

SUMMER - FALL
2024

ÉTÉ - AUTOMNE
2024

FORUMation

Canadian Transportation Research Forum
60th Annual Conference

“What is the future of transportation productivity?
From Supply Chains to Personal Mobility”
Ottawa, Ontario

Save the date! The CTRF's 60th Annual Conference is returning to the national capital from May 25 to May 28, 2025, hosted by the University of Ottawa's Conference Services.

The conference theme – ***The future of transportation productivity – points to the role of research in enhancing supply chain and passenger mobility.*** Through paper presentations, plenary discussions as well as workshops and debates, we invite transportation researchers and practitioners to share their diverse perspectives on how to assess and improve the productivity of freight and passenger movement in Canada.

The CTRF has made a concerted effort to reposition itself as a leading national voice that promotes independent research informing transportation and supply chain policy matters. Issues range from public transit financing and the viability of public inter-city passenger transport to climate change and the various factors – labour, weather, political and technological – impacting the physical distribution of goods in Canada.

Save the date, start thinking about your paper and potential plenary topics, and consider the vacation opportunity afforded by the national capital region. Please send your ideas, suggestions, and comments to the conference planning team:

Anna Robak, VP Program at Anna.Robak@wsp.com, and

Lawrence McKeown, VP Meetings at Larry.McKeown@statcan.gc.ca

More detailed information will be provided in the Autumn issue of [FORUMation](#).

Welcome back to Ottawa!

For the sixth time, the CTRF Annual Conference will be hosted in the national capital region. The Ottawa-Gatineau CMA, now Canada's fifth largest metropolitan area with over 1.9 million persons, is a large and diverse urban region offering a wide array of both business and leisure opportunities.

In addition to the post-secondary institutions of Carleton University, the University of Ottawa, et le Université du Québec en Outaouais, we are home to the federal government. It is the policy hub of transportation-related activity with Transport Canada responsible for federally regulated movements of freight and passengers. Moreover, Ottawa is the home for key service providers such as NAVCANADA as well as associations representing various aspects of both freight and passenger movements, including for example the Railway Association of Canada.

For recreation, the national capital region is home to seven national museums including the Canadian Museum of History, the Canada Aviation and Space Museum, the Canadian Museum of Nature, the Canadian War Museum, and others, not to mention the National Art Gallery. And there are plenty of things to take you outside. For instance, tour the historic Rideau Canal, explore Gatineau Park, or bike around the Experimental Farm and Dows Lake.

For more information, please visit [Ottawa Tourism](#)



SUMMER - FALL
2024

ÉTÉ - AUTOMNE
2024

FORUMation

Forum canadien de recherche sur les transports
60ème conférence annuelle

Quel est l'avenir de la productivité des transports ?

Des chaînes d'approvisionnement à la mobilité personnelle

Ottawa, Ontario

Réservez la date ! Le 60e congrès annuel de la CTRF revient dans la capitale nationale du 25 au 28 mai 2025, organisé par les services de conférence de l'Université d'Ottawa.

Le thème de la conférence - **L'avenir de la productivité des transports - met l'accent sur le rôle de la recherche dans l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement et de la mobilité des passagers.** Par le biais de présentations, de discussions plénières, d'ateliers et de débats, nous invitons les chercheurs et les praticiens du transport à partager leurs diverses perspectives sur la façon d'évaluer et d'améliorer la productivité du transport de marchandises et de passagers au Canada.

La CTRF a fait un effort concerté pour se repositionner comme une voix nationale de premier plan qui promeut la recherche indépendante informant les questions de politique de transport et de chaîne d'approvisionnement. Les questions abordées vont du financement des transports publics et de la viabilité du transport public interurbain de passagers au changement climatique et aux divers facteurs - main-d'œuvre, conditions météorologiques, politiques et technologiques - qui ont un impact sur la distribution physique des marchandises au Canada.

Retenez la date, commencez à réfléchir à votre article et à des sujets potentiels pour les séances plénières, et pensez à l'opportunité de vacances qu'offre la région de la capitale nationale. Veuillez envoyer vos idées, suggestions et commentaires à l'équipe chargée de l'organisation de la conférence :

Anna Robak, vice-présidente chargée des programmes à l'adresse
Anna.Robak@wsp.com, et

Lawrence McKeown, vice-président chargé des réunions, à l'adresse
Larry.McKeown@statcan.gc.ca.

Des informations plus détaillées seront fournies dans le numéro d'automne de FORUMation.

Bienvenue à Ottawa !

Pour la sixième fois, le congrès annuel de la CTRF se tiendra dans la région de la capitale nationale. La région d'Ottawa-Gatineau, aujourd'hui la cinquième plus grande région métropolitaine du Canada avec plus de 1,9 million d'habitants, est une région urbaine vaste et diversifiée qui offre un large éventail d'opportunités d'affaires et de loisirs.

Outre les établissements d'enseignement supérieur que sont l'Université Carleton, l'Université d'Ottawa et l'Université du Québec en Outaouais, elle abrite le gouvernement fédéral. C'est le centre politique de l'activité liée aux transports, Transports Canada étant responsable des mouvements de fret et de passagers réglementés par le gouvernement fédéral. En outre, Ottawa est le siège de fournisseurs de services clés tels que NAVCANADA, ainsi que d'associations représentant divers aspects du transport de marchandises et de passagers, notamment l'Association des chemins de fer du Canada.

Pour les loisirs, la région de la capitale nationale abrite sept musées nationaux, dont le Musée canadien de l'histoire, le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, le Musée canadien de la nature, le Musée canadien de la guerre et d'autres encore, sans oublier le Musée des beaux-arts du Canada. Et il y a beaucoup de choses à faire à l'extérieur. Par exemple, vous pouvez faire un tour sur l'historique canal Rideau, explorer le parc de la Gatineau ou faire du vélo autour de la Ferme expérimentale et du lac Dows. Pour plus d'informations, veuillez consulter le site de Tourisme Ottawa.

Pour plus d'informations, veuillez consulter le site de [Tourisme Ottawa](https://www.tourismeottawa.com).



President's Message



CTRF 2024 in Kelowna was a resounding success! We had the highest turnout in recent memory and the energy and enthusiasm from the attendees was outstanding. The panel sessions were insightful and engaging, the technical tours and workshops were very educational, and the sessions quite effective at showcasing the research. I was pleased with the first meetings of the new CTRF Research Committees, there was a lot of good discussion, and I feel we are on the right track. I look forward to seeing these committees continue to grow over the coming year and help us work towards that broader goal of identifying transportation research needs for Canada.

The Bison Transport Debate once again brought insight and wit to a key transportation topic in Canada (electric vehicle mandates) and congratulations to Barry Prentice (University of Manitoba) and Michael Haughton (Wilfred Laurier University) who were successful in persuading the attendees with their arguments. There is even some talk that we should expand the debate next year to include a student debate team. Our impromptu Trivia Night is also something that would be great to continue. Stay tuned on this.

