



## Solutions de transport collectif pour la reprise économique verte

*Présentation écrite rattachée aux consultations prébudgétaires tenues avant le dépôt du budget de 2021*

Association canadienne du transport urbain

Le 7 août 2020



**Le budget de 2021 peut permettre de créer un avenir caractérisé par un transport collectif amélioré, une utilisation moins grande des voitures individuelles et une réduction des émissions de gaz à effet de serre reposant sur les mesures suivantes :**

1. Prévenir la congestion et l'augmentation des émissions en offrant un soutien opérationnel continu au secteur du transport collectif, étalonné en fonction de l'achalandage réel, jusqu'au retour des niveaux enregistrés avant la pandémie.
2. Accélérer l'affectation des fonds d'immobilisations existants en versant régulièrement au Fonds de la taxe sur l'essence des montants d'immobilisations non affectés et non dépensés pour le transport collectif qui seraient autrement inutilisés et en maintenant ces fonds réservés au transport collectif. En outre, éliminer le plafond de 15 % des dépenses engagées pour le maintien en bon état de fonctionnement dans le volet du transport en commun du PIIC, afin d'offrir une plus grande souplesse permettant de créer des emplois et d'améliorer la sécurité.
3. Créer un programme d'incitatifs à l'acquisition d'autobus à zéro émission grâce à une subvention au point d'achat pour l'approvisionnement et les chargeurs électriques, inspiré du programme iZEV exécuté pour les voitures électriques, qui aiderait le gouvernement à atteindre son objectif de mise en service de 5 000 nouveaux autobus à zéro émission sur la route d'ici la fin de son mandat.



## Sommaire

Le Canada doit faire un choix. Nous pouvons profiter de cette période pour créer un avenir caractérisé par un secteur du transport collectif plus fort, aider les habitants de nos villes à mieux se déplacer et réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Ou nous pouvons choisir un avenir caractérisé par une plus grande utilisation de la voiture individuelle, une congestion plus intense et une augmentation des émissions. Pour bâtir de meilleures villes, créer des emplois et décarboniser notre économie, nous devons investir dans le transport collectif.

Nous avons vanté les avantages du transport collectif et le gouvernement comprend bien l'importance de ces avantages. L'inclusion d'un soutien opérationnel dans l'accord sur la relance sécuritaire conclue avec les provinces et les territoires était (et est) extrêmement importante. Elle tenait compte des défis uniques que le transport collectif a dû relever au plus fort de la première vague de la pandémie en transportant des travailleurs essentiels vers leur lieu de travail, dont la très grande majorité était constituée de travailleurs à faible revenu. À mesure que l'achalandage augmente – certains réseaux constatent déjà des chiffres se rapprochant de la moitié des niveaux enregistrés avant l'arrivée de la Covid – il est impératif de maintenir des niveaux de service suffisamment élevés pour prévenir le surpeuplement dans les véhicules. Les réseaux de transport collectif et leurs usagers sont reconnaissants de l'action décisive du gouvernement fédéral.

Cette action doit se poursuivre.

Il est très peu probable que les niveaux d'achalandage reviennent aux niveaux prépandémiques avant un certain temps. Des vagues ultérieures de Covid-19 sont possibles. Le télétravail est susceptible de demeurer à des niveaux élevés. Nous pouvons nous attendre à ce que certaines personnes hésitent à utiliser le transport collectif jusqu'à ce qu'un vaccin soit trouvé. Mais il y aura une reprise complète. À quel moment, nous ne le savons pas. Mais si le soutien opérationnel du transport collectif n'est pas prolongé, il est fort probable que lorsque la reprise complète arrivera, le transport collectif aura amorcé une spirale descendante impossible à remonter. La question qui se pose à un des pays les plus urbains du monde est donc simple : Utiliserons-nous cette période pour fortifier notre économie en renforçant le transport collectif ou laisserons-nous cette économie décliner et créer une reprise plus congestionnée et moins durable ?

La logique qui a obligé le gouvernement fédéral à inclure le transport collectif dans l'accord sur la relance sécuritaire prévaut toujours. Les revenus qu'on tirait des tarifs payés par les passagers sont en baisse. Si les réseaux ne récupèrent pas ces revenus, les coupures de service sont inévitables. Par conséquent, le financement fédéral du transport collectif doit inclure un soutien opérationnel continu et des investissements dans les immobilisations accélérés pour augmenter le service et créer des emplois. Il s'agit du point essentiel de notre présentation budgétaire.

