



ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN – ANALYSE BUDGÉTAIRE

Dans leur deuxième budget depuis leur arrivée au gouvernement, les libéraux fédéraux ont continué de défendre la vision qu'ils avaient définie pour le pays lors de l'élection de 2015. Cela signifie qu'ils ont consolidé les engagements antérieurs en matière d'infrastructure, d'innovation et de priorités sociales, comme le logement abordable, la formation axée sur les compétences et les services de garde d'enfants. Toutefois, les nouvelles dépenses ont été modestes et pour bon nombre d'engagements de dépenses, l'on a prévu de suspendre les fonds pour quelques années.

Cependant, pour l'industrie du transport en commun, le budget fédéral de 2017 a été innovateur à bien des égards. Tout d'abord, le gouvernement a respecté son engagement de verser 20,1 milliards de dollars pour l'infrastructure du transport en commun, ainsi qu'un montant supplémentaire de 5 milliards de dollars réservés au financement de projets de transport en commun au moyen d'une nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada.

Le budget a également éliminé le crédit d'impôt pour le transport en commun, en vigueur depuis un certain temps, qui offrait un allègement fiscal au moyen d'un crédit d'impôt de 15 % à 1,8 million de clients réguliers du transport en commun.

Le budget a prévu un certain nombre de programmes qui toucheront l'industrie du transport en commun. Cela comprend le financement de l'innovation en transport urbain par un programme de « supergrappes » et de la création du Défi des villes intelligentes, qui stimulera la collaboration visant à appuyer notamment la mobilité intelligente dans le contexte des villes intelligentes. Le transport en commun peut aussi être admissible à du financement pour des infrastructures de transport et accessibles, résistantes au climat, qui devront être déterminées dans les prochaines semaines à mesure que les détails du programme se préciseront. Le budget a également prévu que les entreprises de covoiturage, comme Uber, devront percevoir la TPS sur leurs services.

Tous ces changements, petits et grands, auront une incidence sur l'industrie du transport en commun. L'Association canadienne du transport urbain continuera de travailler avec ses membres, le gouvernement et les intervenants partout au Canada afin de s'assurer que les besoins complexes, les enjeux et les possibilités de l'industrie sont étudiés, communiqués et compris, de la Colline du Parlement jusqu'à l'échelon des collectivités canadiennes.

PHASE II DU FONDS POUR L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN (FITC II)

L'engagement à l'égard du FITC II (20,1 milliards de dollars sur onze ans) est un élément central de l'engagement global du gouvernement à l'égard de l'infrastructure du transport en commun depuis sa

campagne électorale de 2015. L'annonce n'avait rien de surprenant étant donné que l'engagement financier a été pris lors de la mise à jour économique de l'automne, en novembre. Le budget de 2017 a donné une meilleure idée du cadre de la mise à jour économique de l'automne, même si bon nombre de paramètres détaillés du programme de ce fonds seront toujours élaborés à Infrastructure Canada et au moyen d'ententes bilatérales entre le gouvernement fédéral et les provinces et les territoires.

Cet engagement à long terme complète la phase I du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (3,4 milliards de dollars sur trois ans), mais il sera plus « ambitieux » et mettra davantage l'accent sur les projets d'élargissement, comparativement à son prédécesseur.

Tout comme pour la phase I, au cours des prochains mois, le gouvernement fédéral travaillera à la signature d'ententes bilatérales avec les provinces concernant le FITC II. Le financement consacré au transport en commun que recevra chaque province sera réparti selon une formule fondée sur l'achalandage à 70 % et sur la population à 30 % (les fonds à la phase I étaient répartis seulement en fonction de l'achalandage provincial). On ignore toujours comment les fonds seront transférés aux réseaux de transport en commun par leur province respective.

Le FITC II ne distribue pas de fonds en 2017-2018, l'engagement quinquennal du gouvernement à l'égard du transport en commun fédéral dans le cadre du FITC II étant d'environ 3,9 milliards de dollars (voir ci-dessous les dépenses par année, après le titre « Ententes bilatérales sur le transport en commun »). Le gouvernement accroît son engagement en matière de dépenses dans le FITC II au cours des six dernières années du programme afin qu'il puisse atteindre 20,1 milliards de dollars en 2027-2028.