We all owe a debt of thanks to the 2024 Kelowna organizing committee which has been led by Anna Robak and Mahmudur Fatmi who have worked extensively to bring a top-notch program and meeting event. They have been supported by many CTRF volunteers: Jim Frost, who has worked tirelessly to attract financial support; Mark Hemmes, who has provided leadership and advice on several fronts; and Glareh Amirjamshidi who has lent many hours to conference organizing, awards, and supporting the organization as it evolves into a new path. I also wish to thank all the Board members serving on various conference subcommittees that have helped bring this conference to fruition, as well as the Chairs of the new Research Committees. Many people may not be aware that the assembly of the Proceedings (for this year and many years) is due to the efforts, diligence and leadership of Joseph Monteiro

I felt our theme this year, *“Mobilizing Transportation Research in Canada”*, resonated with our attendees and supporters and provided the necessary anchor for discussion. **We owe a special thanks to all our Sponsors and Supporters who helped make this event possible.** We thank you for believing in the Forum we are providing for Canada to discuss key topics in transportation research.

As we look to Ottawa 2025 and our 60th Annual Conference, we wanted a theme that speaks both to the current challenges facing Canada’s transportation system, as well as thinking to the future. **Our 2025 theme, “What is the future of transportation productivity? From Supply Chains to Personal Mobility”** challenges us to reflect on what a “productive” transportation system looks like, and what this means to supply chains that keep the Canadian economy moving, and to the networks and systems that keep Canadians moving. Key to all of this is understanding what research Canada needs to inform decision-making. Thank you to Anna Robak, Don McKnight, and Larry McKeown for their leadership for the upcoming Ottawa conference.

Thank you again for your continued support of CTRF and we look forward to working with you.

Trevor Hanson

Message du président



La CTRF 2024 à Kelowna a été un succès retentissant ! Nous avons eu le plus grand nombre de participants de mémoire récente et l'énergie et l'enthousiasme des participants étaient remarquables. Les tables rondes ont été très instructives et engageantes, les visites techniques et les ateliers ont été très éducatifs, et les sessions ont permis de présenter la recherche de manière très efficace. J'ai été satisfait des premières réunions des nouveaux comités de recherche de la CTRF, il y a eu beaucoup de bonnes discussions et je pense que nous sommes sur la bonne voie. Je me réjouis de voir ces comités continuer à se développer au cours de l'année à venir et nous aider à atteindre l'objectif plus large d'identifier les besoins en matière de recherche sur les transports au Canada.

Le débat Bison sur les transports a une fois de plus permis d'aborder avec perspicacité et esprit un thème clé des transports au Canada (les mandats pour les véhicules électriques) et je félicite Barry Prentice (Université du Manitoba) et Michael Haughton (Université Wilfrid Laurier) qui ont réussi à persuader les participants avec leurs arguments. Il a même été question d'élargir le débat l'année prochaine pour y inclure une équipe de débat composée d'étudiants. Notre soirée Trivia impromptue est également une activité qu'il serait bon de poursuivre. Restez à l'écoute.

Nous devons tous remercier le comité organisateur de 2024 Kelowna, dirigé par Anna Robak et Mahmudur Fatmi, qui ont travaillé d'arrache-pied pour proposer un programme et une réunion de premier ordre. Ils ont été soutenus par de nombreux bénévoles de la CTRF: Jim Frost, qui a travaillé sans relâche pour obtenir un soutien financier ; Mark Hemmes, qui a apporté son leadership et ses conseils sur plusieurs fronts ; et Glareh Amirjamshidi, qui a consacré de nombreuses heures à l'organisation de la conférence, à la remise des prix et au soutien de l'organisation alors qu'elle s'engage dans une nouvelle voie. Je souhaite également remercier tous les membres du conseil d'administration qui ont siégé dans les différents sous-comités de la conférence et qui ont contribué à la réalisation de cette conférence, ainsi que les présidents des nouveaux comités de recherche. Nombreux sont ceux qui ne savent pas que l'assemblage des actes (pour cette année et pour de nombreuses années) est dû aux efforts, à la diligence et au leadership de Joseph Monteiro

Je pense que notre thème de cette année, « Mobiliser la recherche sur les transports au Canada », a trouvé un écho auprès de nos participants et de nos sympathisants et a fourni le point d'ancrage nécessaire à la discussion. **Nous tenons à remercier tout particulièrement nos sponsors et nos donateurs qui ont contribué à rendre cet événement possible.** Nous vous remercions de croire au Forum que nous offrons au Canada pour discuter des sujets clés de la recherche sur les transports.

Dans la perspective d'Ottawa 2025 et de notre 60e conférence annuelle, nous voulions un thème qui reflète à la fois les défis actuels auxquels est confronté le système de transport du Canada, et qui soit tourné vers l'avenir. **Notre thème pour 2025, « Quel est l'avenir de la productivité des transports ? Des chaînes d'approvisionnement à la mobilité personnelle »** nous incite à réfléchir à ce qu'est un système de transport "productif" et à ce que cela signifie pour les chaînes d'approvisionnement qui assurent le fonctionnement de l'économie canadienne, ainsi que pour les réseaux et les systèmes qui permettent aux Canadiens de se déplacer. La clé de tout cela est de comprendre de quelle recherche le Canada a besoin pour éclairer la prise de décision. Merci à Anna Robak, Don McKnight et Larry McKeown pour leur leadership en vue de la prochaine conférence d'Ottawa.

Nous vous remercions à nouveau pour votre soutien continu à la CTRF et nous nous réjouissons de travailler avec vous.

Trevor Hanson

59th Conference of the CTRF

Kelowna, British Columbia, May12-15, 2024

Report by
Anna Robak
Mahmudur Fatmi



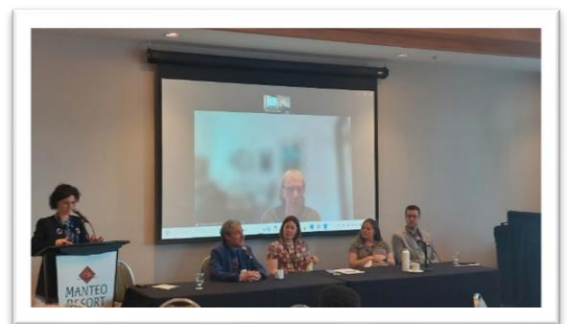
The CTRF 59th Annual Conference, under the theme “Mobilizing Transportation Research in Canada”, took place this year over May 12-15 in Kelowna at Hotel Eldorado. We opened with a rooftop patio in the glorious warm sun, sparking a collaborative, generous mood that stayed with us through the event. Our paper streams were held in separate buildings connected by boardwalks along a sunny lake. Our 120 plus delegates found it an ideal atmosphere to discuss their transportation-related research, and how to mobilise it.

CTRF 59th Annual Conference Attendance by Delegate Category

Student Full-time	64
Young Professional	17
Individual	30
Senior	9
Total	120

Program highlights included the two excellent plenary panel sessions and a keynote featuring experts discussing key issues of the day:

- Panel I: Mobilizing the transportation sector for economic prosperity – examples from Western Canada, with panelists from McMillan LLP, Prince Rupert Port Authority, and Transport Canada Supply Chain.
- Panel II: Mobilizing the transportation sector for equity: Urban and rural mobility, with panelists from BC Transit, Universal Access Design Ltd, UBC Faculty of Medicine, Victoria Transport Policy Institute, and the Economic Trust of the Southern Interior (ETSI-BC).
- Keynote: Rethinking how market interventions in transportation policy are managed, by CN’s Assistant General Council for Policy and Legislative Affairs Eric Harvey.



