

## Le programme Commuter Choice s'appuie sur la politique fiscale pour encourager l'achalandage

Aux États-Unis, les avantages au titre du transport collectif pris en charge par l'employeur sont exonérés d'impôts depuis 25 ans, ce qui a encouragé le transport collectif pour toute une génération de navetteurs et a permis de modifier considérablement les habitudes du public en matière de déplacements. En 1984, les employeurs admissibles pouvaient offrir à leurs travailleurs jusqu'à 15\$ libre d'impôts en avantages au titre du transport collectif. L'achalandage a augmenté de 25% dans les milieux de travail participants et à certains endroits, 30% des bénéficiaires étaient de nouveaux usagers du transport collectif. Avec le temps, le montant mensuel a atteint 100\$ et le programme connaît un succès encore plus grand. Les employeurs ont droit à une déduction fiscale pour leurs dépenses et réalisent des économies sur les charges sociales, et les employés peuvent mettre de côté leurs frais de transport collectif à partir de leur revenu brut.

## 7. INNOVATION GRÂCE À LA RECHERCHE ET AU DÉVELOPPEMENT

Cette mesure implique que l'on crée un fonds national en recherche et développement sur le transport collectif. Pendant les années 1990, l'ACTU a réalisé quantité d'études précieuses grâce au Programme stratégique de recherche sur les transports de Transports Canada, programme financé par quatre provinces et une douzaine de réseaux de transport. Un fonds national plus important aurait le même résultat, tout en appuyant et en encourageant la recherche du secteur privé et le développement, afin de créer des emplois et construire l'économie canadienne. En partageant ces coûts, les provinces, territoires et municipalités pourront soutenir efficacement une recherche qui reflète leurs enjeux.

- » *Responsabilité primaire* : gouvernement fédéral
- » *Prochaines étapes* : L'ACTU pourrait inviter des représentants des réseaux de transport collectif, des gouvernements provinciaux et des agences fédérales (ex.: Transports Canada, Conseil national de recherches Canada), des fabricants et des établissements universitaires à former un comité directeur et à créer un nouveau programme national de recherche et de développement pour enrichir l'héritage canadien de l'innovation en transport collectif.

## Le soutien à la recherche et à l'apprentissage sur le transport collectif encourage l'innovation aux États-Unis

Chez nos voisins, la loi fédérale actuelle SAFETEA-LU prévoit 9,2 millions de dollars par an pour le Transit Cooperative Research Program, qui réalise des études pratiques pour le secteur des transports, 6,8 millions de dollars pour les University Transportation Centers, qui font de la recherche de deuxième cycle sur le transport collectif, et 3,6 millions de dollars pour le National Transit Institute, qui élabore et fournit des programmes de formation et d'éducation pour ce secteur.

## Conclusion

La collaboration sera de mise si l'on souhaite créer au Canada un environnement fort, qui permette au transport collectif de florir dans les prochaines décennies. Tous les ordres de gouvernement devront collaborer étroitement avec les réseaux de transport collectifs et les fournisseurs pour mettre en évidence les besoins et les défis existants et trouver des solutions pour que le secteur du transport collectif se rapproche de ses objectifs.

Bien que nombre d'idées proposées dans le présent exposé analytique exigent une action coordonnée à long terme, il est important de les enclencher rapidement. Attendre ne fera qu'en retarder la réussite. Heureusement, il existe à très court terme des actions importantes et concrètes qui auront un effet rapide.

L'ACTU et ses membres seront naturellement des alliés clés pour encourager et prolonger le dialogue, rassembler les parties prenantes, fournir une tribune pour échanger de l'information et offrir des idées pour trouver, évaluer et choisir d'autres stratégies. Ils sont impatients de construire et de renforcer les partenariats qui formeront la base d'un cadre de politiques du transport collectif pour le Canada.