Tableau A1.13

Allocation au titre d'Investir dans le Canada – le plan d'infrastructure à long terme

M\$

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	Total sur 5 ans
Montant total affecté	700	4 000	4 200	5 300	6 700	20 900
Provision pour le transport en commun	300	1 100	1 100	1 500	1 800	5 800
Ententes bilatérales sur le transport en commun	0	950	851	977	1 150	3 926
Banque de l'infrastructure du Canada	149	123	230	188	231	921
Défi des villes intelligentes	5	15	2	18	2	42
Supergrappes	10	13	18	18	18	75
<i>Total partiel</i>	164	1 100	1 100	1 200	1 400	4 964
Report de la provision pour le transport en commun	-136	0	0	-300	-400	-836

	2022- 2023	2023- 2024	2024- 2025	2025- 2026	2026- 2027	2027- 2028	Total
Montant total affecté	7 900	8 800	9 700	11 300	11 300	11 300	81 200
Provision pour le transport en commun	2 200	2 500	2 800	4 000	4 000	4 000	25 300
Ententes bilatérales sur le transport en commun	2 003	2 227	2 551	3 068	3 150	3 200	20 125
Banque de l'infrastructure du Canada	499	575	620	679	828	878	5 000
Défi des villes intelligentes	18	2	18	2	18	0	100
Supergrappes	0	0	0	0	0	0	75
<i>Total partiel</i>	2 520	2 804	3 189	3 748	3 996	4 078	25 300
Report de la provision pour le transport en commun	320	304	389	-252	-4	78	0

La part du financement fédéral pour les projets de transport en commun particuliers variera entre 40 % (lorsque les coûts sont partagés avec une municipalité ou une province) et 50 % (lorsque les coûts sont

partagés seulement avec une province). Les projets dans les territoires seront admissibles à une part du financement fédéral de 75 %.

Un montant pouvant atteindre 15 % de la somme affectée à un réseau pour la phase II peut être utilisé pour des projets de réparation et de remise en état (comparativement à 100 % dans la phase I), même si les projets de remise en état seront tous admissibles à une part du financement fédéral de 50 %.

Le gouvernement a indiqué son intention de travailler avec les provinces pour effectuer une surveillance continue des projets d'infrastructure afin de s'assurer qu'ils produisent des résultats dans les collectivités locales et atteignent les objectifs nationaux. L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) continuera de discuter avec le gouvernement fédéral de la meilleure manière de recueillir et d'analyser ces données.

ÉLIMINATION DU CRÉDIT D'IMPÔT POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Le budget a prévu d'importantes réformes au cadre financier du Canada. Elles comprennent notamment l'élimination du crédit d'impôt pour le transport en commun.

La raison invoquée pour l'élimination du crédit d'impôt non remboursable pour le transport en commun, qui entrera en vigueur après le 30 juin 2017 relativement à l'utilisation du transport en commun, c'est que ce crédit n'a pas réussi à encourager l'utilisation du transport en commun ni à réduire les émissions de gaz à effet de serre, qui était l'objectif déclaré du crédit lors de sa création en 2006.

Au cours des dernières semaines et des derniers mois, l'ACTU a abordé avec le gouvernement l'importance de mettre en œuvre des mesures de soutien au transport en commun dans les collectivités canadiennes, notamment en maintenant le crédit d'impôt pour le transport en commun. Nous collaborerons étroitement avec le gouvernement afin de veiller à ce que les mesures de soutien au transport en commun, y compris les mesures fiscales, demeurent diversifiées et adaptées aux besoins complexes de notre secteur. L'ACTU a notamment adressé au ministre des Finances, Bill Morneau, une lettre concernant le maintien du crédit.

L'information officielle la plus récente (2017) du ministère des Finances concernant le crédit indique qu'environ 1,8 million de personnes l'ont demandé en 2014, alors que le coût du programme était de 180 millions de dollars. Le coût prévu du crédit en 2018 était de 205 millions de dollars.

L'ACTU continuera de participer, avec le gouvernement, à une discussion sur la question du crédit d'impôt pour le transport en commun, plaidant en faveur de mesures pour le maintien d'un transport en commun abordable.

BANQUE DE L'INFRASTRUCTURE

Le gouvernement a annoncé son intention de créer une nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada (35 milliards de dollars sur onze ans) d'ici la fin de 2017. Cet organisme sans lien de dépendance collaborera avec des partenaires des secteurs public et privé. Selon le budget, « ces investissements

seront réalisés stratégiquement, en mettant l'accent sur les grands projets transformateurs comme les plans régionaux de transport en commun, les réseaux de transport et les interconnexions des réseaux électriques. »

Au cours des 11 prochaines années, les projets de transport en commun se verront affecter 5 milliards de dollars du fonds de démarrage de la banque, dont 149 millions en 2017-2018. Une somme de 921 millions de dollars a été réservée au transport en commun pour les cinq prochaines années.