We were also delighted to launch our newly formed research committees in Aviation & Airports (Jody Kositsky), Sustainability & Equity (Carly MacEacheron), Trucking (Julien Lepine), and Supply Chain & Logistics (Garland Chow).

We also re-introduced workshops to the program, in order to increase collaborations and hands-on learning and sharing during the conference.

Central to the mission of CTRF – as Canada’s leading national-level professional organization dedicated to the development, promotion and exchange of research on transportation – there was presented, over two-and-a-half days, the usual full program of research papers, 91 in all, on a wide range of passenger and freight transportation related topics.

This year’s conference also offered delegates the opportunity to choose to take advantage of one of two technical tours offered in the afternoon on Tuesday, May 14. These were site visits to KF Aerospace, and an Active Transportation Technical Tour hosted by the City of Kelowna.

Always a highlight, delegates were treated to another entertaining Bison Transport Debate, with the topic this year: “This House Resolves That the Government Mandate to Require Electric Cars Will End in Disaster for the Consumer”.

The Conference Dinner, held at Hotel Eldorado, featured a performance by local artist Tysen Berendina. The dinner included the award of two Honorary CTRF Life Memberships to Clarence Woudsma and Eric Hildebrand, and culminated in an impromptu quiz night.

The closing Awards Luncheon included presentation of the annual Best Conference Paper Awards and a preview of next year’s conference to be held in Ottawa in 2025.

There are many people to thank who contributed to and ensured the success of the conference, including the delegates, authors, keynote speakers, moderators, panelists, presenters, session chairs, debaters, sponsors, volunteers who staffed the registration desk, and in particular the Organizing Committee:

- Mahmudur Fatmi – VP Meetings
- Elis Davanzo + Team – Support to VP Meetings
- Anna Robak – VP Program
- Glareh Amirjamshidi – VP Awards & SO MUCH MORE
- Joseph Monteiro – VP Publications
- Jim Frost – VP External Support
- Garland Chow – Councillor
- Mark Hemmes – VP External Affairs
- Malcolm Cairns – Councillor
- Joel Carlson – VP Organization & Development
- Carole Ann Woudsma – CTRF Secretariat

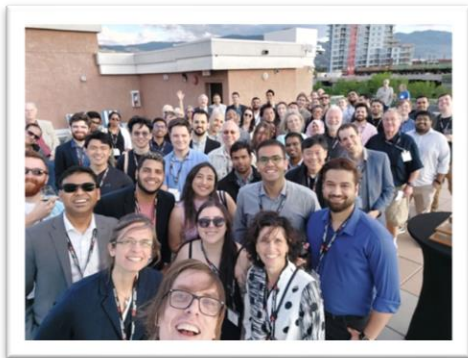


We look forward to continuing our tradition and your attendance at the CTRF 60th Annual Conference in 2025 to be held in Ottawa.

59ème Conférence de la CTRF

Kelowna, Colombie-Britannique, 12-15 mai 2024

Rapport de
Anna Robak
Mahmudur Fatmi



La 59e conférence annuelle de la CTRF, sous le thème « Mobiliser la recherche en transport au Canada », s'est déroulée cette année du 12 au 15 mai à Kelowna, à l'hôtel Eldorado. Nous avons ouvert la conférence par un patio sur le toit, sous un soleil radieux, ce qui a déclenché une ambiance de collaboration et de générosité qui s'est maintenue tout au long de l'événement. Nos sessions de travail se sont déroulées dans des bâtiments séparés, reliés par des promenades le long d'un lac ensoleillé. Nos plus de 120 délégués ont trouvé l'atmosphère idéale pour discuter de leurs recherches sur les transports et de la manière de les mobiliser.

Participation à la 59e conférence annuelle de la CTRF par catégorie de délégués

Étudiant	64
Professionnel	17
Individu	30
Personne âgée	9
Total	120

Parmi les points forts du programme, citons les deux excellentes séances plénières et le discours liminaire d'experts discutant des questions clés du jour :

- Panel I : Mobiliser le secteur des transports pour la prospérité économique - exemples de l'Ouest canadien, avec des panélistes de McMillan, de l'Autorité portuaire de Prince Rupert et de la Chaîne d'approvisionnement de Transports Canada.
- Panel II : Mobiliser le secteur des transports pour l'équité : Mobilité urbaine et rurale, avec des experts de BC Transit, Universal Access Design Ltd, UBC Faculty of Medicine, Victoria Transport Policy Institute, et Economic Trust of the Southern Interior (ETSI-BC).
- Discours liminaire : Repenser la gestion des interventions du marché dans la politique des transports, par Eric Harvey, conseiller général adjoint du CN pour les politiques et les affaires législatives.



Nous avons également été ravis de lancer nos nouveaux comités de recherche sur l'aviation et les aéroports (Jody Kositsky), la durabilité et l'équité (Carly MacEacheron), le camionnage (Julien Lepine), et la chaîne d'approvisionnement et la logistique (Garland Chow). Nous avons également réintroduit des ateliers dans le programme, afin d'accroître les collaborations, l'apprentissage pratique et le partage pendant la conférence.

Au cœur de la mission de la CTRF – en tant que principale organisation professionnelle nationale du Canada dédiée au développement, à la promotion et à l'échange de la recherche sur les transports – a été présenté, pendant deux jours et demi, le programme complet habituel de documents de recherche, 91 au total, sur un large éventail de sujets liés au transport de passagers et de marchandises.

La conférence de cette année a également offert aux délégués la possibilité de choisir de profiter de l'une des deux visites techniques proposées dans l'après-midi du mardi 14 mai. Il s'agissait d'une visite du site de KF Aerospace et d'une visite technique sur les transports actifs organisée par la ville de Kelowna.

Toujours un moment fort, les délégués ont assisté à un autre débat divertissant sur les transports organisé par Bison, dont le sujet était cette année le suivant : « Cette Chambre décide que le mandat du gouvernement d'exiger des voitures électriques aboutira à un désastre pour le consommateur.

Le dîner de la conférence, qui s'est tenu à l'hôtel Eldorado, a été marqué par la prestation de l'artiste local Tysen Berendina. Le dîner comprenait la remise de deux adhésions honorifiques à vie à Clarence Woudsma et Eric Hildebrand, et s'est terminé par une soirée quizz improvisée.

Le déjeuner de clôture a été l'occasion de remettre le prix annuel du meilleur article de la conférence et de donner un avant-goût de la conférence de l'année prochaine, qui se tiendra à Ottawa en 2025.

Il convient de remercier les nombreuses personnes qui ont contribué à la réussite de la conférence, notamment les délégués, les auteurs, les orateurs principaux, les modérateurs, les panélistes, les présentateurs, les présidents de séance, les débatteurs, les sponsors, les bénévoles qui ont assuré le service d'inscription et, en particulier, le comité d'organisation :

- Mahmudur Fatmi - Réunions des VP
- Elis Davanzo + équipe - Soutien aux réunions des VP
- Anna Robak - VP Programme
- Glareh Amirjamshidi – VP Prix et bien plus encore
- Joseph Monteiro - VP Publications
- Jim Frost - VP Soutien externe
- Garland Chow – Conseiller
- Mark Hemmes – VP Affaires externes
- Malcolm Cairns– Conseiller
- Joel Carlson - VP Organisation et Développement
- Carole Ann Woudsma - Secrétariat de la CRTF



Nous nous réjouissons de poursuivre notre tradition et de votre participation à la 60e Conférence annuelle de la CTRF en 2025, qui se tiendra à Ottawa.