## 6. INFLUENCER LES COMPORTEMENTS

Pour mettre en œuvre cette *solution à effet rapide*, les provinces, territoires et municipalités devront accorder d'avantage de financement aux programmes de gestion de la demande en transports (GDT). Les outils de GDT sont un complément à l'investissement pour les immobilisations, qui permettent d'accélérer le transfert modal par le biais de la diffusion, de l'éducation, de la promotion et des mesures incitatives et dissuasives. Ils peuvent être déployés rapidement pour des marchés cibles clés. Ils sont souvent mis en œuvre en partenariat avec des milieux de travail, des écoles et des groupes communautaires, ce qui permet d'en élargir la portée, de gagner en crédibilité et de dégager des ressources supplémentaires.

- » *Responsabilité primaire* : provinces, territoires et municipalités
- » *Prochaines étapes* : Chaque province et territoire pourrait travailler avec ses municipalités et ses réseaux de transport collectif pour créer ensemble des programmes GDT qui reflètent mieux les besoins et les objectifs des régions, à partir des ressources disponibles.

## Les états australiens subventionnent les efforts locaux en matière de GDT

Les états australiens sont des chefs de file mondiaux en ce qui a trait au soutien aux programmes régionaux et locaux de promotion du transport collectif et des autres modes de transports durables. Dans le cadre de l'initiative TravelSmart, plusieurs états collaborent avec leurs municipalités pour sensibiliser les gens chez eux, au travail et dans les écoles, proposer des incitatifs et en suivre les résultats. L'Australie continue d'être une pionnière dans l'utilisation du marketing personnalisé pour cibler certains ménages, une approche qui s'est également avérée probante dans plusieurs villes canadiennes.

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) se fait le porte-parole du secteur du transport en commun au Canada. Pour obtenir un complément d'information - rapports de recherche, mises à jour du secteur, bulletins de nouvelles et autres - veuillez communiquer avec nous ou visiter notre site Web.



Bureau 1401 • 55 rue York • Toronto (Ontario) • M5J 1R7 • Canada

Tél: 416-365-9800 • Téléc: 416-365-1295 • transit@cutaactu.ca • www.cutaactu.ca



# VERS UN CADRE NATIONAL DE POLITIQUES DU TRANSPORT EN COMMUN



OC Transpo

Partout au Canada, le financement des immobilisations et l'achalandage du transport collectif ont augmenté considérablement ces dix dernières années. Pourtant, il n'existe pas de cadre coordonné de politiques et de programmes pour assurer un investissement stable et prévisible du transport collectif qui profite de façon optimale aux usagers et aux collectivités. Le soutien au transport collectif est mal intégré et mal coordonné entre les différents ordres de gouvernements (du fédéral au municipal), au sein de chacun de ceux-ci et entre les différents secteurs. Dans son document primé *La Vision 2040*, l'ACTU insiste sur la nécessité de combler cette lacune. Il s'agit en effet d'une orientation stratégique clé.

Dans son exposé analytique 40, l'ACTU a publié les conclusions d'une étude des politiques nationales sur le transport collectif des autres pays du G8 (États-Unis, Royaume-Uni, France, Allemagne, Italie, Russie et Japon), de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de la République de Corée. Cette analyse révèle que, si aucun de ces pays ne présente un modèle parfait, plusieurs offrent des leçons précieuses pour les parties prenantes du transport collectif au Canada.

Pour approfondir les résultats et les recommandations de cette étude, nous proposons dans le présent exposé des actions prioritaires (des orientations fondamentales à long terme et des solutions rapides à court-terme) afin de construire un cadre efficace de politiques du transport collectif. Nous définissons les principaux responsables de chacune de ces actions parmi les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux, l'ACTU, les réseaux de transport collectif et le secteur privé, et proposons les intervenants qui pourraient jouer

un rôle de soutien dans celles-ci. L'objectif de notre exposé est de stimuler le dialogue, le consensus et l'action dans les domaines où le secteur du transport collectif canadien est le plus fragile.

## Aperçu

Qu'est-ce qu'un cadre national de politiques du transport collectif? On le définit dans *La Vision 2040* comme une série de politiques intégrées et cohérentes qui se renforcent mutuellement, qui précisent les rôles, responsabilités et priorités des différents ordres de gouvernements et mettent en évidence les objectifs communs et individuels des parties intéressées. Il faudra sans doute plusieurs années pour élaborer un tel cadre, et les ordres de gouvernements concernés devront collaborer au projet global, tout en s'occupant de leurs propres priorités. À court terme, l'élaboration d'un document-guide pourrait aider les parties intéressées à arriver plus rapidement à un consensus et à se fixer des objectifs et des intentions complémentaires.

