



## *2020 - Vision sur le transport au Manitoba*

### *Rapport sur les orientations stratégiques*



## **Orientations stratégiques – Table des matières**

• <b>Aperçu de la Vision 2020 sur le transport au Manitoba</b>	Page 1
• A. Introduction : Information de référence, objectifs et mandat	Page 4
• B. Processus de consultation	Page 6
• C. Points satisfaisants et doléances	Page 7
• <b>D. Thèmes :</b>	
(1) Sécurité	Page 9
(2) Accès équitable	Page 13
(3) Financement durable	Page 14
(4) Gérance de l'environnement	Page 16
(5) Développement économique	Page 17
(6) Réseau multimodal	Page 20
(7) Innovation technologique	Page 22
(8) Efficience et efficacité du réseau	Page 23
(9) Prestation des services liés à l'infrastructure	Page 24
(10) Efficacité de la planification et de la gestion	Page 27
(11) Engagement et responsabilité politiques	Page 29
• <b>Annexe A</b> Règle de comptabilité n° 3050	Page 32

## Aperçu de la Vision 2020 sur le transport au Manitoba

- L'objet du processus de consultation de la Vision sur le transport au Manitoba était de veiller à ce que le public soit bien sensibilisé aux défis relatifs à l'infrastructure des transports et de l'encourager à participer au débat et à partager la responsabilité à l'égard de solutions à long terme.
- La tâche confiée au comité directeur consistait à informer et à consulter le grand public sur l'état de notre infrastructure des transports et à dresser un plan d'investissements à long terme dans l'infrastructure qui soit amplement accepté, réaliste et visionnaire.
- Les Manitobains ont fait savoir qu'ils étaient fiers du vaste réseau de transport de notre province, qui relie la plupart des collectivités et unit la population de tout notre grand territoire. Ils ont de plus indiqué leur volonté de préserver et d'élargir le réseau existant.
- Il est clairement apparu dès le départ que les participants aux ateliers consacrés à la Vision 2020 ne se rendaient pas compte de l'ampleur et de la complexité énormes des défis auxquels notre province est confrontée en matière de transport.
- Pendant les dernières décennies, qui ont été marquées par un financement fédéral limité des améliorations au réseau routier, les gouvernements provinciaux ont réussi à fournir un modeste niveau de service. Cela dit, les investissements réalisés au cours de cette période n'ont pas suffi pour préserver la qualité et la fiabilité du réseau.
- De plus, des progrès technologiques énormes ont été réalisés au cours des vingt dernières années dans le domaine des transports. Ces progrès ont imposé des demandes sans précédent sur notre infrastructure des transports.
- Les routes de l'Association des transports du Canada (ATC) qui relient les collectivités du Manitoba entre elles et avec des destinations dans d'autres provinces et à l'étranger, forment l'ossature de notre réseau routier par leur capacité à supporter des charges élevées.
- La rénovation complète de notre réseau routier exigerait un investissement estimé à 1,6 milliard de dollars (G\$). On estime par ailleurs que 1,5 milliard de dollars supplémentaires seront nécessaires à mesure que les routes et les structures continueront de vieillir et de se détériorer au cours des dix prochaines années.
- Le gouvernement provincial a continué d'investir toutes les recettes des taxes provinciales sur les carburants dans l'infrastructure des transports.
- Le gouvernement fédéral a perçu au Manitoba quelque 155 millions de dollars par an en taxes sur les carburants et, jusqu'à une date récente, a reversé en moyenne moins de 5 % de ces fonds à la Province.
- Le gouvernement fédéral des États-Unis verse les taxes perçues sur les carburants dans un fonds appelé le Highway Trust Fund. Les sommes recueillies sont réparties selon une formule établie. L'État du Minnesota reçoit ainsi 500 millions de dollars (M\$) par an, soit 109 % des taxes sur les carburants perçues sur son territoire. Le Dakota du Nord et le

Dakota du Sud reçoivent chacun du fonds 200 M\$ par an, ce qui représente respectivement 209 % et 192 % des taxes sur les carburants perçues dans ces États.

- Au cours de chaque atelier, le public a fait part de son inquiétude quant au fait que les besoins en matière d'infrastructure des transports dépassent les niveaux de financement actuels. Les Manitobains ont également indiqué que le gouvernement fédéral devait renforcer sa participation et son financement. Ils ont fait savoir que, malgré le refus du gouvernement fédéral d'investir dans l'infrastructure des transports toutes les recettes tirées des taxes sur les carburants, le Manitoba devait aller de l'avant pour trouver ses propres solutions face aux défis auxquels nous sommes confrontés dans le domaine des transports. Étant donné l'insuffisance de l'aide fédérale, nous devons mettre sur pied un système de prestation des services liés aux transports qui optimise l'efficacité, la faisabilité et la durabilité. Le message était clair. Il nous faut accroître le financement consacré à l'infrastructure de toute la province.
- Les Manitobains ont suggéré que le gouvernement provincial étudie le recours à d'autres modèles de financement, comme des partenariats publics-privés ou le financement par les utilisateurs.
- Les dix grands thèmes qui se sont dégagés pendant les ateliers publics sont à l'évidence des composantes indispensables d'une vision complète sur les transports. Un onzième thème défini par le comité directeur a été incorporé à l'étude afin que celle-ci soit encore plus complète et solide.
- À presque tous les ateliers, le public a signalé que la sécurité devrait être une considération de premier plan lors de l'établissement des priorités relativement aux besoins en matière d'infrastructure des transports.
- De nombreuses administrations, un peu partout dans le monde, ont mis en place des conseils de la sécurité routière chargés de réduire le nombre de blessures subies lors des accidents d'automobile. Les conseils coordonnent le renforcement de la sécurité dans tous les domaines, tant du point de vue des conducteurs et des véhicules que de l'exploitation des transports. Nous recommandons au gouvernement provincial d'envisager en réponse à ce besoin l'établissement d'un conseil de la sécurité routière au Manitoba (CSR) ou d'un cadre organisationnel d'un autre genre.
- Le Manitoba, comme la plupart des administrations au Canada, éprouve de gros problèmes pour maintenir une infrastructure des transports appropriée, en raison principalement du manque de financement fédéral soutenu. Un grand nombre de participants aux ateliers sur la Vision 2020 ont indiqué que le Manitoba devrait étudier des options novatrices pour la gestion de la prestation des services liés à l'infrastructure, en s'axant notamment sur le renforcement du contrôle local et municipal des investissements dans l'infrastructure.
- Les participants à plusieurs ateliers ont fait part de leur désir de contribuer davantage à la planification et à l'établissement des priorités relativement aux projets routiers provinciaux.
- Le public s'est vigoureusement opposé à l'usage excessif des carburants fossiles. Des propositions tels un moratoire sur l'abandon de voies ferrées, l'accroissement des

investissements dans les transports ferroviaires et la mise en service de dirigeables ont été avancées comme solutions de remplacement face au défi consistant à fournir des biens et des services aux collectivités isolées des régions rurales et du Nord.

- Même s'il existe des impératifs à l'échelon provincial en matière de transport, ainsi que des ententes négociées à l'occasion avec le gouvernement fédéral, les administrations municipales et l'industrie, l'Assemblée législative provinciale devrait être l'organisme décisionnel pour les investissements dans les immobilisations. Cela favorisera la transparence des intérêts régionaux et de la reddition des comptes par les élus tout au long du processus législatif.

- Nous sommes convaincus que les Manitobains et les Manitobaines trouveront les résultats de nos efforts collectifs à la fois stimulants et utiles alors que nous nous attachons à moderniser notre système de transport par la mise en œuvre de la Vision 2020 sur le transport au Manitoba.

# 2020 - Vision sur le transport au Manitoba

## Rapport sur les orientations stratégiques

### A. Introduction : Information de référence, objectifs et mandat de l'initiative Vision 2020.

Le 25 avril 2002, le ministre des Transports et des Services gouvernementaux présentait l'initiative **2020 - Vision sur le transport au Manitoba**, en indiquant que la Province du Manitoba se lancerait dans un processus visant à élaborer un plan d'investissements à long terme en matière de transports. Le processus a débuté par de vastes consultations publiques orientées par un comité directeur composé de dix membres. Par ces consultations, le comité directeur a sollicité les points de vue des intervenants desservis par le réseau de transport et a intégré les observations reçues à une vision pour l'avenir. Autrement dit, les avis des Manitobains et Manitobaines ont eu une influence profonde sur le présent rapport.

Le comité directeur est formé de Manitobains et Manitobaines représentant les parties suivantes :

- l'Assembly of Manitoba Chiefs
- l'Association des municipalités du Manitoba
- l'association Keystone Agricultural Producers
- la Chambre de commerce du Manitoba
- la Manitoba Federation of Labour
- l'Association des conseils communautaires du Nord
- le député de la circonscription de Selkirk
- le député de la circonscription de Flin Flon
- le député de la circonscription de Transcona.

Outre le grand public, le comité directeur a consulté les 28 organisations siégeant au Conseil consultatif du Manitoba en matière de transports (CCMT) et les 8 membres du Comité consultatif interministériel relatif aux questions techniques (CCIT). Il a par ailleurs été soutenu par la société de conseils ND Lea et par le ministère des Transports et des Services gouvernementaux.

La vision énoncée dans le présent rapport et le processus de consultation dont elle découle sont les premiers du genre dans le domaine des transports au Manitoba. Ce caractère unique a posé des problèmes, mais a également permis au comité directeur d'être ouvert, transparent et inclusif, de manière à mieux tenir compte de la sagesse et des avis de la population. Le processus des ateliers publics a été conçu en fonction de ces principes.

Les ateliers ont constitué l'un des processus de planification des transports les plus complets et les plus inclusifs jamais réalisés au Canada. Afin d'encourager la participation communautaire, le public avait été informé que le comité directeur était ouvert à toutes les idées, à toutes les suggestions et à toutes les solutions qui pouvaient aider à relever les défis en matière de transport.