**Plenary 1 — Mobilizing the transportation sector
for economic prosperity – examples from Western
Canada**

Report by Robin Lindsey

Moderator: Mark Hemmes,
Quorum Corporation

Plenary 1 featured three panelists: François Tougas from McMillan LLP, Shaun Stevenson from Prince Rupert Port Authority, and Cecilia Lei from Transport Canada.

François Tougas, Partner, McMillan LLP

François Tougas began his presentation by noting how McMillan has been a staunch supporter of shippers in their quest to obtain high-quality rail services. He then ranked rail service quality in terms of institutions and information using four metrics: system of laws and regulation, competitive markets, user access to effective remediation, and institutional correspondence. He emphasized the importance of information, transparency, and timeliness of response. Shippers are at a disadvantage vis à vis railway in two respects. First, shippers know less than railways about the costs, delivery times, and other characteristics of service. Even in a competitive market this asymmetry can create inefficiency because potential transactions that would be beneficial to both parties may be forgone. Second, shippers are captive customers to railways when they lack access to either a competing operator or a viable alternative mode of transportation. Railways can exploit this market power by raising freight rates above competitive levels — potentially resulting in reduced transport volumes and lost economic benefits.

François Tougas continued by explaining the importance of rail data for assessing economically reasonable freight rates and determining the causes of service failures. Similar to the case of information in general, asymmetrical access to data harms competition and can leave individual parties to a transaction worse off *ex post*. Conversely, reducing asymmetries can benefit all parties in the supply chain: railways, shippers, downstream carriers, operators of terminals and transshipment points, policymakers, and regulators. Better information can also reduce greenhouse gas emissions and other pollutants by reducing the time and energy required to move freight. Tougas concluded his presentation by listing metrics on physical capacity and rail line utilization for which obtaining better data is a high priority.

Shaun Stevenson, CEO, Prince Rupert Port Authority

Shaun Stevenson began by describing the history and features of the Port of Prince Rupert. The port is one of 17 port authorities in Canada which act as independent, profit-earning entities. The first terminals at Prince Rupert were built in the 1980s. It has grown to become the third largest port in Canada after Vancouver and Montreal, and moved about \$60 billion of freight in 2022 and 23.5 million tonnes in 2023. It has the natural advantages of being the closest port to Asia and the deepest natural harbour in North America. CN Rail also provides ready access to the whole continent. The town of Prince Rupert itself is a major employer. Despite a population of only about 12,000 people, it provides 4,000 direct jobs and 1,500 additional indirect jobs.

Shaun Stevenson continued by providing information about facilities at the port including the South Kaien Island Import Logistics Platform and Trigon Pacific Terminal. He then summarized plans for port expansion. Work has begun on Canxport: a transload facility that will spur exports and help reduce the volume of incoming containers carrying imported goods that are returned empty. The Ridley Island Energy Export Facility is another project that has been ten years in development. It will provide access to global markets for liquefied petroleum gas and bulk liquids. Under the Gateway Master Plan, annual port capacity will eventually increase to 65 million tonnes. The port has been successful in both growing and diversifying cargo volumes. In the future, priority will be given to infrastructure construction to support further growth and diversification, improve operational resiliency, and promote decarbonization and digitalization.

Cecilia Lei, Regional Director, Issues and Program Management, Transport Canada

In her presentation, Cecilia Lei explained how long-distance freight transportation by various transport modes plays an outsize role in Canada. Canada is a major exporter of potash, wheat and other bulk commodities, while it imports most of the fresh produce consumed. Transportation is challenging. The Canadian land mass is large and complex. Northern communities are highly dependent on supplies brought in from southern regions, yet infrastructure to do so is lacking. Although transport costs generally account for less than a fifth of the delivered price of commodities, transportation problems were responsible for much of the price inflation following the pandemic. Supply chain disruptions are an ongoing threat. Labour troubles at the Port of Vancouver in July 2023 are estimated to have cost the economy over \$700 million. In response, a task force was created to advise on how to deal with disruptions. Re-routing is one option although it may be constrained by security concerns and border controls.

Cecilia Lei concluded by describing how her office is seeking to improve resilience and reliability. For example, research is underway to explain variability in the time trains take to cross the lower mainland of British Columbia and to determine how to load trains effectively during inclement weather. Her office is searching for reliable data sources. It is also promoting collaboration with government, academia, and the private sector.

Panel discussion and audience Q&A

Following the three presentations Mark Hemmes moderated a panel discussion. He began by asking the panelists how Canada can grow its GDP. François Tougas said that it should enhance competition and reduce informational asymmetries. Shaun Stevenson suggested optimizing processes to eliminate inefficiencies throughout the supply chain. Cecilia Lei perceived a need to stop doing things the same way using legacy systems. Mark then asked the panel how transport service providers can regain the trust of shippers if it is lost, and how to allay fears that data will be used against shippers. The panelists acknowledged the paramount importance of trust and data protection. They also noted that providers have a strong incentive to accommodate shippers' concerns given the availability of alternatives such as ports on the East Coast of Canada and on the west coast of the USA.

The session ended with a Q&A period. Questions were posed about supply bottlenecks, emissions and other external costs, and how to deal with the increasing frequency of disruptions such as extremely hot weather.

**Plénière 1 - Mobiliser le secteur des transports
pour la prospérité économique - exemples de
l'Ouest canadien**

Rapport de Robin Lindsey

Modérateur : Mark Hemmes,
Quorum Corporation

La première séance plénière a réuni trois panélistes : François Tougas de McMillan LLP, Shaun Stevenson de l'autorité portuaire de Prince Rupert et Cecilia Lei de Transport Canada.

François Tougas, associé, McMillan LLP

François Tougas a commencé sa présentation en rappelant que McMillan a toujours soutenu les chargeurs dans leur quête de services ferroviaires de qualité. Il a ensuite classé la qualité des services ferroviaires en termes d'institutions et d'information à l'aide de quatre indicateurs : le système législatif et réglementaire, les marchés concurrentiels, l'accès des usagers à des mesures correctives efficaces et la correspondance institutionnelle. Il a souligné l'importance de l'information, de la transparence et de la rapidité de réponse. Les chargeurs sont désavantagés par rapport aux chemins de fer à deux égards. Premièrement, ils en savent moins sur les coûts, les délais de livraison et d'autres caractéristiques du service. Même sur un marché concurrentiel, cette asymétrie peut être source d'inefficacité, car des transactions potentielles qui seraient avantageuses pour les deux parties peuvent être abandonnées. Deuxièmement, les expéditeurs sont des clients captifs des chemins de fer lorsqu'ils n'ont pas accès à un opérateur concurrent ou à un autre mode de transport viable. Les chemins de fer peuvent exploiter ce pouvoir de marché en augmentant les tarifs de fret au-delà des niveaux concurrentiels, ce qui peut entraîner une réduction des volumes de transport et une perte d'avantages économiques.