Cette présentation comprend également des moyens de créer des emplois plus rapidement, en donnant aux réseaux de transport collectif une plus grande marge de manœuvre pour réaliser des projets prêts à démarrer, et aide le gouvernement à atteindre son objectif de mise en service de 5 000 autobus à zéro émission. Ces objectifs sont importants. Mais il est essentiel de protéger la capacité des réseaux de transport collectif de se sortir de la pandémie sans afficher des déclinés du service et de l'achalandage irréversibles. En fait, l'ACTU parachève actuellement un plan de rétablissement qui non seulement protégera le transport collectif, mais le rendra plus efficace que jamais.

Nous ne devrions pas choisir un avenir caractérisé par une augmentation du nombre des voitures et de la congestion. Cela nuirait à nos villes et à l'environnement. Cela laissera aussi pour compte ceux qui s'appuient le plus sur le transport collectif, soit les personnes à faible revenu, qui sont plus susceptibles d'être des femmes



ou des personnes de couleur, des aînés et des personnes handicapées. Ces personnes faisaient partie des millions de personnes qui utilisaient le transport collectif chaque jour, même au plus fort du confinement. Ces gens continueront de compter sur le transport collectif, comme le secteur compte sur le gouvernement fédéral pour maintenir son soutien.



# 1. Soutien opérationnel continu du transport collectif

**Recommandation : Prévenir la congestion et l'augmentation des émissions en offrant un soutien opérationnel continu au secteur du transport collectif, étalonné en fonction de l'achalandage réel, jusqu'au retour des niveaux enregistrés avant la pandémie.**

La pandémie nous a amenés à repenser l'économie du transport collectif. Plus de la moitié des coûts d'exploitation du secteur sont assumés par les revenus tirés de la boîte de perception, qui proviennent des usagers. Pourtant, les réseaux de transport collectif doivent maintenir des niveaux de service élevés, à la fois pour réduire le surpeuplement et pour maintenir un service rapide pour les millions de personnes qui sont tributaires du service quotidiennement. Cela crée un trou financier que les administrations municipales ne peuvent pas combler. En outre, l'achalandage dans le transport collectif se rétablit à un rythme beaucoup plus lent que ce qu'on observe dans les autres modes de transport. Cela peut s'expliquer en partie par les craintes associées à la pandémie, par le fait que de nombreux Canadiens continuent de travailler et d'étudier à domicile, et par le taux élevé de chômage. Même dans le scénario le plus optimiste, les données actuelles des sondages indiquent qu'environ un quart des usagers d'avant la pandémie ne retournera pas dans le transport collectif avant qu'un vaccin soit disponible.

Tout cela contribue à créer des scénarios inquiétants. Les études sur l'achalandage<sup>1</sup> montrent qu'il existe un lien étroit entre les niveaux de service de transport collectif et l'achalandage. Autrement dit, si le soutien par financement opérationnel prenait fin avant que l'achalandage puisse se rétablir adéquatement, la diminution des revenus entraînerait des réductions de service, ce qui créerait une spirale descendante des niveaux de service et des niveaux d'achalandage. Cette tendance serait grandement accélérée si une deuxième vague du virus se produisait.

Même avant la survenue de la pandémie, l'ACTU avait soulevé la nécessité d'un financement du fonctionnement auprès du gouvernement fédéral. Grâce au grand succès du Plan d'infrastructure Investir dans le Canada, les parcs de véhicules de transport collectif ont pris de l'expansion à un rythme soutenu et les réseaux ont réussi à inciter un plus grand nombre de Canadiens à délaisser leur voiture et à utiliser les autobus et les trains. Toutefois, comme le programme ne comprenait que des projets d'immobilisations, la hausse des coûts d'exploitation ne pouvait être assurée au moyen du nombre limité d'outils générant des revenus offerts par les municipalités. Ce besoin est maintenant exacerbé, non pas par la hausse des coûts d'exploitation, mais par la baisse des revenus. Nous avons été ravis et sommes reconnaissants que le gouvernement fédéral ait reconnu son rôle essentiel dans le maintien d'un service de transport collectif sûr et rapide en incluant les besoins opérationnels du transport collectif dans l'accord sur la relance sécuritaire conclue avec les provinces et les territoires. Ce soutien doit donc être maintenu par les ordres de gouvernement supérieurs et le gouvernement fédéral doit assumer un rôle de coordination avec les provinces afin d'optimiser le soutien du transport collectif.

