

## **LA CLÉ DU DÉFI DE LA MOBILITÉ EN MILIEU URBAIN : LA COMMUNAUTÉ DE VUES**

*Les embouteillages menacent la qualité de vie et la vitalité économique des grandes agglomérations urbaines du Canada. Dans de nombreuses villes et dans différentes circonstances, l'expression «mobilité en milieu urbain» tient davantage de l'antinomie que de la réalité. La pollution, les frustrations et le gaspillage de ressources qui en résultent sont en voie d'éroder la viabilité économique et sociale des villes du pays. Qui plus est, le problème se pose au moment précis où nombre de municipalités canadiennes doivent se soumettre à de rigoureuses restrictions budgétaires.*

*Et pourtant, les solutions abondent : amélioration de l'infrastructure, gestion du trafic routier, amélioration des transports en commun, gestion de la demande et planification de l'aménagement des terres. Mais au coeur même du problème réside un défi institutionnel fondamental. Les nombreux intervenants de chaque agglomération urbaine doivent se donner une vision commune, unique, de ce qu'il adviendra de leur environnement urbain et de son fonctionnement. En l'absence d'une telle démarche, il deviendra très difficile, dans le contexte du processus décisionnel, de planifier, de financer et de mettre en place les réseaux de transport nécessaires.*

*Le fait même de relever ce défi aura de sérieuses incidences sociales. Pour y arriver, il faudra sensibiliser bien davantage de gens au problème, veiller à ce qu'ils en comprennent bien les tenants et les aboutissants et obtenir leur appui à la mise en oeuvre des solutions. Il faudra susciter chez les organismes gouvernementaux, les entreprises privées et les citoyens une détermination commune de régler la question. Il faudra enfin faire naître dans les milieux politiques une volonté d'appuyer toute cette démarche.*

*Le présent Dossier se veut une contribution du Conseil des transports urbains de l'ATC à cet effort de concertation. Il vise à sensibiliser les intervenants de tout le pays au défi de la mobilité en milieu urbain. Soulignons que ce document est fondé sur des enquêtes et des discussions en tables rondes des membres du Conseil, ainsi que sur un dépouillement d'ouvrages canadiens et internationaux sur le sujet. Dès lors, son contenu ne témoigne pas nécessairement des vues ni des politiques officielles de l'Association des transports du Canada.*

## **LA CONGESTION DE LA CIRCULATION EST SOURCE DE POLLUTION, DE PERTES DE TEMPS ET D'ARGENT, DE GASPILLAGE DE CARBURANT ET D'UNE DIMINUTION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES VILLES...**

La congestion des réseaux routiers urbains constitue un problème qui touche tous les résidents des grandes agglomérations. De fait, il s'agit d'un phénomène mondial. Aucun centre urbain important, y compris ceux du Canada, n'est aujourd'hui immunisé contre les conséquences du phénomène. Ces conséquences sont nombreuses :

- gaspillage de carburant et exploitation inefficace des véhicules automobiles;
- pertes de temps pour les conducteurs et les passagers;
- coûts accrus d'exploitation et d'entretien des véhicules automobiles;
- coûts supérieurs d'entretien des routes;
- perte d'efficacité des services de transport en commun;
- pollution de l'air et par le bruit;
- hausse du nombre d'accidents;
- augmentation des coûts imputés au régime de soins de santé et découlant de la pollution de l'air, du stress occasionné aux conducteurs et des accidents;
- accentuation du «fléau» de la congestion urbaine du fait du déménagement des citadins vers des milieux plus propres, plus tranquilles et plus sûrs;
- déclin de la compétitivité économique des villes et réduction des recettes provenant des taxes

foncières du fait que les industries s'établissent dans des endroits moins congestionnés au plan de l'accès routier;

- diminution de la qualité de vie en milieu urbain.

Les problèmes que nous connaissons aujourd'hui sont le fruit d'une évolution qui s'est poursuivie au cours des 40 dernières années. Le contexte économique très favorable des années cinquante et soixante a incité les gens à rechercher un nouveau mode de vie tout en leur donnant les moyens de le faire : développement des banlieues, augmentation des achats d'automobiles et construction routière. Le phénomène a coïncidé avec l'augmentation de la population et l'exode des habitants ruraux vers les milieux urbains. La difficulté de mettre sur pied des services de transport en commun efficaces dans les banlieues, conjuguée à la liberté de mouvement et à la mobilité intrinsèques à la propriété d'une automobile, ont accentué le phénomène des «heures de pointe».