François Tougas a poursuivi en expliquant l'importance des données ferroviaires pour évaluer des taux de fret économiquement raisonnables et déterminer les causes des défaillances de service. Comme dans le cas de l'information en général, l'accès asymétrique aux données nuit à la concurrence et peut laisser les parties à une transaction dans une situation plus défavorable ex post. Inversement, la réduction des asymétries peut profiter à toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement : chemins de fer, chargeurs, transporteurs en aval, exploitants de terminaux et de points de transbordement, décideurs politiques et régulateurs. Une meilleure information peut également réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants en réduisant le temps et l'énergie nécessaires au transport de marchandises. M. Tougas a conclu sa présentation en dressant la liste des paramètres relatifs à la capacité physique et à l'utilisation des lignes ferroviaires pour lesquels l'obtention de meilleures données est une priorité absolue.

Shaun Stevenson, PDG, Autorité portuaire de Prince Rupert

Shaun Stevenson a commencé par décrire l'histoire et les caractéristiques du port de Prince Rupert. Le port est l'une des 17 autorités portuaires du Canada qui agissent en tant qu'entités indépendantes et lucratives. Les premiers terminaux de Prince Rupert ont été construits dans les années 1980. Il s'est développé pour devenir le troisième plus grand port du Canada après Vancouver et Montréal, et a transporté environ 60 milliards de dollars de fret en 2022 et 23,5 millions de tonnes en 2023. Il présente l'avantage naturel d'être le port le plus proche de l'Asie et le port naturel le plus profond d'Amérique du Nord. Le CN Rail permet également d'accéder facilement à l'ensemble du continent. La ville de Prince Rupert elle-même est un employeur important. Bien qu'elle ne compte qu'environ 12 000 habitants, elle fournit 4 000 emplois directs et 1 500 emplois indirects supplémentaires.

Shaun Stevenson a poursuivi en donnant des informations sur les installations du port, notamment la plate-forme logistique d'importation de South Kaien Island et le terminal Trigon Pacific. Il a ensuite résumé les plans d'expansion du port. Les travaux ont commencé pour Canxport : une installation de transbordement qui stimulera les exportations et contribuera à réduire le volume des conteneurs transportant des marchandises importées qui sont renvoyés vides. L'installation d'exportation d'énergie de Ridley Island est un autre projet en cours d'élaboration depuis dix ans. Il permettra d'accéder aux marchés mondiaux du gaz de pétrole liquéfié et des liquides en vrac. Dans le cadre du «Gateway Master Plan », la capacité portuaire annuelle sera portée à 65 millions de tonnes. Le port a réussi à augmenter et à diversifier les volumes de marchandises. À l'avenir, la priorité sera donnée à la construction d'infrastructures pour soutenir la poursuite de la croissance et de la diversification, améliorer la résilience opérationnelle et promouvoir la décarbonisation et la numérisation.

Cecilia Lei, directrice régionale, gestion des enjeux et des programmes, Transports Canada

Dans sa présentation, Cecilia Lei a expliqué comment le transport de marchandises à longue distance par différents modes de transport joue un rôle important au Canada. Le Canada est un grand exportateur de potasse, de blé et d'autres produits en vrac, alors qu'il importe la plupart des produits frais qu'il consomme. Le transport est un défi. Le territoire canadien est vaste et complexe. Les communautés nordiques dépendent fortement des approvisionnements provenant des régions méridionales, mais les infrastructures nécessaires font défaut. Bien que les coûts de transport représentent généralement moins d'un cinquième du prix à la livraison des produits de base, les problèmes de transport ont été à l'origine d'une grande partie de l'inflation des prix à la suite de la pandémie. Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement constituent une menace permanente. On estime que les troubles du travail survenus au port de Vancouver en juillet 2023 ont coûté plus de 700 millions de dollars à l'économie. En réponse, un groupe de travail a été créé pour donner des conseils sur la manière de gérer les perturbations. Le réacheminement est une option, bien qu'il puisse être limité par les préoccupations de sécurité et les contrôles aux frontières.

Cecilia Lei a conclu en décrivant comment son bureau cherche à améliorer la résilience et la fiabilité. Par exemple, des recherches sont en cours pour expliquer la variabilité du temps nécessaire aux trains pour traverser le Lower Mainland de la Colombie-Britannique et pour déterminer comment charger efficacement les trains en cas de mauvais temps. Son bureau recherche des sources de données fiables. Il encourage également la collaboration avec le gouvernement, les universités et le secteur privé.

Table ronde et questions-réponses avec le public

Après les trois présentations, Mark Hemmes a animé une table ronde. Il a commencé par demander aux panélistes comment le Canada pouvait augmenter son PIB. François Tougas a répondu qu'il fallait renforcer la concurrence et réduire les asymétries d'information. Shaun Stevenson a suggéré d'optimiser les processus afin d'éliminer les inefficacités tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Cecilia Lei a estimé qu'il fallait cesser de faire les choses de la même manière en utilisant les systèmes existants. Mark a ensuite demandé au panel comment les prestataires de services de transport peuvent regagner la confiance des chargeurs si elle est perdue, et comment dissiper les craintes que les données soient utilisées contre les chargeurs. Les panélistes ont reconnu l'importance primordiale de la confiance et de la protection des données. Ils ont également fait remarquer que les fournisseurs sont fortement incités à répondre aux préoccupations des expéditeurs étant donné la disponibilité d'alternatives telles que les ports de la côte est du Canada et de la côte ouest des États-Unis.

La session s'est terminée par une période de questions-réponses. Des questions ont été posées sur les goulets d'étranglement de l'offre, les émissions et autres coûts externes, et sur la manière de faire face à la fréquence croissante des perturbations telles que les températures extrêmement élevées.

Luncheon Address: Monday, May 13, 2024

Rethinking How Market Interventions in Transportation Policy are Managed

Eric Harvey, Assistant General Counsel, Policy and Legislative Affairs, Canadian National Railroad

Report by Malcolm Cairns

Eric Harvey's presentation outlined the history of federal government involvement in market interventions of the Canadian railways since their creation, up to the latter half of the 20th century. Intervention was based on concerns about the duopoly and the potential for market failure in the few markets without competition. However, in 1967, following the MacPherson Commission rail review, the new legislation emphasized the primacy of unfettered markets to provide economic growth, and government regulation to be limited to clear cases of market failure based upon facts.

Since MacPherson, there have been 5 further reviews each lasting more than one year, and these have resulted in a sophisticated regulatory framework for the protection of dissatisfied customers, including final offer arbitration of freight rates, inter-switching, level of service complaint mechanisms and other remedies. This framework has allowed the railways to prosper and make significant capital expenditures, while keeping a lid on freight rates and earning a return on equity near but slightly below the Fortune 500 companies over the past 20 years.

In 2023, the government created a task force to review supply chain concerns, and their report following just 100 days, made recommendations to amend to regulatory framework for rail. This review was too short, and did not conduct market analysis to determine the facts, relying instead on anecdotal comments from pressure groups. For many years the railways have matched or exceeded the real GDP growth of Canada, and GDP is forecasted to double over the next 40 years. What is needed is an investment climate that will allow rail to expand to meet the increase in demand, and not be restricted by inappropriate government intervention.

