



**Recueil des programmes de financement
fédéral, provinciaux et territoriaux
du transport collectif au Canada**

mars 2011

Énoncé de mission

L'ACTU est la porte-parole de l'industrie du transport en commun au Canada.

Sa mission est de faire mettre de l'avant la contribution du transport collectif à la qualité de vie, à l'environnement, à la santé, à la mobilité et au développement économique des collectivités canadiennes, et aider les membres de l'Association à s'acquitter de leur rôle.

Publié par:

Association canadienne du transport urbain

55 rue York, bureau 1401

Toronto (Ontario) M5J 1R7 CANADA

Téléphone: (416) 365-9800

Courriel: techservices@cutaactu.ca

www: www.cutaactu.ca

© 2011 Les données qui apparaissent dans cette publication ne peuvent être citées ni reproduites sans obtenir au préalable la permission de l'Association canadienne du transport urbain.

Recueil des programmes de financement fédéral, provincial et territorial du transport en commun au Canada

Introduction

Depuis de nombreuses années, le financement du transport urbain au Canada est une question critique. L'investissement aux immobilisations et et à l'exploitation demeurent des éléments clés de la réussite continue du transport collectif. Une enquête récente sur les besoins en infrastructures du transport en commun au Canada indique que les besoins au niveau de l'expansion et du renouvellement élèvent à 53,5 milliards de dollars pour la période de 2010 à 2014. Cette enquête met en évidence une constatation: si l'on veut que le transport collectif accroisse la mobilité en milieu urbain, les gouvernements fédéral et provinciaux doivent continuer d'investir dans le transport collectif. Les programmes de financement existants y compris le transfert d'une partie de la taxe fédérale sur l'essence aux municipalités permettent de satisfaire une partie de ces besoins.¹

Le document présente les programmes de financement de l'exploitation et des immobilisations disponibles aux réseaux de transport en commun, tant régulier et adapté, par juridiction. La figure 1 illustre l'investissement aux immobilisations pour le transport collectif provenant de tous les niveaux de gouvernement de 2001 à 2009. En 2009, les dépenses combinées en immobilisations pour le transport collectif ont dépassé 3,6 milliards de dollars. La figure 2 présente les revenus du transport collectif pour l'année 2009; ce financement continue de provenir en majorité des tarifs payés par les usagers.²

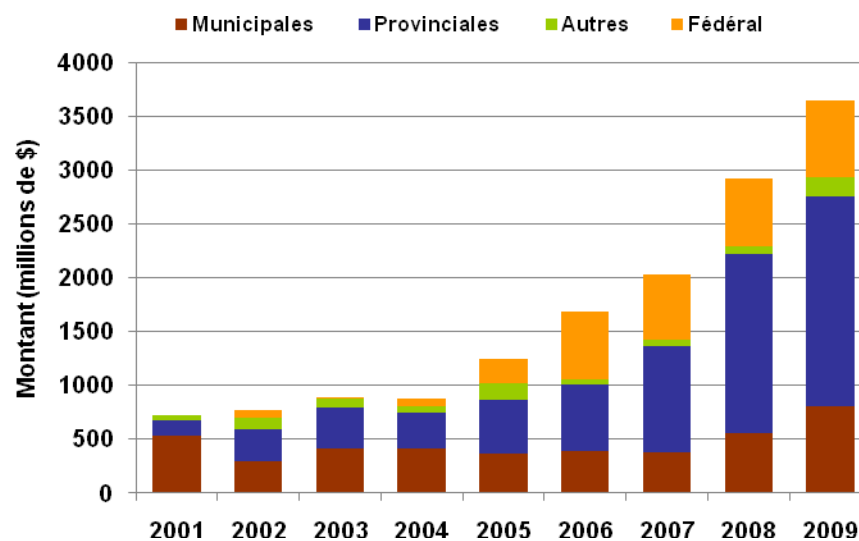


Figure 1. Sources des investissements en Immobilisations du transport collectif (2001-2009)

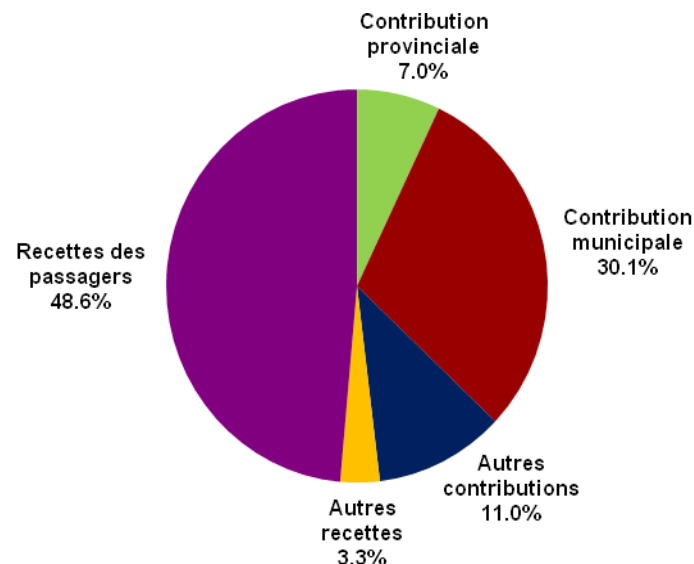


Figure 2. Sources du financement de l'exploitation du transport collectif (2009)³

¹ ACTU, Les besoins en infrastructures du transport en commun pour la période 2010-2014, mars 2010