Au cours des années soixante-dix et de la décennie suivante, la demande en installations et en services de transport n'a cessé de croître. Au Canada, le nombre des automobiles et des camions immatriculés a doublé au cours de cette période, tout comme celui des titulaires de permis de conduire. Toutefois, l'accroissement de la capacité des réseaux routiers est loin d'avoir suivi au même rythme. En milieu urbain, les terres nécessaires aux infrastructures de transport sont devenues de plus en plus rares. Du coup, les besoins financiers dans d'autres domaines ont exercé des pressions sur les budgets gouvernementaux. Par ailleurs, d'importants projets ont été retardés, voire annulés par souci de protéger l'environnement.

Toujours au cours de cette période, le nombre de véhicules automobiles par kilomètre de route a doublé, engendrant une demande de plus en plus élevée par rapport à la capacité du réseau routier. Les transports en commun ne pouvant suffire à combler l'écart, les problèmes de mobilité en milieu urbain ont évolué vers l'inéluctable : une situation de crise.

### **LES COÛTS OCCASIONNÉS PAR LA CONGESTION ROUTIÈRE :**

- 1,9 milliard de dollars par année, soit un coût supplémentaire de 40 %, pour le transport des marchandises via l'agglomération métropolitaine de Toronto;
- 40 à 50 millions de dollars par année pour le transport de marchandises dans la région de la Capitale nationale;
- 39 à 51 millions de dollars par année pour le transport des navetteurs dans la région de la Capitale nationale;
- 9 milliards de dollars US par année pour les automobilistes circulant sur les autoroutes urbaines des États-Unis;
- 15 milliards de livres sterling par année en Grande-Bretagne.

---

## **LES PROJETS D'AMÉLIORATION DE L'INFRASTRUCTURE, DE LA GESTION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE, DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN, DE LA GESTION DE LA DEMANDE ET DE LA PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DES TERRES NE MANQUENT PAS...**

---

En ce début des années quatre-vingt-dix, toutes les ressources financières gouvernementales sont assujetties au Canada à une politique de restriction des dépenses. De nombreuses municipalités sont durement touchées par les politiques des paiements de transfert adoptées par les provinces. Certaines ne peuvent guère envisager d'autres solutions que d'accroître les taxes foncières et de réduire les niveaux des services. Dans un tel contexte financier, les solutions envisagées au regard des problèmes de mobilité en milieu urbain doivent donc être particulièrement innovatrices, articulées, intégrées et rentables.

De nombreuses mesures réalisables sont proposées dans ce contexte, mesures visant de façon générale :

- à accroître la capacité du réseau routier par le biais de la réfection des routes en service et de la construction de nouvelles routes (infrastructure);

- à faire le meilleur usage possible du réseau routier en service (gestion du trafic routier);
- à encourager les gens à délaisser leur automobile au profit des transports en commun (services de transport en commun);
- à encourager sinon à imposer des changements au niveau des modes ou des habitudes de transport (gestion de la demande);
- à modifier les pratiques d'aménagement des terres de manière à infléchir les modèles de demande et d'en arriver à implanter une politique d'aménagement des terres et des réseaux de transport mieux coordonnée et intégrée (planification de l'aménagement des terres).

Ces stratégies générales, en majorité, exigent l'injection de capitaux qui peuvent être réunis par le biais de l'un ou l'autre des moyens ci-après ou d'une combinaison d'entre eux : tarifs de transport en commun, taxes sur les car-

burants, taxes de vente, taxes municipales, péages routiers, droits de stationnement, recettes fiscales générales, émission d'obligations, contributions des promoteurs. La mise en oeuvre de telles stratégies exige également la reconnaissance du fait que la voiture particulière (construction, vente, entretien et utilisation) représente un élément important du régime économique national et du mode de vie des individus. Dès lors, cet aspect devra transparaître dans les solutions intégrées qui seront proposées.

Les propositions susmentionnées, pour la plupart, qu'elles aient été mises en oeuvre de façon indépendante ou de concert avec d'autres, ont déjà remporté un certain degré de succès quelque part dans le monde. Cela dit, comment se fait-il qu'en ayant autant de solutions à portée de la main, nous nous retrouvons toujours aux prises avec des problèmes d'embouteillages et de mobilité en milieu urbain? La réponse réside dans les trois obstacles inhérents à la mise en oeuvre de changements.