Des ateliers publics se sont tenus dans les quinze localités suivantes :

The Pas	Selkirk
Flin Flon	Notre-Dame-de-Lourdes
Thompson	Portage la Prairie
Pine Falls	Winkler
Steinbach	Winnipeg
Arbourg	Dauphin
Brandon	Swan River
Shoal Lake	

En plus de ces ateliers, sept réunions de consultation ouvertes au public ont eu lieu dans les collectivités suivantes :

Berens River	Lynn Lake
Oxford House	Pukatawagan
Shamattawa	St. Theresa Point
Churchill	

Enfin, le comité directeur a rencontré le maire de Winnipeg et son personnel afin d'obtenir leur avis et d'échanger de l'information.

Tous les sommaires des réunions sont affichés sur le site Web de l'initiative Vision 2020.

### **Objectif et mandat**

L'objet du processus de consultation de l'initiative Vision 2020 était de veiller à ce que le public soit bien sensibilisé aux défis relatifs à l'infrastructure des transports et de l'encourager à participer au débat et à partager la responsabilité à l'égard de solutions à long terme.

La tâche confiée au comité directeur était de consulter le grand public sur l'état de notre infrastructure des transports. Son mandat consistait à dresser par l'éducation et la consultation un plan d'investissements à long terme dans l'infrastructure qui soit amplement accepté, réaliste et visionnaire.

## **B. Processus de consultation**

Le comité directeur de l'initiative Vision 2020, qui voulait s'assurer d'une vaste participation communautaire et individuelle, a employé des outils de communication divers afin d'encourager la participation et de tenir le public informé pendant le processus de consultation. Avant la tenue des ateliers communautaires, le comité a réalisé un sondage d'opinion de manière à définir les thèmes pouvant être utilisés pour structurer le processus de consultation. Par ailleurs, toute l'information pertinente était accessible sur le site Web de Vision 2020 du ministère des Transports et des Services gouvernementaux (MTSG). Outre les ateliers ouverts au public, le comité avait prévu à l'intention des collectivités des feuilles de commentaires, la possibilité de présenter des mémoires, une adresse courriel et une ligne téléphonique spéciale. Les collectivités ont été tenues informées de l'avancée des travaux par des conférences de presse, des bulletins, des annonces dans les journaux, des communiqués d'intérêt public, des entrevues et la couverture radiophonique.

Par le processus des ateliers, les Manitobains ont été informés de l'état actuel de l'ensemble de notre réseau de transport, en particulier celui du réseau routier exploité par le gouvernement provincial.

La population a ainsi appris que le gouvernement provincial exploite quelque 18 000 kilomètres de routes et de chemins comprenant plus de 1 200 structures de pont. Les deux tiers des routes composant notre réseau sont revêtues et le reste est en gravier. La durée de vie normale d'une route revêtue est de 20 à 25 ans. Aujourd'hui, notre réseau provincial de routes revêtues date en moyenne de 21 ans. Près d'un tiers de notre réseau a besoin d'être rénové ou remplacé. Quelque 4 600 kilomètres de routes revêtues et 4 500 kilomètres de chaussée en gravier ne sont pas conformes aux normes ministérielles. Cent vingt-trois structures de pont ont dépassé leur durée de vie de 50 ans alors que 222 autres ponts (dont 145 en bois) ont de 40 à 50 ans et devront être rénovés ou remplacés dans les dix ans à venir. La rénovation complète de notre réseau routier exigerait un investissement estimé à 1,6 milliard de dollars (G\$). On estime par ailleurs que 1,5 milliard de dollars supplémentaires seront nécessaires à mesure que les routes et les structures continueront de vieillir et de se détériorer au cours des dix prochaines années.

Le gouvernement provincial a perçu en moyenne quelque 224 M\$ en taxes provinciales sur le carburant au cours de chacune des six dernières années. Pendant la même période, 250 M\$ en moyenne par an ont été consacrés à des dépenses relatives aux routes.

Le gouvernement fédéral canadien a perçu au Manitoba environ 155 M\$ par an en taxes sur le carburant et a reversé en moyenne moins de 5 % de ces fonds à la Province. Comme la population l'a encouragé à le faire pendant le processus de consultation, notre gouvernement provincial continue de faire pression sur le gouvernement fédéral pour que les taxes sur les carburants perçues dans la province soient reversées dans leur intégralité au Manitoba pour le renouvellement de l'infrastructure. Ces efforts ont porté leurs fruits, le gouvernement fédéral ayant récemment annoncé une nouvelle politique visant à rembourser une plus grande part des taxes sur les carburants perçues auprès des Manitobains; le taux appliqué augmentera de façon progressive pour parvenir à environ

40 % au bout de cinq ans. Les fonds doivent être remis aux municipalités pour leurs dépenses en infrastructure.

Par comparaison, le gouvernement fédéral des États-Unis verse les taxes perçues sur les carburants dans un fonds appelé le Highway Trust Fund. Les sommes recueillies sont réparties selon une formule établie. L'État du Minnesota reçoit ainsi 500 millions de dollars (M\$) par an, soit 109 % des taxes sur les carburants perçues sur son territoire. Le Dakota du Nord et le Dakota du Sud reçoivent chacun du fonds 200 M\$ par an, ce qui représente respectivement 209 % et 192 % des taxes sur les carburants perçues dans ces États. Bien que la nouvelle politique fédérale (qui promet de réinvestir dans la province environ 40 % des taxes sur les carburants perçues auprès des Manitobains) soit un pas dans la bonne direction, la comparaison entre les deux pays met en évidence la nécessité de poursuivre les pressions à l'égard du gouvernement fédéral afin de parvenir à un réinvestissement plus complet de ces taxes.

Grâce au processus de l'initiative Vision 2020, les Manitobains ont pu définir les thèmes auxquels ils accordent le plus d'importance et proposer des solutions qui pourraient aider à formuler une vision sur le transport au Manitoba. Le comité directeur a demandé explicitement aux Manitobains d'établir leurs valeurs, leurs priorités et leurs objectifs relativement au réseau et de les présenter dans un plan qui soit à la fois abordable et réaliste.

Au cours des ateliers publics et des consultations, on a demandé aux Manitobains d'énumérer leurs points de satisfaction et leurs doléances, ce qui a permis de déterminer les éléments de notre réseau de transport qui, selon la population, fonctionnent bien et ceux qu'elle juge insuffisants. Le public a ensuite été invité à classer ces éléments par ordre de priorité à partir d'une liste générale dressée par les participants. Les points communs sont résumés dans le tableau ci-dessous, selon la fréquence à laquelle ils ont été évoqués.

### Points communs à l'échelle de la province

<b>POINTS SATISFAISANTS</b>
<b>Caractéristiques du réseau routier existant</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Routes à chaussées séparées; accotements revêtus; routes de l'ATC</li></ul>
<b>Réseau de transport complet</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Complet, surtout si l'on tient compte de la faible densité de la population</li></ul>
<b>Gestion du réseau</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Compétence du MTSG; bon système compte tenu des fonds limités</li></ul>
<b>Accès au Nord</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reconnaissance croissante des questions liées à l'accès au Nord; réseau ferroviaire existant (lien avec Churchill); réseau aérien existant qui dessert les collectivités éloignées</li></ul>
<b>Entretien des routes principales</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bon entretien hivernal</li></ul>
<b>Financement par la Province</b>

*Les fonds dépensés atteignent et dépassent les fonds perçus.*

**Planification à long terme en cours**

- *Processus de consultation publique 2020*

**DOLÉANCES**

**Financement insuffisant pour préserver le réseau existant**

- *Insuffisance du financement fédéral*

**Capacité insuffisante du réseau de s'adapter à l'évolution des circonstances**

- *Usage du réseau ferroviaire en baisse; routes détériorées; incidence sur l'environnement; manque d'innovation dans les moyens et matériaux de remplacement*

**Problèmes liés à la construction et à l'entretien**

- *L'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne n'est pas complet; revêtement vieillissant*

**Manque de vision et de planification**

- *La politique influe sur la prise de décision et l'établissement de priorités*

**Questions de sécurité**

- *Largeur des routes et des ponts; accotements étroits*

**Accès au Nord limité**

- *Manque de routes tous temps vers certaines collectivités; réseau aérien existant (tarifs élevés, réduction du financement); réseau ferroviaire existant (service-voyageurs peu fiable)*

Dans le cadre de l'initiative Vision 2020, le comité directeur a collaboré avec les intervenants du domaine des transports pour élaborer un plan d'investissements et une stratégie de développement ayant pour objectif d'améliorer le réseau de transport au Manitoba.

Les Manitobains désirent un réseau de transport sécuritaire, respectueux de l'environnement, efficace et durable. Grâce à **2020 – Vision sur les transports au Manitoba**, nous pouvons améliorer notre réseau actuel de manière à optimiser les avantages économiques et sociaux pour nos collectivités et à faciliter l'atteinte d'objectifs communs.

La consultation publique, qui est une source unique d'observations, donne une perspective à l'échelle de la province. Elle garantit par ailleurs que les valeurs et les besoins de nos collectivités sont reflétés d'un bout à l'autre du processus de planification. Ce dialogue crucial entre le public et le gouvernement nous aidera à examiner nos ressources de façon réaliste, à définir nos besoins en matière de transport, à établir nos priorités et à allouer nos ressources convenablement.

Les dix grands thèmes qui se sont dégagés pendant les ateliers publics sont à l'évidence des composantes indispensables d'une vision complète sur les transports. À l'issue de la consultation publique, le comité directeur s'est assuré l'aide de membres du Conseil

consultatif du Manitoba en matière de transports (CCMT) et du Comité consultatif interministériel relatif aux questions techniques (CCIT) afin de parachever des thèmes et des orientations stratégiques qui soient viables et qui reflètent bien les observations du public. Les réunions avec ces deux groupes ont permis de faire amplement acceptés les dix thèmes présentés par le comité directeur, et en particulier le fait qu'ils représentent fidèlement les observations du public et qu'ils constituent une structure appropriée favorisant une vision complète. Un onzième thème défini par le comité directeur a été incorporé à l'étude afin que celle-ci soit encore plus complète et solide.