L'exposé 41 s'intègre dans une série d'exposés sur l'élaboration d'un cadre canadien de politiques du transport collectif. Parmi les publications précédentes, on retrouve l'exposé 37, *Le cadre politique canadien de transport en commun : un consensus se dégage* et l'exposé 40, *Un cadre national de politique du transport en commun : que peut apprendre le Canada des autres pays?* qui peuvent être consultés au [www.cutaactu.ca](http://www.cutaactu.ca), tout comme le rapport intégral de l'étude internationale de l'ACTU, *Stratégies nationales sur le cadre stratégique en matière de transport collectif*, et *La Vision 2040*.

Dans l'exposé 40, on établit un certain nombre de paramètres en matière de politiques du transport collectif parmi les pays semblables au Canada. Ces paramètres comprennent le financement, la subvention des tarifs, les exonérations fiscales, le financement des immobilisations, le financement des dépenses de fonctionnement, les possibilités de génération locale de revenus, le rôle du secteur privé, l'inclusion sociale, le soutien administratif, le niveau d'intégration des politiques, l'autonomie des régions et les exigences ou les conditions touchant la planification. L'analyse de ce type de politiques dans le monde et des lacunes observées dans le contexte canadien nous permet de proposer plusieurs orientations clés pour le secteur canadien du transport collectif et ses partenaires gouvernementaux :

- Un meilleur échange d'information et une collaboration accrue entre les parties prenantes du transport collectif, y compris tous les ordres de gouvernement.
- Un financement stable, prévisible, dédié et assumé équitablement par les différents ordres de gouvernement.
- Des sources de revenus variées pour les réseaux de transport collectif.
- Une planification intégrée à long terme au sein des collectivités.
- Des services de transport collectif concurrentiels.
- Des politiques plus favorables au transport collectif dans d'autres domaines tels que la santé et l'environnement.
- Des stratégies de gestion de la demande, afin d'influencer les comportements et de mieux tirer profit de l'investissement en immobilisation.
- Un soutien accru à la recherche, au développement et à l'innovation.

Pour donner suite à ces orientations, nous recommandons sept actions prioritaires pour promouvoir l'élaboration d'un cadre de politiques du transport collectif au Canada. Ces actions sont résumées dans le tableau ci-dessous et détaillées dans le reste du document. Certaines sont des orientations à long-terme suffisamment importantes pour enclencher le processus, alors que d'autres sont des mesures à effet rapide qui peuvent être planifiées et mises en œuvre en quatre ans et engendrer des retombées mesurables.

### Actions prioritaires

Dans les paragraphes suivants, nous expliquons les mesures préconisées, mettons en évidence les parties prenantes qui en sont principalement responsables et offrons des suggestions quant aux prochaines étapes. Nous présentons également dans les encadrés des exemples tirés des expériences de pays semblables au Canada.

#### 1. DIALOGUE ENTRE PLUSIEURS PARTIES PRENANTES

Il est vital de stimuler une discussion instructive et durable sur les enjeux clés qui touchent toutes les parties prenantes du transport collectif, des municipalités aux fabricants, en passant par les gouvernements provinciaux et fédéral. Un dialogue honnête et ciblé permettrait de sensibiliser les participants aux besoins du secteur, de les mener à un consensus et à un engagement relativement à la nécessité d'agir et d'élaborer des plans d'actions coordonnés et intégrés.

- » *Responsabilité primaire* : L'ACTU (en tant que facilitatrice)
- » *Prochaines étapes* : L'ACTU pourrait se servir des moyens habituels (tels que les conférences) et de nouveaux mécanismes (tels que les webinaires ou les ateliers régionaux) pour rassembler les intervenants clés et définir leurs besoins et leurs objectifs principaux relativement aux politiques de transport collectif.

