

# Chapitre 2

## Le contexte de l'examen du Comité

---

Les transports jouent un rôle important dans l'économie canadienne. Avec une petite population étalée sur un immense territoire géographique et une économie à forte vocation commerciale, le Canada est particulièrement tributaire d'un réseau de transport efficace et bien aménagé. Telle est la réalité aujourd'hui, qui n'est guère différente de la situation qui prévalait il y a un siècle. Les points de vue sur la façon dont le gouvernement peut créer un réseau de transport efficace ont radicalement changé au fil des ans et tout particulièrement depuis 20 ans.

Les changements profonds survenus dans le rôle que le gouvernement jouait dans le secteur des transports ont partiellement servi de toile de fond à l'examen du Comité. L'examen s'est également déroulé dans le contexte d'une évolution constante de l'économie canadienne et de l'économie mondiale. Cette évolution présente de nouvelles possibilités et de nouveaux défis aux fournisseurs et aux usagers de services de transport. En même temps, elle soulève de nouvelles questions sur le cadre stratégique créé en vue de stimuler le développement d'un réseau de transport efficace.

### Contexte des politiques

En 1961, la Commission royale MacPherson a publié un rapport charnière qui continue à ce jour d'exercer une profonde influence sur la politique des transports. Suite aux recommandations de la Commission, le principe de la concurrence entre les modes de transport est devenu la pierre angulaire de la *Loi nationale sur les transports* de 1967. Conformément aux recommandations de la Commission MacPherson, cette loi a également adopté le principe du financement par l'utilisateur (encore que sa mise en œuvre ait été plutôt limitée).

Dans la révision suivante de la législation relative aux transports, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, le principe de la concurrence a été élargi pour s'appliquer à l'intérieur d'un mode de transport et entre les modes; la concurrence devait désormais servir de principale force motrice dans tout le réseau. La loi de 1987 a également abouti à une plus grande déréglementation de l'industrie du transport aérien et du secteur du camionnage, établi des

mesures pour favoriser la concurrence dans le secteur ferroviaire et prévu l'arbitrage de différends.

Cinq ans après son entrée en vigueur, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* a fait l'objet d'un examen statutaire par la Commission d'examen de la *Loi sur les transports nationaux* (CELTN). Au cours de cet examen, qui a eu lieu à la toute fin de la plus grave récession survenue depuis la Deuxième Guerre mondiale, la CELTN s'est concentrée sur les restrictions législatives empêchant les transporteurs de réduire leurs coûts. Ses recommandations ont abouti à la présentation de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996.

### **La Loi sur les transports au Canada**

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC), qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1996, marque l'aboutissement des efforts visant à actualiser et à moderniser la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LTN 1987) et la *Loi sur les chemins de fer*, vénérable pilier de la réglementation de l'industrie ferroviaire depuis la fin du dernier siècle. La LTC a poursuivi la tendance à la déréglementation et à la commercialisation :

- La LTC a introduit la notion de préjudice commercial important, selon laquelle, avant que l'Office des transports du Canada n'accorde une mesure de redressement à un expéditeur, il doit être convaincu que l'expéditeur subirait un préjudice commercial important sans ladite mesure.
- Sur le plan de la réglementation des compagnies aériennes, de nouvelles mesures de protection des consommateurs ont été instaurées et les conditions plus strictes de délivrance de licences que la LTN de 1987 avait prévues pour la desserte du Grand Nord ont été éliminées.
- Dans le secteur ferroviaire, la LTC a introduit des dispositions sur la vente et l'abandon des lignes de chemin de fer qui ont permis aux compagnies ferroviaires de rationaliser leurs réseaux plus facilement. Elle a également abaissé les obstacles à l'entrée sur le marché. Ses dispositions sur l'arbitrage ont été modifiées et étendues à l'approvisionnement par eau dans le Nord et aux taux de transport du grain; l'accessibilité au recours a aussi été mise à la disposition des administrations ferroviaires de banlieue et des exploitants de services ferroviaires voyageurs.

D'autres réformes importantes ont résulté de l'adoption de la LTC. (Voir l'annexe 2 pour d'autres précisions sur la LTC et ses réformes.) Pour l'Office, la LTC de 1996 a amené de nouvelles restrictions et de nouveaux pouvoirs,

notamment le pouvoir élargi d'entendre les plaintes des personnes ayant une déficience au sujet de tous les modes de transport de compétence fédérale.