Tableau A1.13

Allocation au titre d'Investir dans le Canada – le plan d'infrastructure à long terme

M\$

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	Total sur 5 ans
Montant total affecté	700	4 000	4 200	5 300	6 700	20 900
Provision pour le transport en commun	300	1 100	1 100	1 500	1 800	5 800
Ententes bilatérales sur le transport en commun	0	950	851	977	1 150	3 926
Banque de l'infrastructure du Canada	149	123	230	188	231	921
Défi des villes intelligentes	5	15	2	18	2	42
Supergrappes	10	13	18	18	18	75
<i>Total partiel</i>	<i>164</i>	<i>1 100</i>	<i>1 100</i>	<i>1 200</i>	<i>1 400</i>	<i>4 964</i>
Report de la provision pour le transport en commun	-136	0	0	-300	-400	-836

En dehors du financement des dépenses d'immobilisations, la banque jouera un autre rôle important, celui de centre de données. La nouvelle banque assurera « le suivi, la collecte, l'utilisation et l'échange des données nécessaires en vue de mesurer les retombées des investissements dans l'infrastructure ». Ce travail sera réalisé en partenariat avec les provinces, les territoires, les municipalités et Statistique Canada. Ces données appuieront les efforts suivants :

- Fournir des données et des renseignements comparables sur des questions comme la demande et l'utilisation en matière d'infrastructure partout au pays.
- Fournir un portrait national de l'état et du rendement de l'infrastructure publique entre les catégories d'actifs.
- Fournir des analyses de données de haute qualité pour aider à orienter les politiques et la prise de décisions, et favoriser un dialogue fondé sur les faits entre tous les ordres de gouvernement.
- Assurer le suivi des répercussions des investissements dans l'infrastructure afin que les gouvernements puissent rendre compte aux Canadiens de ce qui a été accompli.

Le gouvernement indique qu'il amorcera bientôt un processus destiné à désigner le chef de la direction et le président du conseil d'administration de la Banque.

DÉFI DES VILLES INTELLIGENTES

Le budget 2017 a créé un nouveau Fonds Impact Canada dans le but d'exploiter l'innovation pour aider à relever les grands défis de notre pays. Ce fond est subdivisé en deux volets, le premier étant le Défi des villes intelligentes (300 millions de dollars sur onze ans) et le second, un volet des technologies propres (75 millions de dollars sur deux ans).

Le Défi des villes intelligentes a pour but d'« encourager les villes à adopter des approches novatrices en matière d'aménagement urbain [...] Dans le cadre de ce défi inspiré d'un concours similaire aux États-Unis, les villes à l'échelle du Canada seraient invitées à élaborer des plans de villes intelligentes, en collaboration avec les administrations locales, les citoyens, les entreprises et la société civile. » Les villes lauréates seront choisies dans le cadre d'un concours national fondé sur le mérite.

Les projets d'infrastructures et de transport sont admissibles dans le cadre du programme. Au total, 100 millions de dollars sur onze ans dans le cadre du Défi des villes intelligentes sont indiqués sous la rubrique Provision pour le transport en commun du plan d'infrastructure à long terme du gouvernement; de cette somme, 42 millions de dollars seront dépensés au cours des cinq prochaines années.

Tableau A1.13

Allocation au titre d'Investir dans le Canada – le plan d'infrastructure à long terme

M\$

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	Total sur 5 ans
Montant total affecté	700	4 000	4 200	5 300	6 700	20 900
Provision pour le transport en commun	300	1 100	1 100	1 500	1 800	5 800
Ententes bilatérales sur le transport en commun	0	950	851	977	1 150	3 926
Banque de l'infrastructure du Canada	149	123	230	188	231	921
Défi des villes intelligentes	5	15	2	18	2	42
Supergrappes	10	13	18	18	18	75
<i>Total partiel</i>	164	1 100	1 100	1 200	1 400	4 964
Report de la provision pour le transport en commun	-136	0	0	-300	-400	-836

Le volet des technologies propres a pour but de relever des défis « comme celui d'aider les communautés rurales et éloignées du Canada à réduire leur dépendance au diesel en tant que source d'énergie ».

SUPERGRAPPES

Le budget définit les supergrappes comme « des zones à haute densité d'activités commerciales qui regroupent des entreprises de toutes tailles, des établissements postsecondaires ainsi que des infrastructures et des talents spécialisés – dynamisent les économies et servent de moteurs de croissance. Elles créent des emplois, favorisent le partage des connaissances, stimulent la spécialisation des entreprises et contribuent à attirer des entreprises “ phares ” de partout dans le monde. »

Dans le cadre de sa stratégie des supergrappes pour le Canada, le gouvernement investira 950 millions de dollars au cours des cinq prochaines années afin d'appuyer des grappes d'innovation qui présentent le plus grand potentiel d'accélération de la croissance économique du pays. De cette somme, 75 millions de dollars sont prélevés sur des fonds qui ont été réservés antérieurement au transport en commun. Ces fonds demeureront dans la Provision pour le transport en commun du plan d'infrastructure à long terme du gouvernement.