## **AU NOMBRE DES MESURES PROPOSÉES...**

### **Amélioration et expansion de l'infrastructure**

- Accroître les activités d'entretien des routes en service;
- améliorer les routes en service;
- construire de nouvelles routes.

### **Recours aux techniques de gestion de la circulation routière**

- Installer des systèmes coordonnés/informatisés de signalisation routière;
- concevoir des voies destinées aux véhicules à coefficient élevé d'occupation (VCEO) et des voies de circulation réversibles;
- modifier la conception des intersections et répandre l'usage des voies de virage à gauche;
- améliorer la gestion des accidents et des incidents;
- améliorer la réglementation et la gestion du stationnement des véhicules automobiles;
- recourir à des conceptions qui contribuent à ralentir la circulation routière;
- concevoir et mettre en oeuvre des systèmes intelligents véhicules-routes (SIVR).

### **Favoriser l'amélioration et l'expansion des services de transport en commun rapides et ordinaires**

- Implanter des services dans des zones non desservies;
- accroître le niveau des services sur les itinéraires existants;
- aménager des voies destinées aux transports en commun et aux VCEO;
- réserver des rues au seul usage des transports en commun;
- accorder la priorité aux transports en commun aux intersections pourvues de feux de circulation;
- implanter de nouveaux systèmes d'information des usagers;
- aménager davantage de terrains de stationnement en périphérie urbaine à l'intention des usagers des transports en commun;
- aménager des centres de transport collectif en banlieue;
- aménager de nouveaux itinéraires de transport en commun sur des emprises abandonnées ou sous-utilisées;

- élaborer des plans équilibrés de transport routier / de transport en commun;
- élaborer des programmes d'information du public;
- accorder la priorité de financement aux transports en commun.

### **Recours aux techniques de gestion de la demande**

- Encourager par divers moyens la marche à pied et le cyclisme;
- aménager des pistes cyclables et des voies piétonnières;
- promouvoir le covoiturage sous toutes ses formes et les services de transport à la demande;
- encourager l'instauration d'horaires de travail flexibles ou décalés et le recours aux télécommunications;
- contrôler l'approvisionnement en places de stationnement et modifier la politique de tarification pertinente;
- adopter des règlements visant la réduction du nombre de déplacements / de voyages;
- instaurer des zones d'accès limité;
- instaurer des régimes de permis de zone, des circuits à péages ou d'autres systèmes d'utilisation payante du réseau routier;
- accroître les taxes sur les carburants et instaurer une taxe de «pollueur payeur».

### **Mise en oeuvre d'une politique de planification de l'aménagement des terres**

- Coordonner le transport des voyageurs et des marchandises et l'aménagement des terres;
- exiger un aménagement compact conçu pour piétons aux points de convergence des réseaux de transport en commun ou un aménagement linéaire dans l'axe des itinéraires de transport collectif;
- réglementer l'aménagement par des mesures de zonage ou autres et mettre en oeuvre des stratégies de gestion de l'urbanisation;
- construire des unités d'habitation près des lieux de travail;
- mettre en oeuvre des politiques de densification;
- recourir à des accords de développement aux fins d'aider au financement des transports en commun;
- créer davantage de rues adaptées aux piétons;
- réserver une plus grande place aux transports en commun dans la conception des nouveaux quartiers.

## LA COMPLEXITÉ DU MILIEU INSTITUTIONNEL, LES DIFFICULTÉS DE FINANCEMENT ET LES PERCEPTIONS DU PUBLIC SONT AUTANT D'OBSTACLES AU CHANGEMENT...

### Complexité du milieu institutionnel

En contexte urbain, les décisions relatives à l'aménagement des terres et aux transports sont prises à la lumière des interventions d'un grand nombre d'intéressés. Participent en effet au processus, à un moment ou à un autre, les conseils municipaux, les responsables de la planification urbaine et des transports, les organismes de transport en commun, les compagnies de taxi et de camionnage, les propriétaires de véhicules particuliers, les autres usagers de la route, les responsables du stationnement, les personnes handicapées, les promoteurs, les groupes d'intérêts spéciaux et le public en général. En soi, la régie des régions urbaines n'est pas cloisonnée. Ainsi, les municipalités régissent la planification des territoires tandis que les provinces se chargent d'y construire des éléments importants de leur infrastructure. Des instances nationales et internationales interviennent également en matière d'environnement urbain.