D'autres modifications ont été apportées à la LTC en 2000. Une première série de modifications, qui portait sur l'industrie du transport aérien, a été introduite pour calmer les inquiétudes suscitées par l'acquisition des Lignes aériennes Canadien International par Air Canada. Un second ensemble de réformes a répondu aux préoccupations de l'Ouest du Canada en se fondant sur les conclusions des rapports de l'honorable W. Estey et de M. Kroeger sur le système de manutention et de transport du grain.

### ***Commercialisation et décentralisation***

Parallèlement à la diminution de la réglementation, on a assisté depuis les vingt dernières années à d'importantes compressions des subventions publiques et à une amputation majeure du rôle direct que le gouvernement fédéral jouait dans la prestation des services de transport. Autour des deux thèmes de la commercialisation et de la décentralisation, des changements assez draconiens sont survenus. Le gouvernement fédéral a parachevé la privatisation d'Air Canada en 1989 et des Chemins de fer nationaux du Canada en 1995. Plusieurs traversiers de la côte est ont également été privatisés, alors que l'exploitation d'autres a été confiée aux gouvernements provinciaux ou remplacée par d'autres moyens de transport, comme le pont reliant le continent à l'Île-du-Prince-Édouard. Les principales composantes des infrastructures aériennes et maritimes du Canada sont aujourd'hui gérées par des organismes indépendants sans but lucratif (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, NAV Canada et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent).

Cette transition vers un contexte plus commercial s'est également soldée par la réduction ou l'élimination des subventions publiques et par l'importance accrue attachée au principe du financement par l'utilisateur. Le budget fédéral de février 1995 a annoncé l'élimination des programmes de subventions prévus par la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et l'abrogation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. VIA Rail a réduit sa dépendance à l'égard des subventions, augmentant le pourcentage de son budget d'exploitation financé par les usagers. De même, pour Marine Atlantique et d'autres exploitants privés de traversiers touchant des subventions, le rapport entre les recettes générées par les usagers et la somme des charges d'exploitation et des frais généraux s'est amélioré.

## **Pressions et défis**

Le cadre stratégique qui a été construit pour stimuler l'efficacité du réseau de transport est aujourd'hui mis à rude épreuve. Au cœur des nombreuses remises en question du cadre stratégique actuel, il faut mentionner un certain nombre de grandes tendances sociales et économiques.

### ***La mondialisation et l'intégration des économies nord-américaines***

Le commerce international et l'internationalisation des affaires sont à la hausse depuis des décennies, mais le rythme de changement s'est accéléré depuis 20 ans. L'économie canadienne, qui est éminemment ouverte depuis longtemps, est nettement plus axée sur l'extérieur depuis dix ans. Depuis la signature de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis et, par la suite, de l'ALÉNA, les rapports économiques que le Canada entretient avec les États-Unis en particulier se sont nettement resserrés. Un réseau de transport efficace est indispensable pour aider les entreprises canadiennes à être concurrentielles sur un marché nord-américain et mondial plus intégré. En même temps, les compagnies de transport sont de plus en plus tenues d'améliorer leur capacité de conquérir une partie du trafic nord-américain. Dans le secteur des transports, comme dans d'autres domaines, la dynamique penche vers une diminution du nombre d'entreprises, qui sont de plus en plus grandes. Les entreprises ont fusionné pour réaliser des économies, élargir l'ampleur de leurs services (y compris leur rayonnement géographique) et accroître leur emprise sur le marché.

Il est raisonnable de s'attendre que la tendance se maintiendra. De plus, à l'avenir, les producteurs canadiens ne pourront peut-être plus compter sur la faiblesse du dollar canadien pour que leurs exportations soient attrayantes sur l'arène internationale. La dépréciation importante du dollar canadien a beaucoup contribué à l'amélioration de la compétitivité des produits canadiens au cours des dix dernières années. Mais il se peut que cette béquille ne soit plus là à l'avenir. Il se peut en effet qu'au cours des années à venir, les pressions qui s'exercent sur les transporteurs pour qu'ils soient de plus en plus concurrentiels et qu'ils appuient les efforts d'autres entreprises canadiennes dans les épreuves de la concurrence internationale s'intensifient.