Pour éviter une spirale descendante de réduction des services et de l'achalandage, nous recommandons que le gouvernement fédéral continue de soutenir le financement des coûts d'exploitation. Le niveau de financement doit être réexaminé périodiquement, peut-être tous les six mois, pour permettre l'étalonnage avec les niveaux réels d'achalandage jusqu'à ce que l'achalandage revienne aux niveaux enregistrés avant la survenue de la pandémie. Un des mécanismes de prestation possibles est un transfert mixte dans le Fonds de la taxe sur l'essence. Les autres options comprennent les subventions globales. Une composante de jumelage des fonds

---

<sup>1</sup> UTTRI (2018) Ridership Trends Study  
[https://cutaactu.ca/sites/default/files/cuta\\_ridership\\_report\\_final\\_october\\_2018\\_en.pdf](https://cutaactu.ca/sites/default/files/cuta_ridership_report_final_october_2018_en.pdf).



provincial pourrait également jouer un rôle, si elle est jugée utile. Tout modèle devra tenir compte du fait que les réseaux n'appartiennent pas tous à des municipalités et prévoir des mesures de protection contre les municipalités qui réduisent le soutien au transport collectif en raison d'une augmentation du financement.



## 2. Accélérer le versement de fonds pour les dépenses de capital afin de stimuler l'économie

**Recommandation : Accélérer l'affectation des fonds d'immobilisations existants en versant régulièrement au Fonds de la taxe sur l'essence des montants d'immobilisations non affectés et non dépensés pour le transport collectif qui seraient autrement inutilisés et en maintenant ces fonds réservés au transport collectif. En outre, éliminer le plafond de 15 % des dépenses engagées pour le maintien en bon état de fonctionnement dans le volet du transport en commun du PIIC, afin d'offrir une plus grande souplesse permettant de créer des emplois et d'améliorer la sécurité.**

Le Plan d'infrastructure Investir dans le Canada a été un énorme pas en avant dans le financement des infrastructures par le gouvernement fédéral. Nous appuyons sa prolongation au moyen d'un fonds permanent réservé au transport collectif, en raison de son succès avéré. En choisissant un modèle de financement à long terme pour le transport collectif plutôt que des affectations à court terme, les réseaux de transport collectif ont été en mesure d'augmenter le service, de créer et d'exécuter des plans de croissance à long terme, et de construire des projets transformateurs, comme le train léger sur rail. Toutefois, le versement du financement a souvent été lent en raison de divers facteurs, comme le fait que certaines provinces ne versent pas les fonds de contrepartie et que des couches de processus bureaucratiques causent des retards. Cela fait augmenter les coûts d'emprunt à l'échelle municipale, donne lieu à des fonds inutilisés réguliers et crée un retard dans la construction des infrastructures. Cela limite également la stimulation économique que suscitent les investissements dans les infrastructures.

Le gouvernement fédéral reconnaît ce problème et s'est engagé à compléter le FTE en intégrant ces fonds d'infrastructure non dépensés d'ici la fin de 2021, afin de permettre le versement des fonds. Toutefois, il ne s'agit que d'une solution partielle, car il faudra utiliser des sommes budgétées pour le transport collectif et des régions précises, et les réaffecter à n'importe quelle catégorie d'infrastructure et dans toutes les régions. Cela accentuera les inégalités régionales dans le transport collectif, car les réseaux qui sont privés d'un investissement par leur gouvernement provincial perdront également leur part du financement fédéral. Pour maintenir la stabilité du financement et l'équité régionale, nous proposons plutôt de conserver ces fonds affectés au transport collectif et à leur région au sein du FTE, et de ne pas exiger de fonds de contrepartie provinciaux.

Grâce au soutien adéquat, les réseaux de transport collectif peuvent entreprendre rapidement des projets de remise en bon état de fonctionnement, ce qui inspirera la confiance du public dans le transport collectif et créera immédiatement des emplois. Ces projets sont les plus faciles à mettre en évidence, car ils sont prêts à démarrer, constituent un moyen sûr de soutenir l'économie et peuvent assurer que le transport collectif est propre, sécuritaire et fiable. Il pourrait s'agir, par exemple, d'installer des barrières pour les conducteurs afin de veiller à ce qu'ils soient en sécurité lorsque les réseaux instaureront de nouveau l'embarquement par la porte avant, ou de perfectionner l'entretien des systèmes de train léger et de métro pour permettre aux Canadiens de retourner au travail à temps. C'est pourquoi il faudrait éliminer le plafond de 15 % sur les dépenses de remise en bon état de fonctionnement dans le volet du transport en commun du PIIC.