Chaque groupe poursuit ses propres buts, aspirations et programmes, bien que souvent de façon conflictuelle avec ceux des autres groupes. Dans bien des cas, ces groupes n'ont guère l'occasion d'entretenir des relations efficaces entre eux. Prenons l'exemple des responsables des transports en commun et des promoteurs. Rares sont les cas où ceux-ci communiquent directement entre eux dès les premières étapes d'un projet de développement. S'ils le faisaient, les transports collectifs trouveraient une place plus importante dans la conception des nouveaux quartiers. Dans les cas les plus extrêmes de non-communication, le public nage en pleine confusion, tiraillé entre des points de vue conflictuels au sujet des routes, des véhicules automobiles, des transports en commun et de l'environnement. Eu égard au grand nombre d'intervenants du milieu institutionnel, le public en arrive parfois à se demander qui est responsable d'un projet ou d'un service ou à qui s'adresser pour obtenir de l'infor-

conseils municipaux témoignent également de cette tendance. Dès lors, comment s'étonner de ce que les transports ne reçoivent pas toute l'attention qu'ils méritent et qu'on ne leur consacre que des budgets limités.

Par voie de conséquence, les possibilités de puiser les fonds nécessaires à des projets de transport à même les sources courantes de financement n'existent souvent même pas. Dans le cas contraire, les services de transport éprouvent parfois des difficultés à réunir les fonds nécessaires à des projets donnés. De nombreux projets de moindre envergure et potentiellement utiles en arrivent, dans ce contexte, à être relégués aux oubliettes, au fil des négociations sur leur financement ou dans la foulée de la mise en œuvre de mégaprojets plus prestigieux.

Les nouvelles sources potentielles de financement des projets de transport, par exemple l'imposition de taxes sur les carburants, les péages routiers et les autres formes de droits d'utilisation, soulèvent plus souvent qu'autrement la controverse. Le recours à ces mécanismes n'est pas monnaie courante au Canada.

L'imposition de taxes sur les carburants consacrées aux réseaux routiers constitue pourtant un mécanisme auquel les États-Unis ont eu recours depuis de nombreuses années, mécanisme qui avait même rallié l'appui de la Californie dans le contexte de la proposition 13 de la campagne de réforme fiscale.

Ce mécanisme n'a cependant jamais été utilisé dans le contexte des politiques fiscales fédérales ou provinciales canadiennes, où les taxes sur les carburants sont comptabilisées au titre des recettes générales. Il existe cependant deux récentes exceptions, en l'occurrence les initiatives mises de l'avant par le Nouveau-Brunswick (où une partie de la taxe sur les carburants est maintenant consacrée au financement du réseau routier) et la Nouvelle-Écosse (où une partie du budget provincial est réservée

à un programme routier). Dans la même veine, l'agglomération métropolitaine de Vancouver a décidé de percevoir à toutes les pompes une taxe sur l'essence, à l'intérieur d'une région désignée desservie par BC Transit, taxe destinée au financement des transports en commun.

Les partisans des péages routiers font valoir les possibilités qu'offre ce mécanisme au titre de la gestion de la demande, de l'accroissement de l'efficacité du réseau routier, à la faveur d'un meilleur équilibre de ce dernier avec les transports en commun, ainsi que de la constitution d'une source de financement aux fins de l'entretien et de l'expansion des réseaux. Les opposants soutiennent pour leur part qu'un tel mécanisme constitue une mesure punitive à l'endroit des propriétaires de véhicules particuliers. La majorité est toutefois d'accord pour dire que la liberté de mouvement doit être conservée et que l'accent devrait être plutôt mis sur l'amélioration des choix de modes de transport.

### Perceptions du public

L'appui du public est essentiel à la mise en œuvre de solutions innovatrices. Toutefois, peu de gens sont en mesure de bien comprendre les coûts et les avantages véritables des réseaux actuels et proposés de transport urbain. Il s'avère donc difficile pour eux d'appuyer l'imposition de nouveaux droits, l'adoption de nouvelles habitudes de déplacement ou l'instauration de changements du mode de vie.