### ***Faiblesse des prix des produits de base***

Le secteur primaire n'a pas connu le boom économique extraordinaire au cours de la seconde moitié des années 1990. Les prix du charbon, du grain, du bois d'œuvre et de la plupart des produits forestiers et des produits de la

pêche sont restés bas. Il se peut que cette situation ne soit que provisoire et résulte de la restructuration de l'Europe de l'Est et de la crise financière qui a frappé l'Asie de l'Est, mais les prix réels des produits de base (à l'exception du secteur de l'énergie) affichent une tendance à la baisse. Étant donné que les transports représentent un élément important du prix après livraison des produits à base de ressources naturelles, les producteurs sont tenus de comprimer leurs coûts de transport. Il n'est donc pas étonnant que les producteurs canadiens de produits de base qui se heurtent à la faiblesse des prix de leurs principaux produits soient parmi les critiques les plus virulents de la politique canadienne des transports.

### ***Resserrement du contrôle des dépenses publiques***

Pendant la phase de fléchissement de l'économie du début des années 1990, les pouvoirs publics ont été sommés de réduire leurs déficits et de maîtriser le fardeau de la dette publique. C'est un facteur important qui est entré en ligne de compte dans la cession des infrastructures aériennes et maritimes à des organismes sans but lucratif, et dans d'autres initiatives visant à réduire la participation et l'appui du gouvernement au secteur des transports. Alors que les compressions des dépenses associées à la vigueur de l'économie durant la seconde moitié des années 1990 ont permis de maîtriser les déficits, les gouvernements hésitent toujours à se lancer dans des programmes de grosses dépenses. Cette nouvelle attitude est partiellement attribuable aux leçons du passé et à la reconnaissance que la vigueur de la croissance économique ne peut être alimentée indéfiniment. De plus, les gouvernements sont sommés d'augmenter leurs dépenses dans le domaine de la santé et d'autres secteurs clés, ainsi que de réduire les impôts à un niveau qui soutienne mieux la comparaison avec la situation qui prévaut aux États-Unis. Ils devront donc être plus inventifs à l'avenir en formant des partenariats, en montant des coentreprises et en faisant un emploi stratégique des deniers publics pour aller chercher d'autres fonds d'investissement.

### ***Internet et les affaires électroniques***

Les technologies de l'information et des communications ont révolutionné la façon dont les entreprises mènent et organisent leurs activités. Les conséquences pour le domaine des transports sont doubles. Premièrement, la technologie de l'information a très nettement amélioré la coordination et l'efficacité des transports. Deuxièmement, les impératifs du secteur des transports évoluent à mesure que les entreprises adaptent leurs pratiques pour viser la gestion totale du processus d'approvisionnement et tirer parti des occasions offertes

par les nouvelles technologies. Des transports efficaces, fiables et rapides sont la clé de voûte des délais de production et de distribution plus serrés qui caractérisent aujourd'hui les opérations commerciales modernes. En ce qui concerne la politique des transports, la difficulté consiste à s'assurer que la législation appuie l'adoption de ces technologies et offre la capacité d'améliorer très nettement la productivité de l'industrie.

### ***Préoccupations environnementales***

En tant que gros consommateur de produits pétroliers, le secteur des transports est forcément au cœur des préoccupations environnementales croissantes. Au fil des ans, les problèmes locaux de pollution atmosphérique ont beaucoup retenu l'attention des décideurs. Le débat fait rage aujourd'hui sur les conséquences planétaires possibles (réchauffement de la planète et changements climatiques) de la consommation de ces ressources énergétiques par l'être humain.

Alors que des normes d'émission et des mesures antipollution connexes ont été adoptées au Canada, les préoccupations environnementales et les objectifs de développement durable n'occupent pas une grande place dans le cadre stratégique fédéral qui régit actuellement le secteur des transports. Les paramètres environnementaux sont notoirement absents de l'énoncé de politiques qui figure à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*. Des mécanismes sont nécessaires pour donner effectivement suite aux préoccupations relatives au développement durable et assurer la coordination des politiques relatives à l'environnement et aux transports.