² ACTU, Répertoire statistique du transport en commun au Canada – Données d'exploitation de 2009, novembre 2010

³ La figure 2 présente tous les revenus et contributions d'exploitation, dont 49% sont des recettes du service régulier. Ce chiffre ne devrait pas être confondu avec l'indicateur *revenus/coûts* (ratio r/c), qui est calculé utilisant le total des revenus d'exploitation divisé par le total des frais directs d'exploitation. En 2009, CUTA a rapporté le ratio r/c de 54%

Sommaire des constatations communes

Les contributions financières se présentent sous diverses formes selon les compétences. Tel que démontré par le tableau 1, huit des treize provinces et territoires, de même que le gouvernement fédéral, investissent directement dans le transport en commun. De ces huit provinces et territoires, cinq octroient des investissements directs en immobilisations et en exploitation et ce, à la fois pour le transport en commun régulier et adapté. Les Territoires du Nord-Ouest, Terre-Neuve-et-Labrador, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard n'apportent aucune subvention et il n'y a pas de service de transport en commun au Nunavut.

Tableau 1 – Les investissements directs en transport en commun

	Régulier		Adapté	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
Gouvernement du Canada		✓		✓
Alberta		✓		✓
Colombie-Britannique – Région du grand Vancouver		✓		✓
Colombie-Britannique – Autres municipalités	✓	✓	✓	✓
Manitoba	✓	✓	✓	✓
Nouveau-Brunswick				
Terre-Neuve-et-Labrador				
Territoires-du-Nord-Ouest				
Nouvelle-Écosse	✓	✓	✓	✓
Nunavut				
Ontario	✓	✓	✓	✓
Île-du-Prince-Édouard				
Québec – urbain	✓	✓	✓	✓
Québec – rural	✓	✓	✓	✓
Saskatchewan			✓	✓
Yukon			✓	

FINANCEMENT PAR COMPÉTENCE

Cette section présente un aperçu du financement de l'exploitation et des immobilisations du transport en commun – traditionnel et spécialisé – par compétence.

CANADA

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Toutes les municipalités	<ul style="list-style-type: none"> Aucune subvention d'exploitation directe. 	<ul style="list-style-type: none"> Attribution annuelle du fonds de la taxe sur l'essence (FTE) aux municipalités pour l'infrastructure durable, y compris le transport collectif. Le financement de la taxe sur l'essence, qui a atteint 2 milliards de dollars par année en 2009-2010, est versé aux bénéficiaires à l'échelle du pays, conformément aux ententes sur le FTE conclues avec chaque province et territoire. L'attribution aux municipalités varie en fonction de la province ou du territoire, et elle est établie par les provinces et les territoires. Le financement peut représenter jusqu'à 100 % du coût des projets. Le Fonds Chantiers Canada de 8,8 milliards de dollars appuie le transport collectif à titre de catégorie de financement admissible si les provinces et les territoires choisissent de faire de ce secteur une priorité et de cerner des projets admissibles à cet égard. Le financement peut représenter jusqu'à 50 % des coûts admissibles du projet dans le cas des projets provinciaux ou municipaux (toutefois, les partenaires financiers se partagent habituellement le tiers des coûts admissibles du projet), et jusqu'à 25 % des coûts admissibles dans le cas des projets du secteur privé. Bien que la plupart des montants disponibles dans le cadre du Fonds Chantiers Canada aient été attribués à des projets à l'échelle du pays, des montants sont encore disponibles dans le cadre du volet Grandes infrastructures dans de nombreuses municipalités pour les priorités en matière d'infrastructure, dont le transport collectif. Fonds des partenariats public-privé (PPP) – Le Fonds des PPP de 1,25 milliard de dollars appuie des projets novateurs qui offrent une solution de rechange aux marchés publics traditionnels en matière d'infrastructure. Le transport collectif est une catégorie admissible dans le cadre du Fonds des PPP, et le financement peut atteindre 25 % du coût des projets.

Provinces et territoires

ALBERTA

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Calgary et Edmonton	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune subvention d'exploitation directe. 	<ul style="list-style-type: none"> • City Transportation Fund (Subvention destinée aux projets d'immobilisations liés aux transports) <ul style="list-style-type: none"> - Le montant de la subvention annuelle est établi en fonction de la quantité d'essence et de diesel utilisée sur les routes, vendue dans chaque ville, au taux de 0,05 \$ par litre. - On prévoit que la subvention atteindra 100 millions de dollars à Calgary et 98 millions de dollars à Edmonton pour l'exercice 2010-2011 – soit environ 100 \$ par personne. - La subvention peut servir à financer des projets d'immobilisations liés au transport pour les routes ou le transport collectif. La part de la somme attribuée au transport collectif est établie par chaque conseil municipal en fonction des priorités de la municipalité en matière de transport. • Alberta Municipal Infrastructure Program <ul style="list-style-type: none"> - Dans le cadre de ce programme, environ 905 millions de dollars ont été versés à Calgary et 648 millions de dollars à Edmonton au total, sur une période de cinq ans, de 2005-2006 à 2009-2010. - Jusqu'en 2014-2015, les sommes peuvent être utilisées pour financer des projets d'immobilisations liés à l'infrastructure municipale, y compris les projets d'immobilisations liés au transport collectif. La part de la somme attribuée au transport collectif est établie par chaque conseil municipal en fonction des priorités de la municipalité en matière de transport. • Municipal Sustainability Initiative – Volet immobilisations <ul style="list-style-type: none"> - Dans le cadre de ce programme, environ 254 millions de dollars ont été versés à Calgary et 162 millions de dollars à Edmonton en 2010 à l'appui des projets d'immobilisations liés à l'infrastructure. - Les véhicules de transport en commun, les lignes de système léger sur rail, les terminus d'autobus et les installations, y compris les véhicules de transport adapté constituent des types de projets d'immobilisations admissibles. - La Province établit les critères généraux d'admissibilité des