### 3. Mettre en service 5 000 nouveaux autobus à zéro émission sur la route

**Recommandation : Créer un programme d'incitatifs à l'acquisition d'autobus à zéro émission grâce à une subvention au point d'achat pour l'approvisionnement et les chargeurs électriques, inspiré du programme iZEV exécuté pour les voitures électriques, qui aiderait le gouvernement à atteindre son objectif de mise en service de 5 000 nouveaux autobus à zéro émission sur la route d'ici la fin de son mandat.**

Le rôle du transport collectif dans la réduction des émissions de carbone au Canada est immense, car les réductions nettes de GES se situent entre 6,1 et 14,3 mégatonnes par année<sup>2</sup>. Selon l'estimation la plus élevée, cela équivaut au retrait de plus de trois millions de voitures sur la route. Mais le transport collectif peut avoir un impact encore plus important sur une reprise économique verte, s'il bénéficie des bons incitatifs à l'approvisionnement.

Plus le transport collectif est pratique, plus les gens sont susceptibles de l'utiliser; la hausse des niveaux de service est un moyen éprouvé de réduire l'utilisation des voitures individuelles. La capacité du transport collectif de réduire les émissions de GES est encore améliorée si les réseaux utilisent des autobus à zéro émission. Mais ces véhicules peuvent coûter jusqu'à deux fois plus cher que les autobus diesel ordinaires. Les réseaux de transport collectif doivent donc faire un malheureux compromis. Ils peuvent optimiser l'expansion du service, mais utiliser davantage d'autobus diesel. Ou ils peuvent utiliser davantage d'autobus à zéro émission en augmentant le service dans une moindre mesure. Nous proposons que le gouvernement fédéral aide les réseaux de transport collectif à faire les deux en offrant des incitatifs à l'achat d'autobus à zéro émission.

Dans le cadre du processus de consultation prébudgétaire de 2020, l'ACTU a mené une étude de marché<sup>3</sup> qui a éclairé une des recommandations du programme d'incitatifs à l'acquisition d'autobus à zéro émissions<sup>4</sup> au ministère des Finances. Plus précisément, nous avons recommandé un programme d'acquisition et de subvention pour chargeur électrique inspiré du programme iZEV pour les voitures électriques, mais mis en œuvre pour les réseaux de transport collectif. Ce programme serait exécuté par cumul<sup>5</sup> grâce au financement offert dans le cadre du volet du transport en commun du PIIC, ce qui aiderait également à assumer les coûts des nouveaux dépôts et des remises en état des installations. Ce programme aiderait le gouvernement à atteindre son objectif de mise en service de 5 000 autobus à zéro émission d'ici la fin de son mandat.

Un des avantages additionnels est que nous habitons un des très rares pays qui comptent de nombreuses entreprises de fabrication de véhicules électriques lourds jouissant d'une présence importante. En exécutant un programme d'incitatifs à l'acquisition d'autobus à zéro émission, le Canada peut devenir un chef de file mondial dans cette industrie en croissance et créer les emplois écologiques bien rémunérés dont nous avons besoin pour assurer notre reprise économique.

<sup>2</sup> Voir [https://cutaactu.ca/sites/default/files/issue\\_paper\\_52\\_-\\_the\\_ghg\\_reduction\\_impact\\_of\\_public\\_transit.pdf](https://cutaactu.ca/sites/default/files/issue_paper_52_-_the_ghg_reduction_impact_of_public_transit.pdf).

<sup>3</sup> Voir [https://cutaactu.ca/sites/default/files/cuta\\_zeb\\_survey\\_results\\_-\\_feb\\_2020\\_0.pdf](https://cutaactu.ca/sites/default/files/cuta_zeb_survey_results_-_feb_2020_0.pdf).

<sup>4</sup> Voir [https://cutaactu.ca/sites/default/files/zeb\\_funding\\_recommendation\\_-\\_program\\_outline\\_-\\_march\\_2020.pdf](https://cutaactu.ca/sites/default/files/zeb_funding_recommendation_-_program_outline_-_march_2020.pdf).

<sup>5</sup> En utilisant plus d'une source de financement du gouvernement fédéral pour réaliser le même projet.