### ***Urbanisation***

Le Canada est un pays très urbanisé avec des zones densément peuplées autour d'un certain nombre de grands centres urbains. Depuis plusieurs décennies, la part de la population qui vit dans les grandes régions métropolitaines a nettement augmenté. Plus du cinquième des habitants du Canada sont aujourd'hui concentrés dans la région métropolitaine la plus vaste du pays, le Golden Horseshoe, dans le Sud de l'Ontario. La prestation et la gestion des services de transport, aussi bien des voyageurs que des marchandises, dans des villes de plus en plus encombrées sont devenues une difficulté majeure.

Les problèmes de transport sont aggravés dans les centres urbains par un agencement imparfait des compétences et des pouvoirs gouvernementaux. Les zones urbaines sont indiscutablement le théâtre des plus graves

problèmes de transport auxquels se heurtent les Canadiens : encombrements, accidents, pollution atmosphérique, etc. Or, la gestion des villes est fragmentée, les municipalités poursuivant souvent leurs propres objectifs en entrant en conflit avec les communautés voisines et en disposant de pouvoirs de taxation extrêmement limités. Bien que les responsabilités constitutionnelles du gouvernement fédéral soient limitées, il a un rôle légitime à jouer, parce que les problèmes des transports urbains figurent en tête des difficultés générales qu'il faudra résoudre pour établir un solide régime de transport au Canada.

## **Facteurs influençant la prise de décisions en matière de transport**

Les forces économiques et sociales réclament un réseau de transport plus efficace et plus respectueux de l'environnement, qui soit capable de satisfaire aux nouvelles exigences logistiques qui résultent de l'adoption des technologies de l'information. En même temps, ces forces soulèvent de nouvelles questions sur le cadre stratégique existant et sa capacité de créer le type de réseau de transport qui réponde aux besoins des Canadiens.

Lorsqu'on évalue le système actuel, la nature des incitatifs qui régissent l'action des usagers et des fournisseurs de services de transport revêt une importance cruciale pour les voyageurs, expéditeurs, transporteurs, gouvernements et organisations sans but lucratif responsables des infrastructures. Ces incitatifs déterminent si des ressources appropriées sont affectées au secteur des transports, si elles y sont réparties comme il se doit et si elles sont utilisées efficacement pour offrir des services répondant aux besoins des expéditeurs et des voyageurs. Les forces économiques et sociales dont on vient de parler polarisent l'attention sur un certain nombre de faiblesses potentiellement importantes des incitatifs présentement en place.

- Premièrement, ces forces polarisent l'attention sur les problèmes d'incitation posés par l'incapacité de fournir des signaux de prix précis aux usagers des services de transport.

Dans un réseau de transport efficace, tous les coûts se reflètent dans les prix facturés au titre des services offerts. Cela englobe les frais engagés par les entreprises qui assurent le transport des marchandises et des passagers et les coûts assumés par les gouvernements ou d'autres pour l'exploitation et l'entretien des infrastructures fixes nécessaires aux activités de transport. Cela comprend également les coûts que les activités de transport imposent à la société, comme la congestion et la pollution.

La *Loi sur les transports au Canada* reconnaît le principe de l'établissement de prix justes qui garantissent un réseau « utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants ». Or, bien des frais perçus au titre des services et des infrastructures de transport fournis par l'État ne reflètent pas ce que coûte la satisfaction des besoins des divers usagers.

De plus, on a enregistré peu de progrès dans l'adoption de redevances et de frais qui feraient en sorte que les usagers des transports reconnaissent les coûts que leurs activités imposent à la société. Cette dernière situation est lourde de conséquences à une époque où l'on se préoccupe de plus en plus des retombées sur l'environnement et des retards et inconvénients que les usagers s'imposent les uns aux autres dans des infrastructures urbaines de plus en plus congestionnées. L'élaboration de politiques visant à sensibiliser les usagers des transports au coût de leurs activités soulève des questions complexes qui ont un rapport avec les responsabilités et les préoccupations des trois paliers de gouvernement.

- Deuxièmement, ces forces soulèvent des questions quant aux incitatifs qui influencent les activités des fournisseurs publics et sans but lucratif d'infrastructures de transport.

Dans un contexte de compression des dépenses, il est très important d'assurer une affectation judicieuse des ressources limitées dont on dispose pour les infrastructures de transport. Les arrangements institutionnels et les systèmes d'établissement de rapports doivent jouer un rôle accru pour orienter les décideurs et rationaliser les dépenses publiques consacrées à ces infrastructures.