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Calgary et Edmonton (suite)		<p>projets au financement en vertu de ce programme, et les municipalités établissent leurs propres priorités concernant l'admissibilité de ces projets. Les sommes peuvent être utilisées, en tout ou en partie, pour le transport collectif, ou on peut ne pas les utiliser du tout.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Green Transit Incentives Program (GreenTRIP) <ul style="list-style-type: none"> - Programme pluri-annuel de 2 milliards de dollars visant à offrir des subventions d'immobilisations propres à certains projets à partir de 2010-2011. - Ce programme vise principalement les projets liés au transport collectif qui appuient l'élargissement des services de transport collectif et l'établissement de nouveaux services de transport collectif à l'échelle de la province, ce qui permettra de réduire de façon marquée le nombre de véhicules sur les routes de l'Alberta et, par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre. - Le programme Green TRIP s'adresse aux municipalités de l'Alberta, aux organismes régionaux, aux organismes sans but lucratif et aux groupes du secteur privé.
Autres municipalités, incluant toutes municipalités de la région de Calgary et Edmonton	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe destinée à l'exploitation. • Municipal Sustainability Initiative – Volet exploitation <ul style="list-style-type: none"> - En 2010, des fonds d'exploitation d'environ 7 millions de dollars ont été versés, dans le cadre de ce programme, aux autres municipalités⁴ pour l'amélioration de la planification et de l'efficacité municipale et le soutien stratégique à l'exploitation destiné aux services municipaux. - Ces fonds peuvent être utilisés pour la planification en matière de transport collectif ou pour l'exploitation et l'entretien du transport collectif et adapté, exploité et financé par les municipalités. - La Province établit les critères généraux d'admissibilité des projets au financement en vertu de ce programme, et les municipalités établissent leurs propres priorités concernant l'admissibilité de 	<ul style="list-style-type: none"> • Subvention destinée aux projets d'immobilisations liés au transport (Subvention destinée aux projets d'immobilisations de base) <ul style="list-style-type: none"> - Au cours de l'exercice 2010-2011, plus de 38 millions de dollars sont versés à 16 municipalités admissibles, soit une somme de 60 \$ par personne pour 2010. - La subvention peut servir à financer des projets admissibles d'immobilisations concernant les routes ou le transport collectif. La part de la somme attribuée au transport collectif est établie précisément par chaque conseil municipal. - La subvention représente 75 % des coûts du projet admissible jusqu'à la valeur maximale de la subvention disponible. • Alberta Municipal Infrastructure Program <ul style="list-style-type: none"> - Dans le cadre de ce programme, environ 583 millions de dollars ont été versés aux autres villes sur une période de cinq ans, de 2005-2006 à 2009-2010, en fonction de leur population. - Jusqu'en 2014-2015, les sommes peuvent être utilisées pour

⁴ Ces municipalités comprennent toutes les autres municipalités de l'Alberta, y compris le comté de Strathcona, la municipalité régionale de Wood Buffalo et la Ville de Banff. (Ces trois dernières exploitent un réseau de transport.) Les chiffres présentés ne comprennent pas les municipalités de Calgary et d'Edmonton.

