportation Statistics des États-Unis en collaboration avec Statistique Canada et Transports Canada, de même qu'avec d'autres organismes partenaires du Mexique (l'Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, l'Instituto

Mexicano del Transporte et la Secretaría de Comunicaciones y Transportes) et du Census Bureau des États-Unis.

[http://www.statcan.ca/francais/freepub/50-501-XIF/free\\_f.htm](http://www.statcan.ca/francais/freepub/50-501-XIF/free_f.htm)

### STRATEGIS : RENSEIGNEMENTS SUR L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS

Industrie Canada a mis sur pied un site Web sur les affaires qui contient une foule d'information sur l'industrie du transport. La Direction générale des industries de l'automobile et des transports stimule la croissance et la compétitivité du secteur automobile et du secteur des transports et services au Canada.

[http://strategis.ic.gc.ca/sc\\_indps/sectors/frndoc/tran\\_hpg.html](http://strategis.ic.gc.ca/sc_indps/sectors/frndoc/tran_hpg.html)

### EN LIGNE : STATISTIQUES NATIONALES SUR LE TRANSPORT (É.-U.)

*National Transportation Statistics* (NTS) est une publication annuelle préparée par le Bureau of Transportation Statistics. Elle contient des données détaillées sur le système de transport américain à l'échelle nationale, son rendement économique, son dossier de sécurité, la consommation d'énergie et les incidences environnementales.  
<http://www.bts.gov/ntda/nts/nts.html>

### INTERNATIONAL TRANSPORT RESEARCH DOCUMENTATION (ITRD) : BASE DE DONNÉES DE L'OCDE

La base de données ITRD est constituée de renseignements bibliographiques : références à des ouvrages publiés dans le monde entier, projets de recherche en cours et programmes informatiques sur tous les aspects de la recherche routière, du

transport et de la planification en matière de circulation. Les notices qu'elle contient comprennent des données bibliographiques, des résumés et des renseignements propres à l'indexation. Le fichier est en anglais, mais on y trouve quelques résumés et mots clés en allemand, en français et en espagnol. Parmi les sources, on compte environ 850 revues spécialisées provenant de 40 pays, des livres, des rapports, des dissertations, des brevets d'invention, des normes et spécifications ainsi que des actes de colloques.  
<http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/road/stats/IRRD/IRRD.HTM>

JF

L'équipe Horizons du PRP

#### Éditeur en chef

Allen Sutherland

#### Éditeur

Patrick Morin

#### Collaborateurs

Éric Bélair	Matthieu Mellon
Saphina Benimahdu	Keith Patterson
Jeffrey Frank	Isabelle Steers
Michelle Gagnon	Greg Sweet
Paul Halucha	Daniel Wolfish

Traduction : TPSGC

Révision : PMF Services de rédaction Inc.

Conception et mise en page :  
Zsuzsanna Liko Visual Communication Inc.

*Horizons* est publié tous les deux mois par le Secrétariat de la recherche sur les politiques afin de stimuler l'échange d'information entre les chercheurs de l'intérieur et de l'extérieur de l'administration publique fédérale qui s'intéressent aux politiques.

Pour les commentaires, les questions, les demandes d'abonnement ou les changements d'adresse, voici nos coordonnées :

Courriel : [horizons@prs-srp.gc.ca](mailto:horizons@prs-srp.gc.ca)  
Téléphone : (613) 947-1956  
Télécopieur : (613) 995-6006

© Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2001