Les organismes sans but lucratif créés pour gérer les aéroports, les ports, le système de navigation aérienne et la Voie maritime du Saint-Laurent ne représentent qu'une tentative d'injecter une plus grande discipline commerciale dans l'exploitation des infrastructures. Même si les organisations chargées de gérer les infrastructures de transport aérien et de transport maritime n'en sont encore qu'au tout début de leur existence, il se peut que l'approche générale adoptée par le gouvernement pour la commercialisation des infrastructures de transport aérien et de transport maritime constitue un modèle utile, applicable à d'autres formes d'infrastructures de transport.

- Troisièmement, ces forces incitent plusieurs expéditeurs et voyageurs à mettre en question la capacité des forces du marché et des incitations commerciales d'atteindre les objectifs en matière de transport.

Sur les trois préoccupations que suscitent les incitatifs dans le secteur des transports, c'est celle-ci qui remet le plus en question la politique actuelle. La confiance dans les forces du marché comme principal moyen d'organiser les activités dans le secteur des transports est l'une des clés de voûte de la politique gouvernementale. Ces forces ont un certain attrait, car elles constituent un mécanisme impartial qui réussit généralement à stimuler l'efficacité. Mais si, à l'issue des fusions qui ont lieu dans le secteur des transports, les marchés ne sont pas concurrentiels ni ne parviennent à l'efficacité, il se peut alors qu'une intervention politique s'impose, soit pour trouver des moyens d'accroître la concurrence, soit pour lui trouver des succédanés d'ordre réglementaire.

Même s'il y a eu des fusions aux États-Unis et au Canada, les préoccupations suscitées par le niveau élevé de concentration sur les marchés des transports sont beaucoup plus vives au Canada. Nous avons longtemps été limités à deux grandes compagnies ferroviaires au Canada, contre une demi-douzaine aux États-Unis (même après les fusions récentes). Le marché canadien du transport aérien intérieur n'a plus aujourd'hui qu'un transporteur dominant. Une seule entreprise domine les services d'autocars. Le secteur des messageries interurbaines est lui aussi éminemment concentré dans les deux pays. L'une des grandes tâches auxquelles le Comité a dû s'atteler consistait à déterminer si et dans quelle mesure l'évolution de la structure des marchés remettait en question le principe accepté depuis l'adoption de la LTN de 1987 selon lequel les pressions du marché devaient être la principale force qui façonne l'évolution du secteur canadien des transports.

## **Une perspective modale**

Dans l'élaboration d'une politique, le Comité reconnaît que les préoccupations suscitées par les incitatifs s'appliquent différemment aux divers modes. Les questions diffèrent selon que les infrastructures sont fournies par l'industrie, le gouvernement ou des organisations sans but lucratif. Les préoccupations soulevées par les coûts sociaux sont plus vives dans certains secteurs que dans d'autres. Par ailleurs, la concentration du marché n'est pas un problème dans tous les modes; ce n'est pas un problème dans ceux où il est relativement facile à de nouveaux transporteurs de pénétrer. Les distinctions modales sont très importantes, étant donné que les principaux protagonistes de certains modes relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, alors que d'autres modes sont essentiellement de la compétence des provinces ou des municipalités.

### *Transport ferroviaire*

Les compagnies ferroviaires ont été principalement de compétence fédérale dans le passé, mais, avec l'essor de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local, il existe aujourd'hui plusieurs compagnies de compétence provinciale. Mais toutes partagent la caractéristique traditionnelle de l'intégration verticale des infrastructures et des opérations. En outre, elles ont toutes une vocation commerciale, de sorte que, si certaines parties des infrastructures et des opérations ne sont pas commercialement viables, les compagnies ont le droit de se dessaisir des infrastructures et d'y cesser toute activité. La politique doit tenir compte du besoin de mesures qui incitent les compagnies ferroviaires commerciales à fournir des infrastructures et des services de transport qui sont efficaces.