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Autres municipalités, incluant toutes municipalités de la région de Calgary et Edmonton (suite)	<p>ces projets. Les sommes peuvent être utilisées, en tout ou en partie, pour le transport collectif, ou on peut ne pas les utiliser du tout.</p>	<p>financer des projets admissibles d'immobilisations liés à l'infrastructure municipale, y compris des projets d'immobilisations liés au transport collectif. La part de la somme attribuée au transport collectif est établie par chaque conseil municipal en fonction des priorités de la municipalité en matière de transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Municipal Sustainability Initiative – Volet immobilisations <ul style="list-style-type: none"> - En 2010, environ 134 millions de dollars ont été versés, dans le cadre de ce programme, aux autres municipalités* à l'appui des projets d'immobilisations liés à l'infrastructure. - Les véhicules de transport en commun et les gares d'autobus et les installations, y compris les véhicules de transport adapté constituent des types de projets d'immobilisations admissibles. - La Province établit les critères généraux d'admissibilité des projets au financement en vertu de ce programme, et les municipalités établissent leurs propres priorités concernant l'admissibilité de ces projets. Les sommes peuvent être utilisées, en tout ou en partie, pour le transport collectif, ou on peut ne pas les utiliser du tout. • Green Transit Incentives Program (GreenTRIP) <ul style="list-style-type: none"> - Programme pluri-annuel de 2 milliards de dollars visant à offrir des subventions d'immobilisations propres à certains projets en 2010-2011. - Ce programme vise principalement les projets liés au transport collectif qui appuient l'élargissement des services de transport collectif et l'établissement de nouveaux services de transport collectif à l'échelle de la province, ce qui permettra de réduire de façon marquée le nombre de véhicules sur les routes de l'Alberta et, par conséquent, réduire les émissions de gaz à effet de serre. - Le programme Green TRIP s'adresse à toutes les municipalités de l'Alberta, aux organismes régionaux, aux organismes sans but lucratif et aux groupes du secteur privé.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Région du grand Vancouver	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe destinée à l'exploitation (À l'exception des contributions fondées sur le rendement annuel pour la Canada Line.) • Le gouvernement provincial a permis à TransLink, l'organisme de transport régional, de bénéficier d'un transfert fiscal et d'une marge fiscale. • Selon la loi, TransLink a le droit d'imposer des frais relatifs au transport tels que des droits sur les véhicules motorisés, des frais aux régions desservies (pour de nouvelles installations) et des péages sur de nouvelles installations (afin de défrayer les améliorations), etc. • Information tirée du Rapport annuel 2009 : <ul style="list-style-type: none"> - Impôt foncier et remplacement foncier : 282 087 000 \$ - Taxe sur l'essence (à raison de 0,12 cent le litre) : 259 821 000 \$ - Tarif du transport collectif : 366 768 000 \$ - Électricité (à raison de 1,90 \$ par mois pour chaque foyer) : 18 245 000 \$ - Taxe sur les parcs de stationnement : 15 600 000 \$ - Pont Golden Ears Bridge 11 293 000 \$ - Revenu de la Canada Line 16 549 000 \$ - Revenu total : 961 310 000 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • La Province a versé 13,05 millions de dollars au projet de la Canada Line.
Région du grand Victoria	<ul style="list-style-type: none"> • 31,7 % des frais d'exploitation (transport régulier) : 22,9 millions de dollars en 2009-2010 • 63 % des frais d'exploitation (transport adapté) : 4,4 millions de dollars en 2009-2010 	<ul style="list-style-type: none"> • 31,7 % des dépenses en immobilisations (transport régulier). Subvention reçue du gouvernement provincial pour sa part du service de la dette • 63,0 % des dépenses en immobilisations (transport adapté). Subvention reçue du gouvernement provincial pour sa part du service de la dette
	Le gouvernement provincial a aussi accordé à Victoria Regional Transit Commission le droit de percevoir 3,5 cents par litre de la taxe sur l'essence. Ce revenu a permis de défrayer 15 % des frais d'exploitation (transport régulier et adapté) en 2009-2010.	
Réseaux municipaux	<ul style="list-style-type: none"> • 46,1 % des frais d'exploitation (transport régulier; moyenne de 24 réseaux) • 55,5 % des frais d'exploitation (transport adapté; moyenne de 55 réseaux) 	<ul style="list-style-type: none"> • 46,7 % des dépenses en immobilisations (transport régulier) • 61,4 % des dépenses en immobilisations (transport adapté)
	D'autres dispositions en matière de financement pour l'expansion des services de transport collectif peuvent être adoptées en fonction de chaque cas par les partenaires de la collectivité et l'administration locale.	

MANITOBA

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Toutes les villes	<ul style="list-style-type: none"> Subvention générale de soutien (soutien financier inconditionnel destiné aux municipalités dont le montant de la paie s'élève à au moins un million de dollars). Cette subvention permet de compenser les charges sociales de ces municipalités, y compris les charges relatives à la paie des employés du transport public. Winnipeg, Brandon, Flin Flon et Thompson ont reçu des subventions générales de soutien. 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de subvention directe.
Winnipeg	<ul style="list-style-type: none"> Subvention inconditionnelle destinée à l'exploitation de 30 575 000 \$ (budget 2010) versée annuellement pour les services de transport collectif dont Handi-Transit. La ville détermine l'affectation de ce financement entre les services de transport régulier et adapté. <ul style="list-style-type: none"> Le financement du transport est assuré par un partenariat pour l'exploitation garanti par la loi provinciale, selon une formule de participation (50/50). Ce financement vise à compenser 50 % des frais d'exploitation nets des services de transport collectif de Winnipeg, y compris les frais du futur service de transport rapide 	<ul style="list-style-type: none"> Winnipeg reçoit 3,84 millions de dollars (budget 2008) pour le financement des immobilisations (achat d'autobus à plancher surbaissé). Le montant est déterminé chaque année par le gouvernement provincial. Le gouvernement provincial a signé une entente de partenariat avec la ville de Winnipeg pour financer la première étape du corridor de transport rapide sud-ouest, un projet évalué à 138 M\$. <ul style="list-style-type: none"> Une subvention d'investissement de 4,375 millions de dollars est versée annuellement pendant quatre ans (2009-2012), pour un total de 17,5 millions de dollars, dans le cadre de la phase 1 du Southwest Rapid Transit Corridor. Cette subvention permet également de financer les coûts d'exploitation nets du système de transport rapide, y compris l'amortissement et les intérêts grâce à la formule de financement du transport collectif 50/50.
Brandon	<ul style="list-style-type: none"> Subvention annuelle destinée à l'exploitation de 1 373 500 \$ (budget 2010) Le montant alloué chaque année au transport régulier ou adapté est déterminé par la ville. <ul style="list-style-type: none"> Le financement du transport est assuré par un partenariat pour l'exploitation garanti par la loi provinciale, selon une formule de participation (50/50). Ce financement vise à compenser 50 % des frais d'exploitation nets des services de transport collectif. 	<ul style="list-style-type: none"> Une subvention annuelle de 128 000 \$ au budget 2010. Le montant est établi annuellement par la province.