Discours du déjeuner : Lundi 13 mai 2024

Repenser la gestion des interventions du marché dans la politique des transports

Eric Harvey, Avocat général adjoint, Affaires politiques et législatives, Chemins de fer nationaux du Canada

Rapport de Malcolm Cairns

La présentation d'Eric Harvey a retracé l'histoire de l'implication du gouvernement fédéral dans les interventions sur le marché des chemins de fer canadiens depuis leur création jusqu'à la seconde moitié du 20^{ème} siècle. L'intervention était fondée sur des préoccupations concernant le duopole et le risque de défaillance du marché sur les quelques marchés dépourvus de concurrence. Toutefois, en 1967, à la suite de l'examen des chemins de fer par la commission MacPherson, la nouvelle législation a mis l'accent sur la primauté des marchés libres pour assurer la croissance économique, et sur le fait que la réglementation gouvernementale devait être limitée aux cas évidents de défaillance du marché, fondés sur des faits.

Depuis MacPherson, il y a eu cinq autres examens qui ont duré chacun plus d'un an et qui ont abouti à un cadre réglementaire sophistiqué pour la protection des clients mécontents, y compris l'arbitrage de l'offre finale pour les tarifs de fret, l'interconnexion, les mécanismes de plainte sur le niveau de service et d'autres remèdes. Ce cadre a permis aux chemins de fer de prospérer et d'effectuer d'importantes dépenses d'investissement, tout en maintenant les taux de fret à un niveau raisonnable et en obtenant un rendement des capitaux propres proche, mais légèrement inférieur, à celui des sociétés du Fortune 500 au cours des 20 dernières années.

En 2023, le gouvernement a créé un groupe de travail chargé d'examiner les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement et, après seulement 100 jours, son rapport a formulé des recommandations visant à modifier le cadre réglementaire des chemins de fer. Cet examen était trop court et n'a pas mené d'analyse de marché pour déterminer les faits, s'appuyant plutôt sur des commentaires anecdotiques de groupes de pression. Pendant de nombreuses années, les chemins de fer ont égalé ou dépassé la croissance du PIB réel du Canada, et le PIB devrait doubler au cours des 40 prochaines années. Ce qu'il faut, c'est un climat d'investissement qui permette au rail de se développer pour répondre à l'augmentation de la demande, sans être limité par une intervention gouvernementale inappropriée.

Bison Transport Debate 2024

Report by Barry Prentice



This year's Bison Debate was held on 10 May at Hotel Eldorado. It had the audience in stitches from beginning to end. The debate proposition was "This House Resolves That the Government Mandate to Require Electric Cars Will End in Disaster for the Consumer". The incumbents, Gord Baldwin and Chris Bachmann, argued against the proposition, while the challengers, Michael Haughton and Barry Prentice, defended it. In CTRF tradition, a coin toss was used to select each team's position, so the arguments presented may not represent the personal positions of the individuals involved.

Barry Prentice started the debate by arguing that government mandates are very blunt policy tools with arbitrary deadlines. Before 2035, hydrogen-powered internal combustion engines may be a better option. Michael Haughton noted that peeling away at the underlying issues of EV cars is like peeling onions, the more we peel, the more we cry. But we could also shiver. In winter, the choice may be getting to your destination, or freezing in the cold because heating the car draws the battery down too much.

Barry argued that EV proponents speak longingly a fantasy world they would like us to naively believe in. We live in a world that there simply hasn't enough materials to produce electric vehicles for all Canadians. Or to charge them. Not everyone has a place to charge cars at home, e.g. apartment dwellers. Who is going to build charging stations for the 5,000 kilometers of ice roads?

Chris Bachmann began by introducing a recent successful government mandate: the cessation of plastic bag distribution at supermarkets. He asserted that while consumers were initially averse to the concept, they quickly came to accept it, and now purchase an abundance of cloth bags. Thus, the main goal of reducing plastic waste had been achieved (never mind the increase in cloth bags).

Gord Baldwin pointed out that much like telephone companies subsidized cell phone purchases to get consumers to switch from landlines, hydro electricity producers in BC, Quebec and Ontario are creating charging networks and subsidizing home chargers to promote adoption of EVs. He compared the EV negativity to the 1956 TransCanada Pipeline debates where the naysayers said that there was no need, no market for western Canadian natural gas. History proved otherwise.

During the debate, audience members presented diverse perspectives - sometimes even in their own arguments.

The debate concluded with a vote that resulted in a victory for the challengers, Michael Haughton and Barry Prentice, with a final count of 43 to 30. Barry and Michael were declared the winners of the 2024 Bison Transport Debate!

Débat sur le transport des bisons en 2024

Rapport de Barry Prentice



Le débat Bison de cette année s'est tenu le 10 mai à l'hôtel Eldorado. Le public a été conquis du début à la fin. La proposition de débat était la suivante : « Cette Chambre décide que le mandat du gouvernement d'exiger des voitures électriques aboutira à un désastre pour le consommateur ». Les députés sortants, Gord Baldwin et Chris Bachmann, se sont opposés à cette proposition, tandis que les candidats sortants, Michael Haughton et Barry Prentice, l'ont défendue. Comme le veut la tradition de la CTRF, la position de chaque équipe a été choisie à pile ou face, de sorte que les

arguments présentés peuvent ne pas refléter les positions personnelles des personnes impliquées.

Barry Prentice a lancé le débat en faisant valoir que les mandats gouvernementaux sont des outils politiques très rudimentaires assortis d'échéances arbitraires. Avant 2035, les moteurs à combustion interne fonctionnant à l'hydrogène pourraient constituer une meilleure option. Michael Haughton a fait remarquer qu'éplucher les problèmes sous-jacents des voitures électriques, c'est comme éplucher des oignons : plus on épluche, plus on pleure. Mais on peut aussi frissonner. En hiver, le choix peut être d'arriver à destination ou de geler dans le froid parce que le chauffage de la voiture épuise trop la batterie.

Barry a fait valoir que les partisans des VE parlent avec nostalgie d'un monde imaginaire auquel ils voudraient que nous croyions naïvement. Nous vivons dans un monde où il n'y a tout simplement pas assez de matériaux pour produire des véhicules électriques pour tous les Canadiens. Ou pour les recharger. Tout le monde ne dispose pas d'un endroit pour recharger sa voiture à la maison, par exemple les habitants d'un appartement. Qui va construire des stations de recharge pour les 5 000 kilomètres de routes de glace ?

Chris Bachmann a commencé par présenter un récent mandat gouvernemental couronné de succès : l'arrêt de la distribution de sacs en plastique dans les supermarchés. Il a affirmé que si les consommateurs étaient initialement réticents à ce concept, ils l'ont rapidement accepté et achètent désormais en abondance des sacs en tissu. Ainsi, l'objectif principal de réduction des déchets plastiques a été atteint (sans parler de l'augmentation du nombre de sacs en tissu).