### *Transport routier*

Les infrastructures routières sont fournies principalement par les gouvernements provinciaux, avec l'aide des municipalités. La participation du gouvernement fédéral est limitée. Les gouvernements fédéral et provinciaux perçoivent des taxes sur les carburants que consomment les véhicules routiers, mais il ne s'agit pas de redevances d'utilisation et ces taxes ne reflètent pas les coûts que les différents types d'usagers imposent au réseau routier. De plus, la fourniture d'infrastructures routières n'est pas guidée par des principes commerciaux, même s'il y a une certaine corrélation entre les investissements routiers et les volumes de circulation.

Il est relativement facile d'entrer dans l'industrie du camionnage et d'en sortir, en partie parce que les usagers de la route (contrairement aux compagnies ferroviaires) n'assument pas le risque financier d'investissements massifs dans les infrastructures. Ainsi, dans le secteur du camionnage, la concurrence devrait logiquement favoriser les bons effets du marché, sous réserve d'une bonne tarification de l'utilisation de la route.

### *Transport aérien*

Les compagnies aériennes relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Alors qu'une bonne partie des infrastructures aériennes du Canada sont aujourd'hui fournies par des organismes sans but lucratif, on attache beaucoup d'importance aux incitatifs qui régissent les décisions de ces exploitants indépendants des aéroports et du système de navigation aérienne. Il faut examiner si ces organismes sont incités à prendre des décisions qui appuient l'aménagement d'un secteur aérien efficace.

Dans le cas des transporteurs aériens, le fort niveau de concentration du transport aérien intérieur est une préoccupation majeure. Il faut étudier les moyens possibles de renforcer la concurrence pour que les aiguillons du marché aient plus de chances de donner des résultats conformes à l'intérêt public.

### *Transport par eau*

Le transport par eau utilise des infrastructures « naturelles » (océans, lacs, cours d'eau et havres), mais certains investissements sont quand même nécessaires dans les infrastructures, notamment le dragage, les brise-lames, les aides à la navigation et les opérations de déglacage. La fourniture des infrastructures maritimes a toujours été une responsabilité du gouvernement fédéral, mais les principaux ports et la portion canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent sont aujourd'hui exploités par des organismes sans but lucratif. À l'instar des infrastructures aériennes, la question est de savoir si les exploitants privés sont soumis à des modes de gestion qui stimulent l'efficacité.

Le transport maritime des marchandises est assuré par des transporteurs commerciaux qui exercent leur activité dans un secteur éminemment concurrentiel. Le transport des voyageurs n'est pas guidé au même degré par les mêmes principes commerciaux. Les subventions versées par le gouvernement fédéral aux services de traversiers ont diminué ces dernières années, et plusieurs services de la côte est ont été soit privatisés, soit carrément supprimés. Il reste certains services subventionnés sur les deux côtes; ils permettent au gouvernement fédéral de s'acquitter de ses obligations constitutionnelles ou de maintenir des services de longue date rendus à des communautés éloignées.

### *Transports urbains*

Les transports urbains sont de compétence provinciale et municipale. La participation du gouvernement fédéral a été minime et se limite à la réglementation des émissions et de la sécurité des véhicules et à des dépenses spéciales. Les infrastructures routières sont fournies à même les recettes publiques générales, principalement par les municipalités, même si les subventions provinciales et les projets de construction de routes peuvent y jouer un rôle.

Les transports en commun, notamment les autobus et les trains de banlieue, sont toujours essentiellement fournis par les pouvoirs publics plutôt que par

le secteur privé. Les entreprises de transport ferroviaire à courte distance sont en général des entreprises publiques fortement subventionnées. L'importance des subventions reflète à la fois une politique sociale qui consiste à offrir des services de transport à ceux qui ne sont pas en mesure de conduire et la reconnaissance du fait que la réduction des embouteillages de la circulation profite aux automobilistes et réduit le besoin d'engager de nouveaux investissements routiers.

La motivation commerciale n'a pratiquement aucun rôle à jouer dans les transports urbains. Il y a un vaste écart entre les coûts des transports urbains (que ce soit en voiture ou en véhicule de transports en commun) et le prix que paient les usagers. De plus, les signaux transmis aux usagers de la route sont déformés, car ils n'indiquent jamais les coûts sociaux énormes de l'usage accru de l'automobile dans les centres urbains.

C'est sur cette toile de fond de son examen que le Comité traite, au chapitre suivant, des principes et des thèmes qui lui ont servi à entreprendre et à orienter ses travaux.