En conséquence, le comité directeur présente au nom des Manitobains et des Manitobaines les onze thèmes suivants et les recommandations se rattachant à chacune.

## D. Thèmes

### 1. SÉCURITÉ

Le public a clairement indiqué que la sécurité devrait être la priorité principale du ministère des Transports et des Services gouvernementaux. Les préoccupations soulevées par les participants dans ce domaine se rattachaient presque exclusivement à la sécurité des routes et de la conduite. Les inquiétudes les plus courantes étaient l'état des routes, les accotements non revêtues, les croisements à niveau, les excès de vitesse, la congestion de la circulation et l'étroitesse de certaines routes et de certains ponts. Quant aux autres moyens de transport (comme le train ou les services aériens), les préoccupations relatives à la sécurité ont surtout été évoquées par les résidents des collectivités éloignées du Nord.

À chaque atelier ou presque, la sécurité a été désignée comme une considération prioritaire dans la prise de décision concernant les investissements dans l'infrastructure.

Dans un sondage réalisé auprès de la population manitobaine pendant l'été 2002, les répondants ont mis l'accent sur les préoccupations suivantes en matière de sécurité :

1. Mauvais état des routes en général (69 %)
2. Routes à chaussée unique très utilisées (57 %)
3. Excès de vitesse (54 %).

Le public a également signalé d'autres inquiétudes dans le domaine de la sécurité. Les priorités cernées dans le sondage ont été confirmées au cours du processus de consultation.

Les statistiques de la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) confirment les préoccupations soulevées lors des consultations. Même si le nombre de décès de la route diminue lentement, les coûts personnels et matériels liés aux accidents continuent d'augmenter.

De plus, les statistiques annuelles concernant les accidents d'automobile révèlent clairement que la plupart de ces accidents se produisent dans des journées sans précipitation et avec une bonne visibilité et ne sont pas liés à une défaillance apparente du véhicule ou à d'autres facteurs externes, mais plutôt à une conduite dangereuse ou imprudente.

Les statistiques montrent que les préoccupations du public concernant la sécurité routière sont justifiées, car le Manitoba subit chaque année des pertes immenses, tant par le décès de concitoyens estimés que du fait des coûts financiers liés aux accidents automobiles. La population a clairement exprimé sa volonté de réduire le nombre de blessures mortelles et graves liées aux collisions automobiles. Toutefois, elle a également reconnu que ces collisions n'étaient pas uniquement dues à l'insuffisance de l'infrastructure des transports. Pour réduire le nombre d'accidents, il faut donc agir sur une variété de facteurs, dont les habitudes au volant.

Face aux pertes personnelles et financières graves causées par les collisions, de nombreuses administrations, un peu partout dans le monde, ont mis en place des conseils de la sécurité routière chargés de réduire le nombre de blessures subies lors des accidents d'automobile. Les conseils coordonnent le renforcement de la sécurité dans tous les domaines, tant du point de vue des conducteurs et des véhicules que de l'exploitation des transports.

Les 15 membres de l'Union européenne, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie, Fidji, Hong Kong et bien d'autres nations ont chacune un conseil de la sécurité routière qui collabore avec les conseils régionaux ou provinciaux afin de répondre à ces problèmes. Les conseils doivent rendre compte chaque année à leur organe législatif respectif des progrès réalisés dans la recherche, le contrôle de la circulation routière, l'information des jeunes, les communications à l'intention du public et l'échange d'information entre administrations.

Il existe au Canada une structure qui pourrait faciliter l'application d'une telle démarche. Chaque gouvernement provincial participe actuellement au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). En 1996, ce conseil a adopté la Vision sécurité routière 2010, à laquelle tous les ministres des Transports et de la Sécurité routière ont donné leur aval. La vision est un effort national bénéficiant d'un vaste soutien de divers ordres de gouvernement, des principaux intervenants et du grand public. Son objectif est que les routes canadiennes soient les plus sûres au monde.

Le mandat de la Vision sécurité routière 2010 est comparable aux tâches définies par les nombreux conseils de la sécurité routière d'autres administrations. L'objectif est de sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière, d'améliorer la communication et la collaboration entre les organismes voués à la sécurité routière, d'élaborer des stratégies d'application plus efficaces pour s'attaquer à des problèmes comme la conduite en état d'ivresse, le port de la ceinture, les récidivistes et les conducteurs à haut risque, et d'améliorer la collecte des données et la qualité de l'information afin que les programmes de sécurité routière soient pratiques et rentables.

Les défis qui font obstacle à une meilleure participation du Manitoba à l'exécution du mandat national sont notamment la portée des objectifs définis dans le mandat et l'isolement relatif des différents partenaires qui doivent coordonner leurs efforts pour réaliser des progrès importants dans les domaines relevés. La structure ministérielle du gouvernement provincial ne facilite pas nécessairement la bonne coordination des efforts qui exigent la contribution de divers ministères et organismes (MTSG, SAPM, Santé et Justice), qui s'étendent jusqu'aux intervenants et au grand public et qui visent à établir

des communications et à partager de l'information sur les pratiques exemplaires avec d'autres administrations.

Toutefois, étant donné les coûts personnels et matériels des collisions automobiles et l'intérêt vis-à-vis de la sécurité routière communiqué avec insistance par les Manitobains pendant le processus de consultation, il convient d'agir. Il faut étudier l'emploi de nouvelles méthodes qui permettraient un effort plus complet et plus poussé pour réduire les pertes humaines et matérielles associées à la circulation automobile. Un tel modèle et un cadre national sont disponibles grâce au CCATM, mais la contribution provinciale à l'orientation nationale devrait être renforcée.

Le comité directeur conclut en indiquant qu'une démarche plus coordonnée est nécessaire au Manitoba en matière de sécurité routière. De plus, le comité a examiné et envisagé plusieurs options pour la création d'un conseil de la sécurité routière qui servirait à coordonner les efforts des ministères et du grand public. Quel que soit le degré d'acceptation d'une option en particulier, le comité directeur recommande que l'on tienne compte des points suivants pour mieux répondre aux préoccupations des Manitobains dans le domaine de la sécurité :

1.1 Le gouvernement provincial devrait envisager la création d'un conseil de la sécurité routière du Manitoba (CSRM) ou d'une institution du même genre afin de coordonner les efforts des divers ministères visant à renforcer la sécurité du réseau de transport au Manitoba. Y participeraient le ministère de la Justice, le ministère responsable de la SAPM, le ministère des Transports et des Services gouvernementaux et le ministère de la Santé et de la Vie saine.

1.2 L'organisme coordonnateur aurait les responsabilités suivantes :

- coordonner les efforts des divers ministères, en s'appuyant également sur les observations des intervenants et l'échange intergouvernemental d'information, afin de renforcer l'efficacité des initiatives axées sur la sécurité dans les transports;
- promouvoir et coordonner la sécurité publique, l'éducation et la publicité, pour les véhicules routiers et non routiers;
- étudier les statistiques annuelles sur les accidents et dresser des plans pour limiter la fréquence et la gravité des accidents.

1.3 Le CSRM devrait adopter des objectifs en ce qui concerne la réduction des accidents liés aux transports et remettre à l'Assemblée législative un rapport annuel sur les progrès réalisés.

1.4 Une étude longitudinale devrait être entreprise pour suivre les frais hospitaliers et de réadaptation des victimes d'accident afin de déterminer la réduction des coûts en soins de santé qui pourrait découler d'un accroissement des fonds consacrés à la sécurité dans les transports.

1.5 Le CSRM devrait solliciter les conseils et la participation des groupes d'intervenants du domaine des transports, des fournisseurs de services d'intervention d'urgence, des forces de police nationales et municipales et des administrations municipales.

1.6 Les normes de sécurité élaborées pour la planification, la conception et la construction des routes devraient inclure des objectifs en ce qui concerne la sécurité. Ces

normes devraient aussi s'accompagner d'examen opportuns des critères minimaux régissant l'élargissement à quatre voies et la rénovation des séparations sur les routes principales.

1.7 Les normes de sécurité applicables aux aéroports éloignés devraient être révisées pour garantir que les installations sont conçues de manière sécuritaire et les problèmes de sécurité dans les aéroports du Nord devraient être détectés. Le comité recommande de plus que les fonds reçus soient axés sur l'élaboration d'initiatives relatives à la sécurité.

1.8 Lorsque cela est possible, l'infrastructure des transports devrait être conçue en tenant compte des piétons, des cyclistes et des personnes ayant des difficultés de mobilité.

1.9 Les lois, les règlements, les politiques de conformité et les procédures applicables devraient être révisés de manière à établir leur efficacité et à promouvoir davantage l'usage sécuritaire des véhicules. Ces examens devraient porter notamment sur l'état des véhicules et les aptitudes à la conduite, en particulier :

- l'interrupteur d'allumage pour les détenteurs d'un permis restreint;
- l'efficacité des lois mises en œuvre par d'autres administrations pour régir l'usage des téléphones cellulaires par les conducteurs au volant;
- le port du casque de bicyclette;
- l'administration de tests de sobriété standardisés;
- un programme de certificats d'aptitude à la sécurité applicables aux véhicules dont le certificat date de plus de trois ans;
- envisager l'usage accru de la technologie pour compléter et faire respecter les limites de vitesse et les consignes de sécurité aux intersections sur le réseau routier provincial, dans certains secteurs à haut risque;
- mettre en œuvre des systèmes informatisés de collecte des données sur les accidents de la circulation à l'intention du personnel chargé de l'application;
- mettre en œuvre un programme de renouvellement du permis de conduire pour les conducteurs responsables d'un accident ou qui ont commis des infractions graves au volant. Cela permettra de préserver les aptitudes à la conduite à un niveau approprié;
- le nombre de passagers ne devrait pas dépasser le nombre de ceintures en état de marche dans un véhicule;
- une hausse des amendes en cas d'infraction au port obligatoire de la ceinture de sécurité.