De façon générale, les membres du public entretiennent des opinions conflictuelles sur le sujet. D'un côté, ils recherchent le confort, l'intimité et la mobilité que leur offre l'utilisation d'un véhicule particulier tout en souhaitant que l'on atténue la congestion du réseau routier et que celui-ci se prête à un environnement plus propre et plus sûr. D'un autre côté, certaines études donnent à croire que les gens s'habituent à la congestion du réseau routier et en viennent

mation ou demander que des décisions ou des mesures soient prises. Les édiles municipaux, à qui il incombe en dernier ressort de trancher les problèmes quotidiens, doivent également faire face à ces situations conflictuelles et aux pressions qui en découlent.

Dans de telles circonstances, il devient très difficile de mettre en œuvre des solutions efficaces et opportunes aux problèmes multidisciplinaires de la société pluraliste contemporaine. C'est sans doute pourquoi il semble que certaines régions urbaines n'ont pas investi suffisamment dans leur réseau routier et de transport en commun au cours des quinze dernières années, pas plus qu'elles n'ont réussi à intégrer au tissu urbain les services et les installations de transport qui s'imposaient.

### **Difficultés de financement**

Les transports urbains constituent rarement une question prioritaire. L'emploi, l'habitation, l'environnement, l'éducation, les soins de santé et les autres services sociaux reçoivent plutôt la faveur à ce titre. Les plans d'action des

### **LES INTERVENANTS SONT NOMBREUX DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL...**

- 1 Gouvernement provincial
- 1 Conseil métropolitain du transport en commun
- 1 Communauté urbaine de Montréal  
(composée de 29 municipalités)
- 17 Municipalités régionales de comté  
(qui débordent la "région de Montréal")
- 142 Municipalités
- 3 Organismes publics de transport en commun  
(STCUM, STL, STRSM)
- 19 Organismes intermunicipaux de transport en  
commun (les conseils intermunicipaux de transport)
- 4340 Titulaires de permis de taxi
- 7365 Titulaires de permis de camionnage général
- 1596 Titulaires de permis de camionnage en vrac
- 270 Titulaires de permis d'exploitation de stationnements privés  
commerciaux (Ville de Montréal seulement)
- 5 Firmes importantes de gestion de stationnement
- 1,9 Million de titulaires de permis de conduire
- 3,4 Millions de résidents

à considérer le problème comme un élément parmi tant d'autres de leur routine quotidienne. Alors que les Canadiens commencent à se sentir surimposés, diverses indications réunies à la faveur de certaines expériences laissent néanmoins penser

qu'ils sont disposés à payer les services qu'ils reçoivent.

À moins que le public ne soit mieux informé et que sa collaboration ne puisse être obtenue, il sera difficile de modifier les habitudes, de faire en sorte que les transports reçoivent la priorité

qui leur revient, de mettre en œuvre des solutions innovatrices et de trouver un moyen de financer tous les projets envisagés. Il existe fondamentalement un conflit entre les attentes des individus et la réalité des milieux urbains, un conflit qui nuit à l'atteinte d'un consensus.

---

## **LA COMMUNAUTÉ DE VUES, CLÉ DU SUCCÈS...**

---

Conséquence de la complexité du milieu institutionnel, des difficultés de financement des projets de transport et des perceptions actuelles du public en la matière, les décisions touchant les transports urbains sont prises dans un climat de non-concertation et de conflit de priorités, ce qui nuit à leur opportunité. Parallèlement, on note des positions fort différentes de la part des intervenants quant aux meilleures façons d'améliorer les transports urbains, à quoi s'ajoute l'insuffisance de l'appui du public à la mise en œuvre des solutions. Il apparaît donc difficile, dans ces circonstances, de susciter dans les milieux politiques la volonté de cerner, de financer et de mettre en œuvre, surtout à long terme, les solutions qui s'offrent.

Il ne s'agit pas ici de problèmes « techniques » que peuvent résoudre, dans l'isolement, les professionnels chargés de la planification urbaine et des transports. Au contraire, il s'agit de problèmes institutionnels et sociaux qui doivent être résolus par tous les intervenants clés, en concertation, afin de pouvoir tirer concrètement avantage des solutions proposées.