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Thompson	<ul style="list-style-type: none"> • Subvention annuelle destinée à l'exploitation de 206 000 \$ (budget 2010) <ul style="list-style-type: none"> - Le montant alloué chaque année au transport régulier ou adapté est déterminé par la ville. - Le financement du transport est assuré par un partenariat pour l'exploitation garanti par la loi provinciale, selon une formule de participation (50/50). Ce financement vise à compenser 50 % des frais d'exploitation nets des services de transport collectif. 	<ul style="list-style-type: none"> • Thompson et Flin Flon louent, plutôt que d'acheter, les autobus de transport en commun. Par conséquent ces villes ne reçoivent pas de subventions pour les immobilisations.
Flin Flon	<ul style="list-style-type: none"> • Subvention annuelle destinée à l'exploitation de 133 200 \$ (budget 2008) <ul style="list-style-type: none"> - Le montant alloué chaque année au transport régulier ou adapté est déterminé par la ville. - Le financement du transport est assuré par un partenariat pour l'exploitation garanti par la loi provinciale, selon une formule de participation (50/50). Ce financement vise à compenser 50 % des frais d'exploitation nets des services de transport collectif. 	
Autre (transport adapté seulement)	<ul style="list-style-type: none"> • 1 083 400 \$ (budget 2010) attribués à 66 municipalités. • Les subventions incluent: <ul style="list-style-type: none"> - Une subvention unique de départ de 6 000\$; - Une subvention annuelle équivalant à 37,5% de dépenses brutes d'exploitation jusqu'à un montant maximal de 20 000\$ par année (30 000\$ pour les municipalités exploitant plus d'un véhicule.) 	<ul style="list-style-type: none"> • La province a budgété 30 000\$ en 2010 afin d'offrir aux municipalités des subventions ponctuelles pour le financement aux immobilisations. • Le financement est établi selon les demandes des municipalités et correspond à 50% du coût d'achat net d'un véhicule adapté (hadivan) pour un montant maximal de 10 000\$.

NOUVEAU-BRUNSWICK

	RÉGULIER		ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe destinée à l'exploitation. • La province attribue aux municipalités des subventions globales non plafonnées pour des services municipaux, desquelles une partie peut être dépensée en transport en commun et ce, au choix de la municipalité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe destinée aux immobilisations. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe destinée à l'exploitation. • Province provides municipalities open-ended block grants for municipal services, part of which may be spent on transit, at the municipalities' discretion. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un programme de modification des véhicules accorde un montant maximal de 8 000 \$ aux particuliers et aux organismes qui se qualifient. La subvention est renouvelable tous les dix ans pour les particuliers et tous les cinq ans pour les organismes.

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

	RÉGULIER		ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe destinée à l'exploitation. • La province accorde aux municipalités des subventions municipales à l'exploitation, lesquelles peuvent être utilisées entièrement, partiellement ou aucunement au profit du transport en commun, selon les désirs de la municipalité réceptrice. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe destinée aux immobilisations. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe. 	

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
	<ul style="list-style-type: none">• Pas de subvention directe.	<ul style="list-style-type: none">• Pas de subvention directe.

NOUVELLE-ÉCOSSE

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Régions à faible densité de population	<ul style="list-style-type: none"> Le Programme communautaire d'aide au transport adapté (Community Transportation Assistance Program – CTAP) apportera 500 000 \$ au cours de l'exercice financier 2010-2011 pour les services de transport adapté existants dans la collectivité. Les subventions sont plafonnées à 1,60 \$ par habitant pour la population résidant dans la région desservie. Les services de transport adapté en Nouvelle-Écosse sont admissibles à un remboursement complet des frais d'immatriculation et d'enregistrement pour les véhicules de transport adapté dans la province. 	<ul style="list-style-type: none"> Le Programme d'aide au transport adapté (Accessible Transportation Assistance Program – ATAP), avec un budget total de 286 000 \$ pour l'exercice financier 2010-2011, peut être utilisé pour l'achat de nouveaux véhicules de transport adapté ou pour la conversion de véhicules existants non adaptés. Le Nova Scotia Transit Research Incentive Program (NS-TRIP), dont le budget total est de 340 000 \$, permet de financer les initiatives de renforcement des capacités visant à appuyer les nouveaux services de transport en commun améliorés dans les régions rurales et les régions urbaines non desservies de la Nouvelle-Écosse. Les candidats peuvent demander jusqu'à 75 % du total des coûts admissibles, jusqu'à concurrence de 50 000 \$ par projet.

NUNAVUT

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
	<ul style="list-style-type: none">• Sans objet.	<ul style="list-style-type: none">• Sans objet.