## 2. ACCÈS ÉQUITABLE

Les Manitobains ont fait savoir qu'ils étaient fiers du vaste réseau de transport de notre province, qui relie la plupart des collectivités et unit la population de tout notre grand territoire. Ils ont de plus indiqué leur volonté de préserver et d'élargir le réseau existant. L'accès équitable au réseau de transport pour tous les Manitobains a été désigné comme une question prioritaire pendant les consultations publiques. La plupart des Manitobains considèrent que l'accessibilité à des services essentiels par la mobilité de base ainsi que l'accès à des activités quotidiennes et à l'interaction sociale sont des droits fondamentaux. Pourtant, les résidents de 39 collectivités éloignées du Nord continuent de manquer de moyens de transport terrestre utilisables toute l'année. Que ce soit pour aller travailler ou étudier, pour accéder à des soins de santé ou à des services sociaux, ces Manitobains doivent souvent effectuer de longs déplacements et, dans certains cas,

utiliser des services routiers, ferroviaires, aériens ou de transbordement peu fiables. Les intempéries compliquent encore plus la situation et constituent une série de défis supplémentaires à surmonter.

Les participants aux ateliers qui se sont tenus dans le Nord du Manitoba ont indiqué que les frais de transport sont très élevés dans leur région et ont une incidence sur tous les aspects de leur vie (développement socio-économique, éducation, services de santé, nutrition, etc.).

À l'occasion des réunions de consultation dans les collectivités éloignées et isolées, le comité directeur a visité un grand nombre de magasins et de salles communautaires du Nord. Les réunions ont eu lieu en plein hiver, lorsque les produits sont transportés par semi-remorques sur les routes d'hiver. En été, les marchandises doivent être livrées par transport aérien et les prix augmentent considérablement.

Le comité directeur a remarqué que les produits comme le lait et le pain coûtent quatre fois plus dans cette région que dans les centres plus peuplés comme Winnipeg. Les produits frais, qui sont courants dans les supermarchés du sud, ne sont pas disponibles ou sont proposés dans un état inacceptable.

Les dispositifs de sécurité en place pour les services aériens dans les collectivités du Nord varient considérablement. Certains aéroports ont l'avantage d'avoir des pistes balisées au moyen de feux déclenchés par les avions qui s'approchent. En revanche, la piste de Shamattawa est adjacente à cette collectivité et, par mauvais temps (en cas de brouillard, par exemple), les pilotes pourraient confondre les lampadaires avec les balises de la piste d'atterrissage. Les conséquences tragiques que cela pourrait avoir sont évidentes.

L'état et l'aménagement des aéroports éloignés varient eux aussi énormément. Certains aéroports sont construits sur des îles à l'écart de la collectivité. D'autres pistes ne laissent que peu ou pas de place à l'erreur. La longueur de ces pistes peut varier et limiter la taille et le genre des avions qui desservent la localité, ce qui se traduit par un service moins efficace pour les collectivités qui ont une piste courte ou étroite.

Le comité directeur recommande que les projets suivants soient examinés et classés par ordre de priorité :

2.1 Des balises de sécurité devraient être installées systématiquement sur toutes les pistes non contrôlées. Dans la mesure du possible, les pistes ne devraient pas être adjacentes aux collectivités.

2.2 Lorsque cela est possible, la piste devrait être de longueur standard (5 000 pieds) afin de permettre l'atterrissage d'avions plus grands et plus efficaces de type cargo.

2.3 Les dangers liés aux zones d'approche devraient être supprimés.

2.4 Le gouvernement provincial devrait s'associer avec le gouvernement fédéral et étudier la faisabilité d'un poste de réapprovisionnement en carburant pour les collectivités isolées, semblable à celui qui existe dans le Nunavut, ou examiner la possibilité de faire pour ces besoins appel, en sous-traitance, à des fournisseurs de services existants.

2.7 Les routes d'hiver devraient être alignées sur les routes permanentes prévues. Un plan devrait être élaboré concernant l'installation de structures de pont et de buses pour prolonger la vie annuelle du réseau de routes d'hiver.

### 3. FINANCEMENT DURABLE

Le public a fait part de son inquiétude quant au fait que les besoins en matière d'infrastructure des transports dépassent les niveaux de financement actuels. Les Manitobains ont également indiqué que le gouvernement fédéral devait renforcer sa participation et son financement. Ils ont fait savoir que, malgré le refus du gouvernement fédéral d'investir dans l'infrastructure des transports toutes les recettes tirées des taxes sur les carburants, le Manitoba devait aller de l'avant pour trouver ses propres solutions face aux défis auxquels nous sommes confrontés dans le domaine des transports. Autrement dit, faute d'une aide fédérale suffisante, nous devons mettre sur pied un système de prestation des services liés aux transports qui optimise l'efficacité, la faisabilité et la durabilité.

Cela ne signifie pas que de telles initiatives devraient être mises en œuvre en supposant que le financement fédéral ne sera jamais disponible. En fait, la nouvelle politique fédérale prévoit le reversement d'un pourcentage accru des taxes sur les carburants aux provinces où ces taxes ont été perçues. Il s'agit d'un pas en avant qui nous aidera à relever les défis en matière de transport, mais le public insiste également sur le fait que le gouvernement provincial du Manitoba doit continuer d'exercer des pressions sur le gouvernement fédéral pour que celui-ci réinvestisse toutes les recettes tirées des taxes sur les carburants dans l'infrastructure du réseau de transport provincial.

Les Manitobains ont suggéré que le gouvernement provincial étudie le recours à d'autres modèles de financement, comme des partenariats publics-privés ou le financement par les utilisateurs. Afin d'obtenir un financement durable de notre infrastructure des transports, les Manitobains ont proposé une hausse de la taxe sur les carburants, à condition que les recettes de cette taxe soient versées dans un fonds consacré exclusivement au renouvellement de l'infrastructure des transports.

Le Manitoba a un réseau de routes de l'Association des transports du Canada (ATC) dépassant les 6 900 km. Ce réseau permet aux camions de transporter des charges utiles plus élevées et d'avoir des dimensions plus grandes que sur d'autres routes. Parmi ces routes, 5 040 km sont des routes désignées ATC toutes saisons. La province compte par ailleurs quelque 1 850 km de routes désignées ATC saisonnières, dont 1 015 km sont revêtues et 800 km sont en gravier. En vertu des normes du MTSG, plus de 1 700 km des 6 900 km que compte l'ensemble du réseau de l'ATC nécessitent des investissements si l'on veut préserver leur qualité.

Il ne faut pas sous-estimer l'importance stratégique des routes de l'ATC qui relient les collectivités manitobaines entre elles et avec des destinations dans d'autres provinces et à l'étranger. Elles forment l'ossature de notre réseau routier par leur capacité à supporter des charges élevées.

Le comité directeur fait les recommandations suivantes :

3.1 Le ministère des Transports et des Services gouvernementaux (MTSG) devrait être chargé de définir et de mettre en œuvre les possibilités d'innovation et d'intégration des moyens de transport afin de renforcer l'efficacité et de profiter des occasions en la matière.

3.2 Le MTSO devrait étudier et élaborer une politique de répartition des coûts afin d'établir et de répartir les coûts (directs et indirects) imputables aux utilisateurs des différents moyens de transport.

3.3 Le MTSO devrait déterminer dans quelle mesure les coûts d'utilisation de l'infrastructure des transports sont répartis et recouverts par les administrations dans le cadre des pratiques budgétaires existantes.

3.4 Le MTSO devrait étudier la possibilité de partenariats privés-publics afin de stimuler la mise en place d'une nouvelle infrastructure des transports, en particulier pour les collectivités qui, actuellement, ne sont pas desservies par une route ouverte toute l'année.

#### **4. GÉRANCE DE L'ENVIRONNEMENT**

Les routes, les voies d'eau, les voies ferrées et les installations aériennes du Manitoba sont des éléments importants de notre réseau de transport et sont essentielles pour notre bien-être économique et social. Toutefois, malgré leur importance, les transports peuvent aussi nuire à notre environnement par divers effets : la pollution de l'air et de l'eau, la perte et la fragmentation des terres agricoles, l'interférence avec l'habitat de la faune, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution sonore, etc. L'extraction de ressources pour les besoins de la construction et de l'exploitation des installations de transport a également des répercussions sur l'environnement.

Le gouvernement provincial a pris et continue de prendre des mesures pour atténuer les effets des transports sur l'environnement. Parmi les défis auxquels il doit faire face, mentionnons l'atténuation des effets néfastes sur l'environnement naturel, la minimisation des besoins en déplacement (c.-à-d. le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules), la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants, la recherche et la promotion de moyens de transport de remplacement et l'incorporation de tous les frais de transport dans des mécanismes de recouvrement budgétaire.

Le public s'est vigoureusement opposé à l'usage excessif de carburants fossiles. Les intervenants ont dit au comité directeur que davantage d'innovation et d'imagination était nécessaire à cet égard, en particulier pour ce qui est des matériaux et des moyens de transport. Des propositions tels un moratoire sur l'abandon de voies ferrées, l'accroissement des investissements dans les transports ferroviaires et la mise en service de dirigeables ont été avancées comme solutions de remplacement face au défi consistant à fournir des biens et des services aux collectivités isolées des régions rurales et du Nord.

Le comité directeur recommande l'adoption des mesures suivantes :

4.1 Le gouvernement provincial devrait continuer de concevoir et de mettre en œuvre une stratégie relative au changement climatique qui se concentre sur les transports, qui fasse la distinction entre les milieux ruraux et urbains et qui s'attache à réduire les émissions par l'adaptation, la diffusion et la sensibilisation (transports en commun rapides, journées

sans voiture, taux élevé d'occupation des véhicules, essais de contrôle des émissions des véhicules).

4.2 Le gouvernement provincial devrait élaborer et adopter des indicateurs de performance environnementale permettant d'évaluer les politiques et les programmes liés au réseau de transport provincial.

4.3 Le gouvernement provincial devrait travailler en partenariat avec l'industrie pour concevoir une stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette stratégie serait axée sur l'exploitation des véhicules du parc gouvernemental et du parc d'équipements lourds.