D'une certaine façon, nous nous retrouvons dans une impasse. Il nous est impossible d'aller plus loin en l'absence d'un consensus sur l'orientation que nous voulons suivre, les méthodes pour y arriver et la façon de financer les projets visés. Nous n'avons cerné clairement et mutuellement aucun but ni objectif articulé quant à l'avenir des villes et des réseaux de transport qui les desservent. En deux mots, nous ne témoignons d'aucune communauté de vues face à l'avenir.

Par conséquent, le principal défi que doit relever aujourd'hui toute agglomération urbaine canadienne consiste à définir et à instaurer une vision commune concrète de son avenir et des mécanismes pour y arriver. Toute agglomération urbaine devra cerner sa propre vision, à la lumière de ses propres considérations démographiques, de ses modèles d'aménagement des terres, de ses réseaux de transport et de ses ressources.

La définition d'une vision commune exigera l'établissement d'un équilibre judicieux entre divers éléments souvent

conflictuels à l'heure actuelle : transports, aménagement des terres, intervention des milieux politiques, mode de vie des gens, contexte fiscal et environnement. L'établissement d'un consensus doit passer par l'éducation du public, sa compréhension des dossiers visés et sa participation à la détermination d'un mandat clair dont les édiles municipaux et autres décideurs devront s'acquitter.

**Une fois cette étape franchie, il devrait alors être possible d'élaborer des processus décisionnels opportuns et efficaces se prêtant à la planification et à la mise en place de réseaux de transport assortis à cette vision, y compris des mécanismes réalistes de financement.**

Il s'agit là d'un défi de taille, certes, mais un défi qui justifie à coup sûr que tous les citoyens canadiens conjuguent au mieux leurs efforts. Il y a tout à gagner d'une telle démarche : la réduction de la pollution, des frustrations et du gaspillage et la création de villes plus sûres, plus compétitives, où il sera plus agréable de vivre.

Ce Dossier est fondé sur des données réunies et revues par les membres du Conseil des transports urbains de l'ATC. L'ATC leur est reconnaissante de cette contribution. L'exposé a été rédigé par John Hartman, secrétaire du Conseil et membre du secrétariat de l'ATC.

L'Association des transports du Canada est un organisme non partisan et sans but lucratif dont les 550 membres collectifs représentent notamment les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, des autorités municipales, des services de transport de passagers et de marchandises, des entrepreneurs, des fabricants, des experts-conseils, des établissements de recherche et le milieu universitaire. L'ATC s'intéresse à tous les modes de transport. Elle se veut une tribune neutre d'examen des questions et des préoccupations en matière de transports en même temps qu'un centre d'excellence technique dans le domaine des transports routiers. Fondée en 1914, l'ATC s'appelait alors l'Association canadienne des bonnes routes. Elle a été rebaptisée Association des routes et transports du Canada, en 1970, puis Association des transports du Canada, en 1990.

Le Conseil des transports urbains, parrainé par l'ATC, s'intéresse principalement aux problèmes de congestion et de mobilité en milieu urbain, le tout dans une perspective pancanadienne.

Ses objectifs sont :

- de cerner des questions de transport urbain et de leur accorder la priorité voulue;
- de concentrer l'attention sur ces questions;
- de réunir et de diffuser des informations impartiales à leur sujet;
- d'offrir une tribune non partisane où les parties directement visées par un problème peuvent concerter leurs efforts en vue de l'établissement de buts communs.

Le Conseil se compose de représentants élus, de planificateurs des transports et d'urbanistes de diverses municipalités, de représentants des gouvernements provinciaux, de promoteurs urbains, de responsables de sociétés de camionnage et de transport en commun, de conducteurs automobiles, d'universitaires et d'experts-conseils.

Les droits d'auteur de ce Dossier appartiennent à l'ATC. La reproduction en tout ou en partie du document peut cependant être autorisée sur demande. Pour obtenir des exemplaires supplémentaires du Dossier ou des renseignements à ce sujet, prière de communiquer avec :

**John Hartman**  
Secrétaire, Conseil des transports urbains

Pour obtenir des renseignements sur l'ATC et sur les avantages d'en être membre ou pour obtenir des formulaires d'adhésion, prière de communiquer avec :

Gestionnaire des services aux membres

**Association des transports du Canada**  
2323, boulevard Saint-Laurent  
Ottawa K1G 4K6  
Téléphone : (613) 736-1350  
Télécopieur : (613) 736-1395