ONTARIO

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Toutes les municipalités	<p>Le transfert des fonds provenant de la taxe sur l'essence destinés au transport en commun:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destiné à l'exploitation et aux immobilisations du transport en commun visant la croissance de l'achalandage (les municipalités doivent présenter des plans de croissance de l'achalandage qui établissent des objectifs précis); 93 réseaux de transport en commun desservant 111 municipalités ont reçu du financement en 2009-2010. <ul style="list-style-type: none"> ○ 0,010 \$ le litre = 156 millions de dollars entre octobre 2004 et septembre 2005. ○ 0,015 \$ le litre = 232 millions de dollars entre octobre 2005 et septembre 2006. ○ 0,020 \$ le litre = 312 millions de dollars entre octobre 2006 et septembre 2007. ○ 0,020 \$ le litre = 314 millions de dollars entre octobre 2007 et septembre 2008. ○ 0,020 \$ le litre = 321 millions de dollars entre octobre 2008 et septembre 2009. ○ 0,020 \$ le litre = 316 millions de dollars entre octobre 2009 et septembre 2010. 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre du budget 2010, la Province a versé une contribution ponctuelle de 174 millions de dollars pour le remplacement des autobus. • En décembre 2009, la Province a annoncé qu'elle s'engageait à verser 600 millions de dollars pour soutenir le projet de train léger sur rail d'Ottawa. Ce projet comprend la conversion du tronçon est-ouest du Transitway réservé au système rapide par bus en une ligne de train léger sur rail entre les stations Blair et Tunney's Pasture (12,5 km), dont un tunnel de 3,2 km sous le centre-ville d'Ottawa. • En juin 2010, la Province a annoncé qu'elle s'engageait à verser 300 millions de dollars à l'appui du corridor de transport rapide de la région de Waterloo. Le corridor de transport rapide proposé reliera les villes de Waterloo, Kitchener et Cambridge. • Dans le cadre de l'initiative « Solutions rapides » liée aux investissements dans le transport collectif annoncé dans le budget 2008, la Province s'est engagée à verser 82,3 millions de dollars pour appuyer la mise en œuvre d'un système rapide par bus dans la région de Durham sur l'autoroute 2, du centre-ville de Pickering au centre-ville d'Oshawa. • En juin 2009, la province s'est engagée à verser jusqu'à 416,3 millions de dollars pour le remplacement de 204 tramways de la TTC. • En juillet 2009, la province s'est engagée à verser jusqu'à 172 millions de dollars pour appuyer le projet de revitalisation de la gare Union.

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
GO Transit⁵	<ul style="list-style-type: none"> • Au cours des exercices 2008-2009 et 2009-2010, la Province de l'Ontario a versé 65,2 millions de dollars et 68,4 millions de dollars respectivement pour financer les besoins d'exploitation du réseau GO Transit. 	<ul style="list-style-type: none"> • Au cours de l'exercice 2008-2009 : <ul style="list-style-type: none"> - La Province de l'Ontario a versé 346,4 millions de dollars au budget d'immobilisations lié à la remise en état et au remplacement du Réseau GO. - La Province de l'Ontario a versé 381,0 millions de dollars au budget d'immobilisations lié à la croissance et à l'expansion du Réseau GO. • Au cours de l'exercice 2009-2010 : <ul style="list-style-type: none"> - La Province de l'Ontario a versé 346,9 millions de dollars au budget d'immobilisations lié à la remise en état et au remplacement du Réseau GO. - La Province de l'Ontario a versé 460,0 millions de dollars au budget d'immobilisations de 634,2 millions de dollars lié à la croissance et à l'expansion du Réseau GO. • Voici des exemples d'initiatives importantes en matière d'immobilisations du Réseau GO pour l'exercice 2009-2010 : <ul style="list-style-type: none"> - 59 millions de dollars pour de nouveaux parcs de stationnement en élévation aux stations Aurora et Whitby et l'augmentation du nombre de places de stationnement aux stations Maple, Mount Pleasant, Rouge Hill, Unionville et Centennial; - 50 millions de dollars pour le versement d'acomptes liés à l'achat de 30 nouvelles locomotives plus puissantes et plus écoénergétiques afin de permettre au Réseau GO de mettre en œuvre son plan visant à ajouter deux voitures à ses trains de 10 voitures comme moyen efficace d'attirer de nouveaux usagers; - 5 millions de dollars pour compléter l'achat des 20 autobus conventionnels et des 10 autobus à deux étages nécessaires pour maintenir la capacité actuelle et accroître les services afin d'accueillir plus de passagers; - acomptes de 69 millions de dollars liés à l'achat de voitures à deux niveaux devant être livrées au cours des exercices 2010-2011 et 2011-2012; • 37 millions de dollars pour la construction d'une troisième ligne entre Port Credit et Oakville améliorant ainsi la souplesse opérationnelle, le respect des horaires et la possibilité d'ajouter des trains à l'avenir.

⁵ Les coûts d'exploitation nets et d'immobilisations de base sont présumés être d'environ 1 million de dollars sur dix ans. Reprendre GO Transit libère également plus de 100 millions de dollars par année pour les municipalités à l'intérieur de la zone de service GO, montant qui peut ainsi être réinvesti dans le transport en commun, incluant la croissance de GO Transit. NOTE: GO Transit n'offre pas le service de transport adapté.

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
Transport régional Metrolinx		<ul style="list-style-type: none"> • Au printemps 2009, la Province a annoncé qu'elle mettrait en œuvre des projets prioritaires en matière de transport collectif d'une valeur de plus de 9 milliards de dollars figurant dans le Metrolinx RTP (projet de transport ferroviaire). Les projets et la prévision des coûts faisant partie de l'annonce figurent ci-après : <ul style="list-style-type: none"> - train léger sur rail Sheppard East (coût estimé à 950 millions de dollars); - système rapide par bus VIVA de York (coût estimé à 1,4 milliard de dollars); - amélioration et prolongement de la ligne rapide de transport en commun de Scarborough (coût estimé à 1,4 milliard de dollars); - train léger sur rail Eglinton Crosstown (coût estimé à 4,6 milliards de dollars); - train léger sur rail Finch West (coût estimé à 1,2 milliard de dollars); - étude de faisabilité pour la ligne rapide de Hamilton (coût estimé à 3 millions de dollars). • Pour le train léger sur rail Sheppard East, la Province versera les deux tiers du financement du projet dont la valeur est estimée à 950 millions de dollars. • En juillet 2010, la Province a demandé à Metrolinx, à titre de société de transport régionale, de prendre la responsabilité du lien air-rail, y compris la conception, la construction et l'exploitation.

ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

	RÉGULIER ET ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations
	<ul style="list-style-type: none">• Pas de subvention directe.	<ul style="list-style-type: none">• Pas de subvention directe.

QUÉBEC

	RÉGULIER		ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
<p>L'Agence métropolitaine de transport et les sociétés de transport en commun</p> <p><i>Région de Montréal :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Agence métropolitaine de transport (AMT) • Société de transport de Montréal (STM) • Réseau de transport de Longueuil (RTL) • Société de transport de Laval (STL) <p><i>Région de Québec :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transport de la Capitale (RTC) • Société de transport de Lévis (STL) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de subvention directe sauf pour l'amélioration de service. • Sources de revenus : <ul style="list-style-type: none"> - 30 \$ par année pour chaque véhicule immatriculé dans chacune des régions; - 3 cents le litre d'essence vendu dans la région de Montréal. • Une subvention égale à 50 % des coûts additionnels d'exploitation pour augmenter l'offre de services en transport en commun. • Une subvention égale à 50 % des dépenses admissibles pour la promotion du transport en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> • Il existe deux programmes de subvention, soit le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) et le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). • Les actifs suivants sont admissibles : <ul style="list-style-type: none"> - autobus, minibus, véhicule de service; - terrain (sauf pour la SOFIL); - garage, terminus, centre administratif, incluant les équipements et dispositifs requis pour l'exploitation et l'information à la clientèle ainsi que la réfection de toiture après 20 ans; - voie réservée et stationnement incitatif; - biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, etc.); - abribus et support à vélo; - maintien, amélioration et développement des services d'un système de transport rapide (métro, trains de banlieue et tout autre système de transport terrestre guidé). 	<ul style="list-style-type: none"> • En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, une aide financière de type enveloppe fermée est accordée aux sociétés de transport pour l'organisation des services de transport adapté. • Au début de chaque cadre financier (actuellement 2009-2012), une contribution de base est déterminée pour chaque organisme admissible. Par la suite, des mécanismes d'ajustements de cette contribution de base sont mis en place pour tenir compte notamment des variations annuelles des coûts de systèmes et de l'accroissement de l'achalandage. • Pour les déplacements métropolitains dans la région de Montréal, l'AMT verse une aide additionnelle représentant 10 \$ par déplacement aux organismes admissibles. 	

	RÉGULIER		ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
<p>L'Agence métropolitaine de transport et les sociétés de transport en commun (suite)</p> <p><i>Autres régions :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Société de transport de l'Outaouais (STO) • Société de transport de Sherbrooke (STS) • Société de transport de Trois-Rivières (STTR) • Société de transport du Saguenay (STS) 	<ul style="list-style-type: none"> • Une subvention égale à 50 % de la réduction consentie aux usagers utilisant deux réseaux de transport en commun.⁶ 	<ul style="list-style-type: none"> • Le taux de subvention est de 85 % dans le cas de la SOFIL et une partie des subventions est payée au comptant et l'autre par service de dette. Dans le cas du PAGTCP, le taux de subvention est de 75 % pour la majorité des actifs. Toutefois, il est de 50 % pour l'acquisition d'autobus, de minibus et de véhicules de services pour l'exploitation du réseau d'autobus, et il peut atteindre 100 % pour les projets de développement des réseaux de métro, de trains de banlieue et de tout autre système de transport terrestre guidé utilisant une emprise unique. Les subventions sont généralement versées par service de dette.⁷ 		

⁶ L'AMT redistribue aux trois sociétés de transport en commun de la région de Montréal une partie des revenus d'immatriculation et des revenus de la taxe sur l'essence. Dans la région de Québec, les revenus d'immatriculation sont partagés entre le RTC et la STL en fonction des revenus des usagers et de la contribution des automobilistes.

⁷ L'AMT dispose d'une source de revenus dédiée aux projets d'immobilisations en transport en commun correspondant à 1 cent du 100 \$ d'évaluation municipale basée sur la richesse foncière des municipalités faisant partie de son territoire. L'AMT n'est pas admissible au Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec.

	RÉGULIER		ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
<p>Les autres organismes de transport en commun en banlieue de Montréal et dans les autres régions urbaines du Québec</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Municipalité</i> • <i>Conseil intermunicipal de transport (CIT)</i> • <i>Conseil régional de transport (CRT)</i> • <i>Autres regroupements de municipalités</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Une subvention de fonctionnement équivalent à 40 % des revenus générés par les services de transport en commun. • Une subvention spécifique aux laissez-passer mensuels égale au montant de la réduction consentie aux usagers. • Une subvention égale à 50 % de la réduction consentie aux usagers utilisant deux réseaux de transport en commun. • Une subvention égale à 50 % des coûts additionnels d'exploitation pour augmenter l'offre de services en transport en commun. • Une subvention égale à 50 % des dépenses admissibles pour la promotion du transport en commun. • L'AMT redistribue aux organismes municipaux de la région de Montréal une partie des revenus d'immatriculation et des revenus de la taxe sur l'essence. 	<ul style="list-style-type: none"> • Il existe deux programmes de subvention, soit le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec. • Les actifs suivants sont admissibles : <ul style="list-style-type: none"> - terminus et stationnement incitatif; - terrain (sauf pour la SOFIL); - biens présentant un caractère innovateur sur le plan technologique (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, etc.) - abribus et support à vélo. • Le taux de subvention est de 85 % dans le cas de la SOFIL et les subventions sont payées au comptant. Dans le cas du PAGTCP, le taux de subvention est de 75 % et les subventions sont généralement versées par service de dette. 	<ul style="list-style-type: none"> • En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, une aide financière de type enveloppe fermée est accordée pour l'organisation des services de transport adapté. • Au début de chaque cadre financier (actuellement 2009-2012), une contribution de base est déterminée pour chaque organisme admissible. Par la suite, des mécanismes d'ajustements de cette contribution de base sont mis en place pour tenir compte notamment des variations annuelles des coûts de systèmes et de l'accroissement de l'achalandage. • Pour les déplacements métropolitains dans la région de Montréal, l'AMT verse une aide additionnelle représentant 10 \$ par déplacement aux organismes admissibles. 	