4.4 Le gouvernement provincial devrait lorsque c'est possible établir et promouvoir des directives visant à lutter contre l'utilisation des moteurs au ralenti pour les véhicules du parc provincial et ceux du secteur privé qui fournissent des services au gouvernement.

4.5 Le gouvernement provincial devrait imposer l'usage de biocarburants de remplacement et de carburants de transport à l'hydrogène pour l'exploitation des véhicules gouvernementaux.

4.6 Outre l'entretien du parc provincial et des engins de chantier conformément aux pratiques exemplaires en matière d'environnement, le gouvernement provincial devrait établir des seuils de référence et réduire l'utilisation des véhicules gouvernementaux dans la mesure du possible.

4.7 Le ministère des Transports et des Services gouvernementaux devrait apporter sa contribution lorsque de nouveaux projets de développement sont proposés, avant l'octroi de toute approbation, afin de veiller à ce que ses critères de conception en matière de transport soient intégrés au projet, en particulier pour ce qui a trait à la circulation générée, à la sécurité et à l'efficacité.

4.8 Le MTSG et les intervenants des transports devraient rechercher et adopter des pratiques exemplaires relatives à l'environnement en s'inspirant des autres administrations.

4.9 Le gouvernement provincial devrait promouvoir l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement par l'adoption de mesures comme une réduction des frais d'immatriculation de ces véhicules.

4.10 Le gouvernement provincial et le MTSG devraient élaborer un programme permettant d'informer le public des coûts associés à l'exploitation de notre réseau de transport. On pourrait utiliser pour cela les programmes d'éducation routière, les renouvellements de permis et de la publicité visant à sensibiliser le public.

## **5. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique et un réseau efficace et bien conçu est vital pour le maintien d'une économie viable et concurrentielle. Notre réseau de transport soutient l'économie provinciale, qui est fortement orientée vers le commerce extérieur. Pour être réellement concurrentiel dans le marché mondial, il faut

disposer d'un réseau de transport souple que l'on puisse adapter aux besoins continus de manière fiable et compétitive du point de vue des coûts. Un réseau de transport dynamique et efficient est crucial pour la durabilité de l'économie manitobaine.

Notre réseau joue un rôle très varié de soutien des activités économiques, depuis l'extraction des ressources, l'agriculture et la production manufacturière jusqu'à la vente au détail. Des investissements pertinents dans les transports stimuleront la croissance économique en renforçant la fiabilité, la durée des déplacements et les niveaux de service. Dans le Nord du Manitoba, le transport est un élément central si l'on veut mettre à profit le potentiel énorme dans les domaines du tourisme et des ressources naturelles.

Le réseau de routes de l'ATC est un élément des transports qui peut avoir une influence directe sur la croissance économique et les débouchés. Environ 17 % de notre réseau de routes de l'ATC à deux voies est assujéti à des restrictions de poids chaque année au printemps. Ces restrictions, qui consistent à limiter le poids admissible des véhicules, sont appliquées par le ministère afin de protéger les routes revêtues des dommages liés au dégel au printemps. Elles limitent néanmoins la capacité de notre réseau pour ce qui a trait au transport des biens, et compliquent le transport interprovincial des marchandises du fait que les véhicules sont assujéti à des restrictions de poids qui varient le long de leur itinéraire. Idéalement, on devrait accroître l'efficacité du réseau de transport en réduisant le besoin de telles restrictions et en autorisant le transport de la charge maximale autorisée. Malheureusement, le coût des améliorations correspondantes est estimé à quelque 60 M\$ par an.

Toutefois, un investissement annuel plus modeste éliminerait le besoin d'appliquer le deuxième niveau de restrictions de poids. Le ministère emploie un système de restrictions à deux paliers : le premier niveau limite les charges à 90 % de la capacité maximale autorisée et le deuxième niveau est établi à 60 % de cette capacité. Même si, dans l'absolu, on voudrait pouvoir appliquer la capacité maximale autorisée sur toutes les routes de l'ATC, des progrès notables seraient réalisés en éliminant le besoin des restrictions de deuxième niveau. En effet, celles-ci constituent le principal obstacle en matière de transports dans les collectivités rurales et agricoles du Manitoba, et elles pourraient être supprimées à un coût estimé de 5 M\$ par an.

Au cours des ateliers organisés dans le cadre de l'initiative Vision 2020, de nombreux participants ont indiqué que la politique des transports n'avait pas bien prévu les changements constatés dans l'industrie agricole et qu'elle ne s'y adaptait pas bien. Cette adaptation insuffisante, conjuguée à l'abandon de voies ferrées et aux lacunes du réseau routier pour transport lourd de l'Association des transports du Canada (ATC), a nui à la prospérité économique de certaines régions de la province. Les participants aux ateliers ont fait savoir qu'il serait souhaitable de donner au réseau de l'ATC une structure plus souple qui permettrait de profiter des nouvelles occasions d'affaires exigeant un passage sur les routes de l'ATC.

Le comité directeur recommande au gouvernement provincial de classer les projets suivants par ordre de priorité et d'amorcer leur mise en œuvre. La liste énumère des investissements coûteux à long terme qui créeraient en matière de transport des conditions idéales pour le développement économique. À l'évidence, la réalisation d'une telle vision exige une priorisation à long terme des éléments suggérés.

**5.1** Entreprendre une planification conjointe avec les entreprises et les administrations locales afin de définir et d'évaluer les conditions préalables au développement économique dans le domaine des transports. Parmi les cibles particulières liées à ce développement, mentionnons l'exploitation des ressources, le tourisme et la production.

**5.2** Former des partenariats avec les intervenants en vue d'établir de nouveaux itinéraires pour le commerce et les déplacements et de soutenir la croissance de l'activité économique.

**5.3** Commencer à établir des partenariats de financement entre les administrations fédérale, provinciale et autochtone (et d'autres intervenants) afin d'amorcer la construction d'une route tous temps sur la rive est du lac Winnipeg et vers d'autres collectivités isolées.

**5.4** Rénover les aéroports régionaux et du Nord afin de permettre l'usage sécuritaire de plus gros avions en vue de réduire les coûts du fret et du service-voyageurs.

**5.5** Poursuivre les efforts d'aménagement pour faire de l'aéroport de Winnipeg un centre important de fret et de service-voyageurs.

**5.6** Définir les sources d'investissement nécessaires pour soutenir les programmes d'élargissement à quatre voies, l'entretien du réseau routier ainsi que les améliorations visant à améliorer la sécurité et la circulation. Élaborer des critères et évaluer les avantages et les coûts de chaque secteur d'investissement en se fondant sur l'optimisation de l'investissement.

**5.7** Déterminer les problèmes d'uniformité dans l'application des règlements provinciaux et fédéraux, en particulier ceux qui ont une incidence néfaste sur les services et les installations de transport qui soutiennent la circulation des marchandises dans notre province.

**5.8** Étudier les possibilités d'établissement de ports intérieurs ou de zones franches. Ces zones pourraient être situées près d'installations de transport intermodales et conçues de manière à encourager l'industrie novatrice et à ajouter de la valeur aux produits transportés dans la province.

## **6. RÉSEAU MULTIMODAL**

Tout au long de l'histoire du Manitoba, chaque moyen de transport a évolué indépendamment des autres et on ne s'est pas concentré sur les possibilités d'intégration. Les tendances économiques mondiales mettent de plus en plus en évidence l'importance de la fiabilité et de la rapidité des services de transport de marchandises. Si le Manitoba veut demeurer compétitif dans le contexte des besoins en matière de transport, il est de plus en plus important que les entreprises mettent à profit les avantages de chaque moyen de transport par des liens intermodaux. Dans bien des cas, le transport des marchandises pourrait se faire de manière plus efficiente en combinant plusieurs moyens de transport,

ce qui exige toutefois des points de connexion appropriés et une amélioration des processus réglementaires. Une telle intégration du réseau pourrait aussi mener à d'autres débouchés économiques, en améliorant la compétitivité commerciale et en créant des possibilités pour les entreprises.

Au cours des ateliers organisés dans le cadre de l'initiative Vision 2020, les Manitobains ont exprimé leur désir de suspendre l'abandon de voies ferrées et de garantir que le système ferroviaire demeure un moyen de transport viable dans notre province. La dépendance totale à l'égard du transport routier est une vulnérabilité reconnue publiquement. La diversification des moyens de transport a donc été suggérée au comité directeur comme solution viable à une faiblesse importante.

Avec un réseau routier provincial de 18 000 km, 5 434 km de voies ferrées en service, un aéroport international exploité jour et nuit et un port maritime intérieur, le Manitoba est parfaitement placé pour tirer profit de son emplacement stratégique et pour se positionner encore mieux comme centre d'échanges et de transports de calibre international. Pour atteindre cet objectif, la Province doit se concentrer sur l'établissement d'un réseau de transport multimodal efficient et homogène.

Le comité directeur recommande l'examen des grands éléments multimodaux suivants par tous les ordres de gouvernement :

**6.1** Accorder une plus grande priorité à l'amélioration de l'infrastructure aux points de transbordement intermodaux et aux principaux points d'entrée commerciaux, y compris les postes frontaliers.

**6.2** Appliquer une démarche régionale afin d'améliorer le transport de marchandises en formant à l'échelon de plusieurs administrations des partenariats entre les intervenants publics et privés.

**6.3** Supprimer les principaux goulots d'étranglement liés à l'infrastructure par une planification à plus long terme.

**6.4** Encourager le gouvernement fédéral à adopter des technologies de pointe afin de rationaliser les processus transfrontaliers. Une telle rationalisation pourrait également être soutenue par une amélioration de l'infrastructure des transports aux frontières et dans les principales voies d'accès.

**6.5** Mettre les moyens de transport sur un pied d'égalité en collaborant avec le gouvernement fédéral pour supprimer tous les obstacles à un traitement équitable de ces différents moyens (c.-à-d., les subventions, la taxation inégale).

**6.6** Élaborer des initiatives et des incitatifs qui encourageront les intervenants des différents moyens de transport à collaborer à l'échelon provincial au lieu de travailler de manière strictement concurrentielle.