Allocation of Investing in Canada—The Long-Term Infrastructure Plan

millions of dollars

	2017– 2018	2018– 2019	2019– 2020	2020– 2021	2021– 2022	5-Year Total
Total Amount Provisioned	700	4,000	4,200	5,300	6,700	20,900
Public Transit Provision	300	1,100	1,100	1,500	1,800	5,800
Public Transit Bilateral Agreements	0	950	851	977	1,150	3,926
Canada Infrastructure Bank	149	123	230	188	231	921
Smart Cities Challenge	5	15	2	18	2	42
Superclusters	10	13	18	18	18	75
<i>Subtotal</i>	164	1,100	1,100	1,200	1,400	4,964
Reprofile of Public Transit Allocation	-136	0	0	-300	-400	-836

Les grappes qui revêtent de l'importance pour le transport en commun sont notamment la fabrication de pointe, les technologies propres, la technologie numérique, les ressources propres, l'infrastructure et le transport. Selon le gouvernement, les éléments clés pour la création de supergrappes sont le partage de risques, des liens étroits entre les entreprises et le monde universitaire, la mise en place de solides chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale, des bassins de talents compétents et diversifiés, et l'accent mis sur les solutions innovatrices.

L'ENVIRONNEMENT

Tandis que le gouvernement continue de travailler au Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, notamment à la création d'une tarification nationale du carbone, le budget de 2017 a prévu un investissement de 5 milliards de dollars sur cinq ans dans l'infrastructure qui protège les communautés et appuie la transition continue du Canada vers une économie axée sur la croissance propre. Cette somme fait partie d'un Fonds pour l'infrastructure verte plus important, de 21,9 milliards de dollars, pour le gouvernement.

« Le budget de 2017 propose d'élaborer des règlements sur les gaz à effet de serre dans les secteurs maritime, ferroviaire, aérien et des automobiles. Ces efforts seront dirigés par Transports Canada, avec un investissement proposé de 56,9 millions de dollars sur quatre ans, à compter de 2018-2019. »

« Le budget de 2017 propose également d'octroyer 17,2 millions de dollars sur cinq ans, à compter de 2017-2018, à Environnement et Changement climatique Canada et à Transports Canada pour élaborer et mettre en œuvre des règlements sur la remise en état de véhicules lourds et sur les véhicules tout terrain, ainsi qu'une norme sur le carburant propre afin de réduire les émissions des carburants utilisés dans les secteurs industriels, du transport et de la construction. »

En outre, le gouvernement collaborera avec les provinces et les territoires pour établir des normes de qualité de l'air plus rigoureuses, surveiller les émissions et offrir des incitatifs pour favoriser les investissements qui donnent lieu à de l'air plus propre et à des communautés plus saines. »

ACCESSIBILITÉ

Dans le budget de 2017, le gouvernement a également annoncé l'affectation d'un montant complémentaire au Fonds pour l'accessibilité. Ce montant, de 77 millions de dollars sur dix ans, vise à accroître les activités du Fonds. Selon le gouvernement, le Fonds vise « la construction et la rénovation

d'espaces publics afin de les rendre plus accessibles, ce qui permet aux Canadiens handicapés d'être plus actifs au sein de leur communauté et de l'économie. »

INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Le budget de 2017 affecte 867,3 millions de dollars sur trois ans, à partir de 2017-2018, à VIA Rail afin d'appuyer ses activités et ses besoins en capitaux.

De plus, le gouvernement investira 10,1 milliards de dollars sur onze ans dans des projets liés au commerce et au transport. Selon le budget, « L'Initiative des corridors de commerce et de transport du Canada, qui s'appuiera sur le modèle des « portes d'entrée » de Transports Canada, accordera la priorité aux investissements qui permettent de s'attaquer à la congestion et aux goulots d'étranglement dans les corridors essentiels, et dans les environs des plaques tournantes du transport et des ports donnant accès aux marchés mondiaux. »

Une subdivision de cette stratégie globale comprend la modernisation du réseau de transport du Canada (76,7 millions de dollars sur cinq ans). Cela consistera notamment à élaborer des règlements pour assurer l'adoption sécuritaire des véhicules connectés et autonomes, et à renforcer la capacité de Transports Canada d'établir et de communiquer les normes et les certifications dont aura besoin l'industrie pour utiliser ces nouvelles technologies en toute sécurité.

FONDS STRATÉGIQUE POUR L'INNOVATION

Le budget de 2017 a également annoncé un nouveau Fonds stratégique pour l'innovation (1,26 milliard de dollars sur cinq ans). Ce fonds a pour but « de regrouper et de simplifier les programmes existants d'innovation en entreprise, notamment l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense, le Programme de démonstration de technologies, le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile et le Programme d'innovation pour les fournisseurs du secteur de l'automobile. »