	RÉGULIER		ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
Régions rurales <ul style="list-style-type: none"> • 82 municipalités régionales de comté (MRC) • 15 municipalités hors territoire d'une MRC • Kativik regional administration and the Crie regional administration • 18 Conférences régionales des élus (CRÉ) • Transporteurs interurbains 	<ul style="list-style-type: none"> • Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional est doté d'une enveloppe annuelle de 11 M\$ pour la période de 2007 à 2011, soit : <ul style="list-style-type: none"> - 8 M\$ pour le développement du transport collectif en milieu rural; - 1 M\$ pour la planification du transport collectif régional sur le territoire des CRÉ; - 2 M\$ pour le maintien ou le développement de lignes interurbaines de transport par autocar. 		<ul style="list-style-type: none"> • En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, une aide financière de type enveloppe fermée est accordée aux organismes de transport adapté pour l'organisation de tels services. • Au début de chaque cadre financier (actuellement 2009-2012), une contribution de base est déterminée pour chaque organisme admissible. Par la suite, des mécanismes d'ajustements de cette contribution de base sont mis en place pour tenir compte notamment des variations annuelles des coûts de systèmes et de l'accroissement de l'achalandage. 	

SASKATCHEWAN

	RÉGULIER		ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
Grandes et petites villes	<ul style="list-style-type: none"> La province attribue chaque année aux municipalités des Subventions de partage des revenus urbains (Urban Revenue Sharing Grants), desquelles une partie peut être dépensée en transport en commun et ce, au choix de la municipalité réceptrice. Budget pour 2010 – 2011 : 107 136 000\$. 			
			<p style="text-align: center;">Transit Assistance for People with Disabilities (TAPD)</p> <ul style="list-style-type: none"> Dans le cadre du programme TAPD, des subventions d'exploitation sont versées aux municipalités participantes en fonction de l'achalandage de l'année précédente. En Saskatchewan, 74 municipalités reçoivent du financement dans le cadre de ce programme. À l'heure actuelle, le programme n'accepte aucun nouveau participant. Budget pour 2010-2011 : 2 375 000\$. 	
			<ul style="list-style-type: none"> Le budget d'immobilisations du Programme municipal d'aide au transport en commun pour les personnes ayant un handicap physique (Municipal Transit Assistance for People with Disabilities Program) est de 75 % du coût admissible du véhicule pour un montant maximal de 55 000 \$ par véhicule. Les critères d'acceptation d'un véhicule sont fondés sur l'âge du véhicule, son kilométrage, sa condition générale et l'importance du besoin pour ce véhicule dans la collectivité. Budget pour 2010-2011 : 275 000\$ 	

YUKON

	RÉGULIER		ADAPTÉ	
	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations
Whitehorse	<ul style="list-style-type: none"> Pas de subvention directe destinée à l'exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de subvention directe destinée aux immobilisations. 	<ul style="list-style-type: none"> 186 000\$ par année 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de subvention directe destinée aux immobilisations.

SOURCES

Canada

- Tom Oommen, Directeur, Politiques et planification - transport urbain, Politique et planification de transport urbain, Transports Canada

Alberta

- Ken Dmytryshyn, Director, Municipal Programs

Columbie-Britannique

- Robert Paddon, Vice President, Corporate & Public Affairs, TransLink
- Cassie Bevis, Financial Planning Assistant, BC Transit

Ile-du-Prince-Édouard

- Donna Waddell, Director of Corporate Services, City of Charlottetown

Manitoba

- Mike Sosiak, Municipal Finance and Advisory Services, Department Intergovernmental Affairs

Nouveau-Brunswick

- Susi Derrah, Assistant Director, New Brunswick Department of Transportation

Nouvelle-Écosse

- Marvin MacDonald, Director, Grants and Programs, Service Nova Scotia And Municipal Relations

Nuvavut

- Lorna Gee, Director (Registrar) of Motor Vehicles, Department of Economic Development and Transportation

Ontario

- Andrew Posluns, Director, Ministry of Transportation – Ontario
- Eric Yerro, Policy Advisor, Office of the Director, Ministry of Transportation - Ontario

Québec

- Frances Dompierre, Directrice du transport terrestre des personnes, Ministère des Transports du Québec

Saskatchewan

- Shauna Rosloot, Program Advisor, Ministry of Municipal Affairs - Grants Administration and Financial Management

Terre-Neuve-et-Labrador

- Rick Healey, Director, Policy and Strategic Planning, Municipal Affairs

Territoires du Nord-Ouest

- Wendy Alexander, Municipal Works Engineer, City of Yellowknife

Yukon

- Kelly Fraser, Administrative Assistant of Transportation, Whitehorse Transit
- Dave Muir, Manager of Transportation Services, Whitehorse Transit