**6.7** Promouvoir des gares intermodales centralisées par une collaboration active avec l'industrie, en particulier dans la planification initiale en vue de l'établissement de ce genre d'installations (c.-à-d., gares routières, ferroviaires et aériennes). Encourager la mise en place de ces gares par le soutien de fonds de démarrage, des exemptions fiscales,

l'octroi de prêts sans intérêt ou de garanties de prêts. Harmoniser les différentes exigences législatives et les processus liés à la sécurité.

Le comité directeur recommande l'adoption des mesures suivantes relativement aux services de fret aérien :

**6.8** Le MTSG et ses partenaires dans le domaine du transport devraient étudier la possibilité de liaisons aériennes polaires, les mettre en place et les promouvoir.

**6.9** Le MTSG devrait continuer de travailler à l'amélioration de l'exploitation des aéroports et des pistes dans toute la province.

**6.10** Le gouvernement provincial devrait encourager le recours à d'autres moyens de transport commercial par des partenariats publics-privés.

Le comité directeur recommande l'adoption des mesures suivantes relativement aux services ferroviaires :

**6.11** Le gouvernement provincial devrait promouvoir la revitalisation des services ferroviaires et l'exploitation de lignes courtes en établissant un cadre de réglementation (une loi sur les lignes ferroviaires provinciales) qui stimulerait et encouragerait davantage les investissements du secteur privé dans les lignes courtes.

**6.12** Les gouvernements fédéral et provincial devraient, lorsque c'est possible, envisager d'établir un partenariat public-privé pour l'exploitation des lignes ferroviaires desservant des collectivités éloignées dont l'abandon est prévu. Cette option devrait être envisagée lorsque l'achat des lignes ferroviaires est moins coûteux que la construction d'une nouvelle route vers la collectivité en question.

**6.13** Le gouvernement provincial devrait établir en vertu de la loi une réserve foncière et une infrastructure ferroviaire afin de préserver les lignes ferroviaires abandonnées et d'autres couloirs linéaires dans la perspective de leur usage éventuel pour des services ferroviaires ou d'autres moyens de transport.

**6.14** Le gouvernement provincial devrait poursuivre ses efforts pour travailler avec des compagnies ferroviaires et établir des programmes de formation et d'éducation visant à rajeunir l'effectif ferroviaire vieillissant.

## **7. INNOVATION TECHNOLOGIQUE**

La société évolue de plus en plus vite et les nouvelles technologies apparaissent plus rapidement que jamais. Pour que le réseau de transport manitobain profite d'un tel changement d'un point de vue social et économique, nous devons veiller à suivre le rythme de ces progrès technologiques. Outre la mise en œuvre de technologies et d'innovations liées aux transports à mesure qu'elles deviennent accessibles, nous devons continuer à effectuer des recherches et à élaborer nous-mêmes des nouvelles technologies. Les employés, les établissements d'enseignement et les entreprises locales sont indispensables pour l'élaboration de toute nouvelle initiative.

Au cours des ateliers consacrés à la Vision 2020, les Manitobains ont indiqué que davantage d'innovations et de recherches sont nécessaires afin de parvenir à un réseau de transport sécuritaire, efficient et durable pour l'avenir.

Le comité directeur recommande l'adoption des mesures suivantes :

7.1 Les administrations provinciales canadiennes devraient, par l'entremise du Conseil des ministres responsables des transports, établir un conseil pour l'innovation dans les transports. Ce conseil, qui jouerait un rôle proactif, enquêterait, effectuerait des recherches et élaborerait de nouvelles technologies relatives aux transports (comme des dirigeables et des aéroglisseurs) et partagerait des pratiques exemplaires avec l'ensemble des institutions fédérales, provinciales, territoriales et municipales.

7.2 Le gouvernement provincial devrait continuer à soutenir par des ressources financières et humaines les établissements d'enseignement postsecondaire participant à des recherches dans le domaine des transports. Par ailleurs, des partenariats avec l'industrie contribueront à promouvoir l'établissement de techniques novatrices de construction et d'entretien applicables à notre infrastructure des transports.

7.3 Le gouvernement provincial devrait faire en sorte que le personnel du MTSG reçoive de la formation continue et qu'il bénéficie d'autres occasions de se tenir informé des pratiques exemplaires actuelles dans l'industrie.

7.4 Le gouvernement provincial devrait soutenir les efforts déployés par la Ville de Winnipeg pour établir des transports en commun rapides.

7.5 Le gouvernement provincial devrait promouvoir la conception et l'usage de véhicules à carburant de remplacement au Manitoba.

## **8. EFFICIENCE ET EFFICACITÉ DU RÉSEAU**

Pendant les dernières décennies, qui ont été marquées par un financement fédéral limité des améliorations au réseau routier, les gouvernements provinciaux ont réussi à fournir un modeste niveau de service. Ces longues années d'investissements insuffisants dans l'infrastructure ont nui à la qualité et à la fiabilité de notre réseau, ainsi qu'à sa capacité à s'adapter à de nouvelles initiatives.

Notre réseau routier provincial, qui constitue un pilier de l'infrastructure des transports, joue un rôle crucial si l'on veut que le Manitoba soit réellement concurrentiel dans le marché mondial. Des réseaux de transport efficients et accessibles sont également des considérations de premier plan pour les décisions concernant l'installation et l'agrandissement d'entreprises, y compris celles prises par des investisseurs étrangers.

Au cours des réunions publiques consacrées à la Vision 2020, les Manitobains ont indiqué que le gouvernement provincial devait, en plus de s'attacher à préserver le réseau actuel, continuer à planifier des projets de développement et des investissements d'envergure, malgré les obstacles actuels en matière de financement, afin de renforcer l'efficacité et l'efficacé du réseau de transport. Les décisions concernant les projets de développement à venir doivent cependant tenir compte de plusieurs facteurs importants, sans se limiter à l'intensification de l'activité économique dans une région précise (même

si cela demeure une question de poids). Parmi les autres considérations importantes, mentionnons les facteurs liés à la sécurité comme l'intensité de la circulation ainsi que le nombre et la gravité des accidents sur une voie routière donnée. Par exemple, les principales routes (comme la n° 1 et la n° 16) devraient être élargies à quatre voies et les routes TAC être remises en état, avec notamment l'achèvement du périphérique de Winnipeg.

Le comité directeur recommande l'adoption des mesures suivantes :

- 8.1 Les administrations locales devraient collaborer et solliciter l'opinion des intervenants des transports et du public de leur région, par l'entremise d'une structure comme un comité consultatif de planification régionale, afin de fournir des conseils au MTSG concernant la détermination des routes de l'ATC et des travaux connexes nécessaires.
- 8.2 Le MTSG devrait mettre en œuvre une démarche systématique pour la rénovation du réseau central de l'ATC, en particulier l'amélioration de la capacité portante des ponts.
- 8.3 Le MTSG devrait étudier la faisabilité de la construction de voies de contournement le long des principales routes économiques, de manière à supprimer les engorgements dans les centres urbains.
- 8.4 Le gouvernement provincial devrait établir des routes à accès limité pour toutes les grands couloirs économiques; les décisions concernant la limitation légiférée de l'accès relèveraient alors du ministère des Transports et des Services gouvernementaux.
- 8.5 Le MTSG devrait planifier et appliquer une réduction du nombre de points d'accès aux routes à accès limité. En éliminant les points d'accès redondants, on peut réduire considérablement les dangers liés aux excès de vitesse, la congestion et l'interruption de la circulation.
- 8.6 Le ministère des Transports et des Services gouvernementaux devrait élaborer une politique pour donner aux promoteurs la responsabilité (totale ou partielle) des améliorations qui doivent être apportées aux routes en raison de leurs projets d'aménagement. Le coût de l'aménagement devrait être calculé selon la proximité par rapport aux routes et la circulation supplémentaire générée par la réalisation de ces projets. Ces frais s'ajouteraient aux coûts réels nécessaires pour obtenir l'accès à une route, et des frais de service supplémentaires devraient être imposés pour les zones très fréquentées.
- 8.7 Le long des principaux couloirs économiques, il faudrait renforcer l'efficacité du réseau en remplaçant, dans la mesure du possible, les croisements signalés par des intersections à niveaux différents.
- 8.8 Le MTSG devrait mettre en œuvre une politique qui aiderait à définir les besoins et à orienter la construction des voies de dépassement. Cela faciliterait le dépassement sécuritaire sur des tronçons où la congestion est fréquente et qui présentent des problèmes de sécurité.

8.9 Le MTSG devrait rechercher des mesures qui faciliteront la transition entre différents moyens de transport (des aéroports aux camions et des services ferroviaires aux camions).

8.10 Le MTSG devrait, en conjonction avec des représentants de l'industrie des transports, réviser les procédures opérationnelles, la réglementation et les politiques de manière à améliorer l'efficacité et la sécurité des transports.

## **9. PRESTATION DES SERVICES LIÉS À L'INFRASTRUCTURE**

Le Manitoba, comme la plupart des administrations au Canada, éprouve de gros problèmes pour maintenir une infrastructure des transports appropriée, en raison principalement du manque de financement fédéral soutenu.

Un grand nombre de participants aux ateliers sur la Vision 2020 ont indiqué que le Manitoba devrait étudier des options novatrices pour la gestion de la prestation des services liés à l'infrastructure. On a suggéré comme option que le gouvernement provincial envisage l'adoption de nouveaux modèles de gouvernance, par exemple la mise en place d'autorités chargées des transports ou d'organismes de services spéciaux ayant des revenus spécialement affectés. Cela trancherait nettement par rapport au mode de gestion actuel de notre réseau de transport. Toutefois, d'autres options proposées pour améliorer notre mode de prestation des services exigent simplement des changements en matière de politique ou un régime de financement soutenu pour l'infrastructure des transports. Les consultations ont révélé que lorsque le public proposait d'appliquer d'autres méthodes de prestation des services liés aux infrastructures, son intention était principalement d'accroître le contrôle à l'échelon local de la répartition des fonds.