Gord Baldwin a souligné qu'à l'instar des compagnies de téléphone qui subventionnaient l'achat de téléphones cellulaires pour inciter les consommateurs à abandonner les lignes terrestres, les producteurs d'électricité de la Colombie-Britannique, du Québec et de l'Ontario créent des réseaux de recharge et subventionnent les chargeurs domestiques pour promouvoir l'adoption des VE. Il a comparé l'attitude négative à l'égard des débats de 1956 sur le gazoduc de TransCanada, où les opposants affirmaient qu'il n'y avait pas de besoin, ni de marché pour le gaz naturel de l'Ouest canadien. L'histoire a prouvé le contraire.

Au cours du débat, les membres de l'auditoire ont présenté des points de vue différents, parfois même dans leurs propres arguments.

Conference Paper Winners 2024 CTRF Annual Conference

The Ron Rice Award for the Best Conference Papers

Adonai García and Kevin Gingerich

A Data-Driven Model for Electric Cargo Cycle Battery Performance

and

Ali Shehabeldeen and Moataz Mohamed

Optimal Electric Bus Transit System with Energy Consumption Uncertainty and Battery

Degradation

First Runner-up Paper

Kevin Porras, Marianne Hatzopoulou and Eric J. Miller

Toll Policy Evaluations for Reducing GTHA Transportation GHG Emissions

Second Runner-up Paper

Saba Sabet, Bilal Farooq

WiFi Sensors and Artificial Intelligence in Crowd Management and Forecasting

CTRF Scholarship Competition 2024-2025

Congratulations to the following students!

Transport Canada Scholarship in Sustainable Transportation
Rifat Bhuiyan– Dalhousie University

Transport Canada Scholarship in Sustainable Transportation
Didem Cicek Simsek – University of Ottawa

Transport Canada Scholarship in Economics, Efficiency and Competitiveness in
Transportation
Md. Shahadat Hossain - University of British Columbia

Transport Canada Scholarship in Safety and Security
Jing Li - McMaster University

Thank you to all scholarship program supporters.

2024 CTRF Conference – Plenary II
Mobilizing the transportation sector for equity:
Urban and rural mobility

Report by Lawrence McKeown

Moderator: Catherine Morency,
Polytechnique Montreal

Equity in passenger mobility was the Tuesday May 14th plenary topic, moderated by **Civil Engineering Professor Catherine Morency** de *l'École polytechnique de Montréal*. Professor Morency framed the session by noting the equity challenge of funding a basic level of urban mobility when the Quebec government is asking transit agencies to reduce services, given the ridership and revenue losses stemming from changes in travel patterns. Indeed, the COVID-19 pandemic altered urban and rural travel patterns across the country. The panel featured five speakers, each with different experiences, but all having a common focus of incorporating equity into transport planning.

Bart Walman is the **Manager of Government Relations** for **BC Transit**, a provincial crown corporation responsible for services outside of metropolitan Vancouver. BC Transit partners with local governments and private carriers to provide mobility services to communities ranging from small towns to the city of Victoria. Using a “shared services” model, BC Transit strives to provide custom mobility in each community, while allowing for efficiencies from consolidated HR and fleet management functions. The model appears to be working, albeit not without challenges, including the need to serve an aging rural population while, at the same time, address GHG emissions from urban travel.

Stan Leyenhorst from **Universal Access Design** provided a unique perspective on mobility, not grounded in economics but entirely in accessibility. Mr. Leyenhorst is convinced that research plays a pivotal role in identifying the mobility needs of any community, with collaboration and outreach key for meeting equity and enabling the design of safe as well as accessible pathways for all. He asserts that equity must be a consideration from the outset of transport planning, rather than as an after-thought. While his examples of inequities and access issues were insightful, economics should not be dismissed entirely, as local governments wrestle with many competing interests.

Christine Voss - **Assistant Professor** in the **Centre for Chronic Disease Prevention and Management** at **UBC** – is concerned with the cardiovascular health of children and their lack of physical activity. For instance, it is estimated that roughly three-quarters of Canadian children use a motorized mode of travel for the journey to school. Dr. Voss feels that a modal shift is possible by creating safe school zones with street closures during arrival and departure times. It is no small effort in getting the cooperation of municipal and school officials, and there is some evidence that these efforts may nudge children to more active modes. Such initiatives, however laudable, may be considered in some ways as tinkering around the margins of the larger issue of land-use and transport planning.

Todd Litman - Executive Director of the **Victoria Transport Policy Institute** - has a wealth of experience in urban transport policy and planning. He noted the large share of transportation in both household expenditures and time use, then pointed to municipal spending disparities on roads compared to sidewalks and bike lanes. After explaining different types of equity, Mr. Litman provided several compelling arguments. For example, how urban highways tend to go through disadvantaged neighbourhoods and how inter-regional bus service has become the neglected stepchild of the transport family. He also noted how reducing the external costs of private motor vehicle use will enhance equity, implying land use planning a primary cause of urban transportation inequities.

A Regional Ground Passenger Transportation Study was conducted recently for the **Economic Trust of the Southern Interior** (ETSI-BC), a provincial agency that funds economic development in B.C.'s southern interior. As a study consultant, **Erin Toop** described the study objectives as providing mobility for tourism as well as connecting rural and small-town communities with services such as hospitals and colleges. Ms. Toop focused largely on the need for outreach and stakeholder engagement, not on the role of inter-regional bus carriers. And this role has changed fundamentally since the demise of *Greyhound Canada's* western service in 2018, due to falling ridership in rural areas.

There were several questions from the audience including one on data gaps; Mr. Litman asserted that Canada is near the bottom of OECD countries in terms of statistics on urban and rural travel. Others noted that challenges outlined by the B.C. experience exist across the country, pointing to the limited mobility options in rural New Brunswick for example.

Given the plenary topic, panelists focused their comments on transportation. However, as a derived demand, individuals travel to engage in activities. As such, how we organize our land uses is often what gives rise to mobility challenges. A salient example of accessibility and inequity stems from the so-called American race riots during the 1960s.

The commission tasked with investigating the causes reported that decentralization to the suburbs had left many 'transportation disadvantaged' in the inner-city, most with no or limited access to suburban employment opportunities. This became the genesis for American federal transit subsidies aimed at improving access to jobs by enhancing transport equity.

2024 Conférence de la CTRF - Plénière II
Mobiliser le secteur des transports pour l'équité :
Mobilité urbaine et rurale

Rapport de Lawrence McKeown

Modérateur : Catherine
Morency, Polytechnique
Montréal

L'équité dans la mobilité des personnes était le thème de la séance plénière du mardi 14 mai, animée par **Catherine Morency, professeur de génie civil à l'École polytechnique de Montréal**. Le professeur Morency a encadré la séance en soulignant le défi d'équité que représente le financement d'un niveau de mobilité urbaine de base alors que le gouvernement du Québec demande aux agences de transport de réduire leurs services, compte tenu des pertes d'achalandage et de revenus découlant des changements dans les habitudes de déplacement. En effet, la pandémie de COVID-19 a modifié les schémas de déplacement urbains et ruraux dans tout le pays. Le panel était composé de cinq intervenants, chacun ayant une expérience différente, mais tous ayant pour objectif commun d'intégrer l'équité dans la planification des transports.