La pratique actuelle consistant à reporter l'entretien nécessaire du réseau existant, en raison du déséquilibre entre les besoins en réinvestissement et les fonds disponibles, nuit au service au public, mais elle contribue aussi à réduire la valeur de l'actif, ce qui se traduit par des coûts plus élevés et par un lourd fardeau financier imposé aux générations à venir au Manitoba.

Un grand nombre de routes et de chemins provinciaux passent directement par des collectivités manitobaines et sont construits et entretenus aux frais du gouvernement provincial. La Ville de Winnipeg entretient sa propre infrastructure avec des aides du gouvernement provincial, alors que dans la deuxième ville du Manitoba, Brandon, la plupart des artères principales sont entretenues aux frais du gouvernement provincial.

Au cours des ateliers publics, les Manitobains ont indiqué que notre province doit avant tout s'engager à rénover l'infrastructure existante afin de préserver la valeur de notre actif routier. Cela est sans conteste la principale préoccupation du public et devrait être une considération de poids dans les discussions et les décisions concernant la priorisation des projets dans le domaine des transports. Un grand nombre des participants aux ateliers étaient d'avis que toutes les routes de la province devraient être immédiatement remises en état conformément aux normes et que l'entretien continu du réseau devrait être fondé sur des pratiques éprouvées de gestion des biens comprenant le calcul des coûts durant le cycle de vie. Il s'agirait là d'une option idéale, mais les coûts indiqués de la réalisation de cette tâche constituent le vrai problème. En conséquence, la plupart des recommandations du comité portent sur la restructuration de la prestation des services et sur les pressions à

exercer sur le gouvernement fédéral pour qu'il reverse toutes les recettes tirées des taxes sur les carburants ou qu'il prenne la direction des efforts visant à préserver tous les principaux couloirs économiques.

En 1998, le Bureau du vérificateur général a publié un rapport de vérification de l'optimisation des ressources, dont une section portait sur la planification, la rénovation et l'entretien de la construction des routes et comprenait des conclusions détaillées et des recommandations. Le vérificateur général a recommandé que le MTSG adopte une méthode du moindre coût sur le cycle de vie pour l'entretien et la construction des routes.

Les études réalisées dans diverses administrations montrent que le moment idéal pour rénover une route est environ 18 ans après sa construction. Si ces travaux sont reportés jusqu'à ce que la route ait environ 23 ans, ils coûteront approximativement six fois plus. Au Manitoba, l'âge moyen de notre infrastructure routière est de 21 ans.

L'adoption d'une méthode du moindre coût sur le cycle de vie exigerait un énorme apport de capitaux (de l'ordre de quelque 3 milliards de dollars), qui n'est pas envisageable actuellement. La réfection de routes qui semblent être en bon état attirerait l'attention du public et soulèverait des questions quant au bien-fondé de ces décisions. Une démarche plus pratique pourrait être souhaitable, à savoir l'établissement avant les travaux de réfection d'un calendrier détaillant le nombre et le coût des réparations prévues sur un tronçon de route donné. Ainsi, des objectifs plus réalistes pourront être présentés et le public sera informé de la nécessité des réparations avant de s'apercevoir que l'on refait des routes apparemment en bon état.

Le comité directeur recommande l'adoption des mesures suivantes :

9.1 Le gouvernement provincial devrait avant tout s'engager à rénover l'infrastructure existante afin de préserver la valeur et la qualité de notre actif en matière de transport.

9.2 Le gouvernement provincial devrait étudier l'adaptation de nouvelles méthodes de prestation des services liés à l'infrastructure, qui permettent à la fois d'accroître la durabilité et de renforcer le contrôle local de la répartition des fonds.

9.3 Le gouvernement provincial devrait s'engager à appliquer un modèle pluriannuel de financement et de programmation afin de veiller à ce que les projets soient exécutés conformément aux modalités fixées et dans les délais prévus.

9.4 Le gouvernement provincial devrait établir un processus pour que le programme ait la souplesse lui permettant de reporter des fonds d'une année à l'autre, jusqu'à l'achèvement des projets de construction lourde.

9.5 Dans le domaine des transports, les programmes d'entretien hivernal et estival, les programmes de rénovation et les programmes de nouvelles immobilisations devraient être financés et comptabilisés séparément.

9.6 Il faudrait établir pour les coûts liés à la sécurité et à l'entretien des seuils de référence par kilomètre de route; en cas de dépassement de ces seuils, des travaux de réfection s'imposeraient.

9.7 Il faudrait adopter des pratiques visant à réduire le coût global des projets de construction.

9.8 Il faudrait envisager la tenue d'une analyse du réseau des principales routes commerciales afin de déterminer lesquelles de ces routes devraient relever des autorités provinciales ou municipales.

9.9 Il faudrait élaborer une stratégie de marketing pour informer le public des questions liées aux transports, notamment les programmes annuels d'entretien et de construction, les dépenses connexes, la prise de décision concernant l'organisation, etc.

À l'occasion de la préparation du budget provincial 2004-2005, le gouvernement provincial a remplacé son mode de financement annuel de l'infrastructure des transports au fur et à mesure par une méthode de l'amortissement du coût. Cette dernière permet de capitaliser les améliorations au réseau en assumant les coûts correspondants pendant la durée de vie utile du bien. Tout en reconnaissant l'urgence d'investissements opportuns visant à moderniser notre infrastructure des transports, cette méthode exige des recettes suffisantes pour prendre en charge la fraction amortie des coûts et les projets d'immobilisations supplémentaires.

En vertu de la *Loi sur l'équilibre budgétaire, le remboursement de la dette et la protection des contribuables*, le Trésor de la province ne peut transférer des recettes liées aux transports à une nouvelle entité indépendante. Un tel transfert de recettes devrait apparaître comme une dépense dans l'état consolidé de la Province, exigeant ainsi du Trésor qu'il trouve et applique un montant compensatoire afin d'équilibrer les comptes de la Province.

Cette règle, dont le bien-fondé a été contesté et pour laquelle un examen supplémentaire a été demandé, rendra inefficace la création d'un organisme indépendant, qui avait été recommandée par le public à l'occasion des consultations et du processus suivi par le comité directeur pour l'initiative Vision 2020. Toutefois, compte tenu de la règle comptable n° 3050 (annexe A), le comité directeur ne peut pas simplement recommander l'établissement d'un organisme indépendant. Les consultations ont également révélé les raisons qui incitaient le public à soutenir l'établissement d'un tel organisme, à savoir la possibilité d'une planification à plus long terme et un contrôle local accru sur la répartition des fonds alloués à l'infrastructure. Le comité directeur recommande donc au gouvernement provincial de tenter d'atteindre ces objectifs soit par l'établissement d'un autre genre de mécanisme soit par la modification de la règle comptable de manière à permettre l'établissement d'un organisme indépendant.

## **10. EFFICACITÉ DE LA PLANIFICATION ET DE LA GESTION**

Une vision collective du réseau de transport au Manitoba doit débiter par le processus de consultation publique, mais ne peut être mise en œuvre qu'après une planification efficace. Pour garantir l'efficacité de la planification et l'efficacité de la gestion de notre réseau de transport, nous devons tout d'abord disposer de l'information et des outils nécessaires pour réaliser nos objectifs.

Au cours du processus de consultation de l'initiative Vision 2020, les Manitobains ont indiqué que, selon eux, une planification insuffisante conjuguée à l'influence politique a depuis très longtemps des répercussions négatives sur notre réseau de transport.

À l'occasion de plusieurs ateliers, en particulier ceux de Westman, le comité directeur a entendu plusieurs représentants de divers conseils municipaux ruraux. Ces conseillers ont indiqué vouloir participer davantage à la planification et à la priorisation des projets routiers provinciaux. Ils soutenaient que leur contribution est essentielle si l'on veut que les plans de développement économique et les objectifs à long terme des municipalités soient pris en compte adéquatement dans le processus décisionnel.

Lors des discussions sur cette question, une solution a été proposée pour permettre une meilleure coordination et une meilleure planification entre le gouvernement provincial et les administrations municipales. Un mécanisme facilitant la coopération entre les institutions est nécessaire et le public a suggéré que les consultations du genre de celles organisées par le gouvernement provincial dans le cadre de l'initiative Vision 2020 étaient très utiles. Il est généralement reconnu qu'un dialogue ouvert parmi les principaux intervenants favorise la compréhension et la coopération et aide à faire en sorte que notre réseau de transport soit planifié efficacement et géré de manière efficiente.

Le comité directeur recommande l'adoption des mesures suivantes :

10.1 Le ministère des Transports et des Services gouvernementaux devrait donner plus de place à l'orientation locale dans l'établissement des priorités relatives à l'infrastructure des transports et à la répartition des fonds.

10.2 Le MTSG devrait encourager l'établissement d'un mécanisme facilitant la communication entre les intervenants à l'échelon régional et municipal afin de soutenir plus avant l'orientation locale du financement de l'infrastructure des transports. Il pourrait s'agir par exemple de comités consultatifs de planification régionale (CCPR).

10.3 Chacun des CCPR ou des mécanismes de même nature devrait par exemple être formé de représentants des groupes d'intervenants ayant un intérêt dans la région correspondante, par exemple le maire, le préfet ou le dirigeant de chaque municipalité (ou leur délégué) et des représentants de l'industrie ou des agriculteurs (comité mixte sur les normes de l'industrie, KAP, MTA, foresterie, secteur minier), des groupes écologiques et du grand public.

10.4 Les CCPR ou les mécanismes de même nature devraient aussi pouvoir donner des conseils au CSRSM sur la sécurité des transports.

10.5 Adopter des outils officiels d'analyse des coûts-avantages, de la situation socio-économique et de la sécurité afin de formuler la justification économique et d'établir l'ordre de priorité des projets de transport et d'infrastructure.

10.6 Établir un processus pour la tenue d'examens de suivi une fois les projets de construction et de rénovation terminés. Cela aiderait à déterminer si les avantages escomptés se sont concrétisés. Le MTSG devrait utiliser les résultats de ces examens pour renforcer la planification et l'exécution de projets ultérieurs.

Même si le comité directeur comprend qu'il existe des impératifs à l'échelon provincial pour le réseau de transport, voire des ententes négociées avec le gouvernement fédéral, les administrations municipales et l'industrie, c'est l'Assemblée législative qui devrait être l'organisme décisionnel pour ce qui est des investissements dans les immobilisations. Cela favorisera la transparence des intérêts régionaux et de la reddition des comptes par les élus tout au long du processus législatif.

## **11. ENGAGEMENT ET RESPONSABILITÉ POLITIQUES**

Il est clairement apparu dès le départ que les participants aux ateliers consacrés à la Vision 2020 ne se rendaient pas compte de l'ampleur et de la complexité énormes des défis auxquels notre province est confrontée en matière de transport. Les participants ont souvent suggéré que ces défis pourraient être relevés à l'aide de partenariats, que ce soit entre divers paliers de gouvernement (provincial, interprovincial, fédéral, municipal et autochtone), avec le secteur privé (partenariats publics-privés) et avec l'industrie (exploitation minière, foresterie, camionnage, etc.).

Les participants aux consultations sur la Vision 2020 ont signalé que les activités de développement des transports exécutées par notre gouvernement provincial et les administrations municipales sont souvent incompatibles. De plus, selon eux, les besoins à long terme en matière de transports passent souvent inaperçus parmi les préoccupations générales du gouvernement. Ces deux hypothèses ont incité le public à suggérer que l'on pourrait mieux répondre à nos besoins dans le domaine des transports par un mécanisme (tel un organisme indépendant) permettant d'accroître la contribution locale aux décisions touchant l'infrastructure.

Les membres du comité directeur étaient dans l'ensemble d'accord sur le bien-fondé des démarches globales suivantes :

- Il faut donner davantage la priorité aux transports au Manitoba.
- Il faut établir ou mettre en œuvre une structure organisationnelle qui renforce la contribution et la capacité décisionnelle à l'échelon local.
- Le réseau de transport doit être sécuritaire, novateur et durable du point de vue financier et environnemental et il doit contribuer à la compétitivité de l'économie.

Le comité directeur a formulé à partir des commentaires du public les cinq objectifs particuliers suivants :

- 1) Financer notre réseau de transport à des niveaux qui suffiront à le préserver, à l'améliorer et, dans la mesure du possible, à l'élargir selon les priorités établies.
- 2) Communiquer régulièrement avec le public concernant les problèmes, les priorités et les réalisations de notre réseau de transport.
- 3) Consulter le public afin de déterminer des solutions possibles aux défis liés à notre réseau de transport.
- 4) Évaluer chaque année le réseau de transport du Manitoba et présenter les conclusions dans un rapport annuel. Évaluer et rendre compte chaque année de l'état du réseau de transport du Manitoba.
- 5) Surveiller les investissements dans notre réseau de transport afin de veiller à leur optimisation en fonction des priorités du public et du gouvernement en matière de transport.

Le public a souvent des doutes quant à la façon dont les décisions relatives aux investissements dans le réseau de transport sont actuellement prises. Les gens ignorent pour la plupart qui prend en fait ces décisions, quelle part des recettes est tirée des taxes sur les carburants et comment sont dépensées les recettes perçues. Certaines personnes ont demandé quel était le niveau de recettes tiré de chaque collectivité dans la province. La Division des taxes du ministère des Finances, qui perçoit les recettes, reconnaît qu'il n'existe aucune méthode facilement accessible qui permettrait de déterminer l'origine précise des recettes tirées des taxes sur les carburants.

Le comité directeur est d'avis que l'origine des recettes est moins importante que le montant total perçu, aucune collectivité n'étant totalement indépendante des autres, en particulier dans le contexte d'un réseau de transport qui relie explicitement entre elles ces collectivités. À titre d'exemple, les grands centres urbains dépendent des économies rurales agroalimentaires et axées sur les ressources alors que les économies rurales sont tributaires de ces centres pour tout un éventail de biens et de services. En fait, le réseau de transport rend possible une telle interdépendance et fait profiter tout le monde des améliorations qui sont apportées, quel que soit l'endroit.

Même si la préparation du budget provincial est un processus ouvert aux discussions ainsi qu'aux conseils et à la contribution du public, nombreux sont les gens qui ne savent pas vraiment ce qui advient des recettes fiscales.

On peut se renseigner sur les recettes perçues au moyen des taxes sur l'essence et sur les autres carburants moteurs dans l'état des recettes du fonds de fonctionnement de la province du Manitoba. Le processus de consultation a fait clairement apparaître que la transparence relativement à la collecte et à l'utilisation de ces recettes était essentielle à l'acceptation par le public des niveaux de taxation et de recouvrement des coûts.

Le comité directeur recommande l'adoption des mesures suivantes :

11.1 Les recettes tirées des transports devraient être en vertu de la loi réservées à l'infrastructure routière.

11.2 Toutes les recettes tirées des taxes sur les carburants (ou des taxes imposées sur la vente des carburants, p. ex., la TPS) et reversées au Manitoba par le gouvernement fédéral devraient être comptabilisées comme recettes tirées des transports.

11.3 Aucun véhicule utilisé sur le réseau provincial de routes et de chemins ne devrait plus être exempté de la taxe par l'entremise de carburants colorés. (Le matériel agricole et de récolte continuerait d'être exempté.)

11.4 Le MTSG devrait afficher l'information sur le projet et le coût du marché adjugé sur le chantier de chaque projet de réfection et de rénovation de l'infrastructure des transports. Le public serait ainsi mieux renseigné sur les investissements réalisés au moyen des sommes versées par les contribuables.

Les Manitobains qui ont participé au processus de l'initiative Vision 2020 ont beaucoup apprécié l'occasion qui leur a été donnée d'exprimer leur opinion concernant notre réseau de transport. Ils ont aussi clairement indiqué que de telles consultations publiques

s'imposaient depuis longtemps. La tenue des ateliers a été très constructive à cet égard et a effectivement donné l'occasion de dialoguer avec le public, d'obtenir ses conseils et d'établir un consensus, ce qui est une façon normale de procéder du gouvernement. Le processus de consultation qui est maintenant achevé a permis d'établir un cadre et d'élaborer un mécanisme pour le dialogue à venir entre le gouvernement et le public. Dans ce contexte, on continuera de faire participer le public aux changements proposés à la gouvernance du réseau de transport du Manitoba.

Nous sommes convaincus que les Manitobains et les Manitobaines trouveront les résultats de nos efforts collectifs à la fois stimulants et utiles alors que nous nous attachons à moderniser notre système de transport par la mise en œuvre de la Vision 2020 sur le transport au Manitoba. Nous sommes fiers d'avoir eu l'honneur de participer à ces efforts.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Le comité directeur de l'initiative Vision 2020

## Annexe A

Manuel de comptabilité - section 3050. Le paragraphe en caractères gras est la section à laquelle un vérificateur ferait référence pour les dispositions relatives aux modalités des transferts de recettes.

### **PRÊTS DEVANT ÊTRE REMBOURSÉS AU MOYEN DE CRÉDITS BUDGÉTAIRES ULTÉRIEURS**

.10 Le montant qui sera recouvré sur un prêt, selon ce qui est prévu, au moyen de crédits budgétaires ultérieurs doit être comptabilisé à titre de dépense de l'exercice, lorsqu'un lien direct peut être établi entre le remboursement du prêt et les fonds que le gouvernement procure à l'emprunteur. [JUIN 1995]

.11 Les gouvernements accordent parfois à des emprunteurs des prêts qui seront recouvrables seulement au moyen de crédits budgétaires ultérieurs du gouvernement accordés en faveur de l'emprunteur. Dans ces cas, l'effet de l'opération de prêt sur les fonds que le gouvernement procure à l'emprunteur est la clé pour déterminer comment comptabiliser ces prêts.

.12 Si un lien direct peut être établi entre l'aide offerte à un emprunteur par le gouvernement et le remboursement du prêt, le prêt ne répond pas à la définition d'un avoir financier. Le gouvernement ne retire alors de l'opération aucune ressource qui pourrait être consacrée au remboursement des dettes existantes ou au financement d'activités futures. De telles opérations s'apparentent à des subventions, et doivent être comptabilisées à titre de dépenses conformément au chapitre SP 3410, PAIEMENTS DE TRANSFERT.

.13 Un lien direct existe si le gouvernement aide l'emprunteur à rembourser le prêt :

a) soit en lui accordant des subventions destinées expressément au remboursement du prêt;

b) soit en augmentant l'aide qu'il lui accorde déjà, par suite de l'octroi du prêt.

**Il peut y avoir d'autres arrangements de financement qui, en substance, lient directement le remboursement d'un prêt à une aide offerte à l'emprunteur par le gouvernement.**

.14 Il est possible que la dépendance financière ne constitue pas à elle seule un indice suffisamment probant de l'existence d'un lien direct entre le remboursement d'un prêt et une aide financière que l'emprunteur reçoit du gouvernement. Par exemple, si le financement de l'emprunteur par le gouvernement n'est pas modifié par suite du prêt, le gouvernement se trouve à récupérer de l'emprunteur, avec le remboursement du prêt, des fonds qu'il n'aurait pas reçus de celui-ci autrement. L'emprunteur gère alors le remboursement du prêt avec les fonds qu'il recevait avant l'octroi du prêt par le gouvernement. Dans un tel cas, l'opération de prêt peut être comptabilisée à titre d'avoir financier.

.15 Si l'aide offerte à l'emprunteur par le gouvernement s'apparente à l'aide offerte à des organismes analogues qui n'ont obtenu aucun prêt du gouvernement, il peut s'agir d'un indice de l'absence de lien direct et du fait que le prêt constitue un avoir financier.

.16 Afin d'assurer que les dépenses ne seront pas surévaluées au cours des exercices à venir, les remboursements reçus à l'égard de prêts ou de parties de prêts qui ont été traités comme des subventions doivent être portés en déduction des dépenses correspondantes.