Bart Walman est le directeur des relations gouvernementales de BC Transit, une société d'État provinciale responsable des services en dehors de l'agglomération de Vancouver. BC Transit travaille en partenariat avec les autorités locales et les transporteurs privés pour fournir des services de mobilité à des communautés allant des petites villes à la ville de Victoria. En utilisant un modèle de « services partagés », BC Transit s'efforce de fournir une mobilité personnalisée dans chaque communauté, tout en permettant des gains d'efficacité grâce à des fonctions consolidées de gestion des ressources humaines et du parc automobile. Le modèle semble fonctionner, même s'il n'est pas sans poser de problèmes, notamment la nécessité de desservir une population rurale vieillissante tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements urbains.

Stan Leyenhorst, de Universal Access Design, a présenté un point de vue unique sur la mobilité, qui n'est pas fondé sur l'économie mais entièrement sur l'accessibilité. M. Leyenhorst est convaincu que la recherche joue un rôle central dans l'identification des besoins de mobilité de toute communauté, la collaboration et la sensibilisation étant essentielles pour respecter l'équité et permettre la conception de voies sûres et accessibles à tous. Il affirme que l'équité doit être prise en compte dès le début de la planification des transports, et non pas après coup. Bien que ses exemples d'inégalités et de problèmes d'accès soient perspicaces, l'aspect économique ne doit pas être totalement ignoré, car les gouvernements locaux sont aux prises avec de nombreux intérêts concurrents.

Christine Voss, professeur adjoint au Centre de prévention et de gestion des maladies chroniques de l'Université de Colombie-Britannique, s'intéresse à la santé cardiovasculaire des enfants et à leur manque d'activité physique. Par exemple, on estime qu'environ trois quarts des enfants canadiens utilisent un mode de transport motorisé pour se rendre à l'école. Le Dr. Voss estime qu'il est possible de changer de mode de transport en créant des zones scolaires sûres et en fermant des rues aux heures d'arrivée et de départ. Ce n'est pas une mince affaire que d'obtenir la coopération des autorités municipales et scolaires, et il semble que ces efforts

puissent inciter les enfants à adopter des modes de transport plus actifs. De telles initiatives, aussi louables soient-elles, peuvent être considérées d'une certaine manière comme du bricolage en marge de la question plus large de l'aménagement du territoire et de la planification des transports.

Todd Litman, directeur exécutif du Victoria Transport Policy Institute, possède une grande expérience en matière de politique et de planification des transports urbains. Il a souligné la part importante des transports dans les dépenses des ménages et dans l'emploi du temps, puis a attiré l'attention sur les disparités entre les dépenses municipales consacrées aux routes et celles consacrées aux trottoirs et aux pistes cyclables. Après avoir expliqué les différents types d'équité, M. Litman a présenté plusieurs arguments convaincants. Par exemple, le fait que les autoroutes urbaines ont tendance à traverser des quartiers défavorisés et que les services d'autobus interrégionaux sont devenus les enfants négligés de la famille des transports. Il a également souligné que la réduction des coûts externes de l'utilisation des véhicules motorisés privés renforcera l'équité, ce qui implique que l'aménagement du territoire est la cause principale des inégalités en matière de transport urbain.

Une étude régionale sur le transport terrestre de passagers a été réalisée récemment pour **l'Economic Trust of the Southern Interior** (ETSI-BC), une agence provinciale qui finance le développement économique dans le sud de l'intérieur de la Colombie-Britannique. En tant que consultante, **Erin Toop** a décrit les objectifs de l'étude comme étant d'assurer la mobilité pour le tourisme et de relier les communautés rurales et les petites villes à des services tels que les hôpitaux et les universités. Mme Toop a surtout insisté sur la nécessité de sensibiliser et d'impliquer les parties prenantes, et non sur le rôle des transporteurs interrégionaux par autobus. Et ce rôle a fondamentalement changé depuis la disparition du service de Greyhound Canada dans l'Ouest en 2018, en raison de la baisse du nombre d'usagers dans les zones rurales.

Plusieurs questions ont été posées par l'auditoire, notamment sur les lacunes en matière de données ; M. Litman a affirmé que le Canada se situe au bas de l'échelle des pays de l'OCDE en ce qui concerne les statistiques sur les déplacements urbains et ruraux. D'autres participants ont fait remarquer que les défis mis en évidence par l'expérience de la Colombie-Britannique existent dans tout le pays, en soulignant les options de mobilité limitées dans les zones rurales du Nouveau-Brunswick, par exemple.

Étant donné le thème de la séance plénière, les panélistes ont concentré leurs commentaires sur les transports. Cependant, en tant que demande dérivée, les individus se déplacent pour participer à des activités. Ainsi, la façon dont nous organisons l'utilisation de nos terres est souvent à l'origine des problèmes de mobilité. Les émeutes raciales américaines des années 1960 constituent un exemple frappant d'accessibilité et d'inégalité.

La commission chargée d'en étudier les causes a constaté que la décentralisation vers les banlieues avait laissé de nombreux « désavantagés en matière de transport » dans les centres-villes, la plupart d'entre eux n'ayant pas ou peu d'accès aux possibilités d'emploi dans les banlieues. Cette constatation est à l'origine des subventions fédérales américaines aux transports en commun, qui visent à améliorer l'accès à l'emploi en renforçant l'équité des transports.

2024-2025 CTRF Board of Directors

President Trevor Hanson
Executive VP Adrian Lightstone
VP Awards Glareh Amirjamshidi
VP External Affairs Mark Hemmes
VP External Support Don McKnight
VP Finance & Treasurer Gerry Kolaitis
VP Meetings Lawrence McKeown
VP Organization & Development Joel Carlson
VP Program Anna Robak
VP Publications Joseph Monteiro
Secretary Carole Ann Woudsma

Councillors: Damien Auger, Malcolm Cairns, Garland Chow, Amélie Clement, Bill Denning, Mahmudur Fatmi, James Frost, Ryan Gallagher, Vijay Gill, Carly MacEacheron, Jody Kositsky, Catherine Morency, Joseph Schulman, Gordo Tufts

Thank you to the 2024 CTRF Annual Conference Supporters

Bison Transport
CN
Canadian Airports Council (CAC)
CPKC
Chamber of Shipping
CPCS
Cross-Border Institute, University of Windsor
Economic Trust of the Southern Interior (ETSIBC)

Global Container Terminals
InterVistas
UBC integrated Transportation Research
Laboratory (UiTR)

McMillan
Port of Nanaimo
Quorum Corporation
Railway Association of Canada
St. Lawrence Seaway Management Corporation
Toopconsulting
Transport Canada
VIA (VIA Rail Canada)

Westac
Western Stevedoring



Upcoming events

Australasian Transport Research Forum 45th Annual Conference

November 27 – 29, 2024
Melbourne, Victoria,
Australia

<https://australasiantransportresearchforum.org.au/news/2024-conference-melbourne/>

104th TRB Annual Meeting

January 5–9, 2025
Washington, DC

<https://trb-annual-meeting.nationalacademies.org/home>

Transportation Research Forum 66th Annual Conference

Spring 2025
St. Louis

<https://annualforum.trforum.org/>

Canadian Transportation Research Forum

60th Annual Conference

May 25 – 28, 2025
Ottawa

Contact Information

CTRF / GRTC
PO Box 23033 Woodstock ON N4T 1R9
Tel: 519-421-9701
www.ctrf.ca
info@ctrf.ca