Actions prioritaires pour un cadre national de politiques du transport collectif	Responsabilités (✓ = Primaire ✓ = Secondaire)					
	Gouvernement fédéral	Gouvernements provinciaux et territoriaux	Gouvernements municipaux	ACTU	Réseaux de transport collectif	Fabricants fournisseurs
1. Dialogue entre plusieurs parties prenantes	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2. Intégration des politiques	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3. Investissement fédéral en transport collectif	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4. Investissement provincial en transport collectif		✓	✓	✓	✓	✓
5. Incitatifs à l'achalandage (EFFET RAPIDE)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6. Influencer les comportements (EFFET RAPIDE)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7. Innovation grâce à la recherche et au développement	✓	✓	✓	✓	✓	✓



TransLink



Lancement officiel de La Vision 2040

### 2. INTÉGRATION DES POLITIQUES

Les hautes sphères des gouvernements devraient intégrer des politiques de soutien au transport collectif à d'autres stratégies, plans et politiques dans des domaines tels que le transport, la santé publique, la protection de l'environnement, le développement économique régional, la gestion de la croissance, la planification et l'aménagement urbains et la mobilité des personnes handicapées, des jeunes et des personnes âgées. En effet, le transport collectif est un moyen qui mène à de nombreuses fins, et non une fin en soi; il contribue à bien d'autres objectifs de la société et le reconnaître aidera à susciter un soutien utile de plusieurs autres secteurs.

- » *Responsabilité primaire* : gouvernement fédéral, provinces et territoires
- » *Prochaines étapes* : L'ACTU pourrait s'associer avec les gouvernements fédéral et provinciaux pour faire de la recherche et mettre en évidence les besoins et possibilités d'intégrer les politiques, de trouver les plus grandes lacunes et les meilleures retombées d'une stratégie consistant à aborder le transport collectif par le biais de la santé, de l'environnement et de l'aménagement urbain.

#### L'Australie intègre la planification et les politiques pour influencer le transport collectif

L'Australie est en train d'élaborer une stratégie nationale de politiques du transport collectif tournée vers les 50 prochaines années, afin de mettre en évidence les besoins et d'étudier les questions de technologie, de niveau de service, de financement et d'aménagement du territoire. L'Australie a également adopté une approche nationale pour soutenir le transport collectif par le biais de divers instruments tels que la politique d'urbanisme nationale, en cours d'élaboration, dont le transport collectif est une composante clé. En 2009, une coalition des gouvernements australiens a également accepté de réformer le processus d'aménagement urbain de tous les gouvernements, de sorte que les villes principales suivent des plans stratégiques intégrés à plusieurs secteurs (transport, aménagement du territoire, développement économique, environnement) et aux agences gouvernementales.

### 3. INVESTISSEMENT FÉDÉRAL EN TRANSPORT COLLECTIF

Le Canada a besoin d'un fonds fédéral pour le transport collectif qui puisse offrir un investissement dédié, prévisible et à long terme, de sorte que le transport collectif ne soit pas en concurrence avec d'autres secteurs liés à la viabilité des collectivités. Ce fonds pourrait être soutenu par des mécanismes engendrant des revenus, tels que la taxe d'accise fédérale sur l'essence, afin de le rendre encore plus stable et fiable, et d'en diversifier les sources d'investissement. Les municipalités devront sans doute contribuer de façon équitable à ce fonds et les provinces et les territoires, assumer des coûts équivalents ou supérieurs. Pour être admissibles au financement, les municipalités ou réseaux de transport collectif régionaux ou locaux pourraient satisfaire à plusieurs conditions, telles que : l'approbation des plans multimodaux intégrés de transport et d'aménagement urbain qui démontrent les retombées prévues au cours des cinq à dix prochaines années; la surveillance de la qualité des services et l'obligation de reverser une partie du financement fédéral lorsque les plans ne sont pas mis en œuvre ou que les objectifs de rendement ne sont pas respectés; et l'atteinte d'objectifs précis en environnement et en santé.

- » *Responsabilité primaire* : gouvernement fédéral
- » *Prochaines étapes* : Les gouvernements provinciaux et territoriaux pourraient élaborer un protocole d'entente sur la nécessité d'avoir un financement fédéral prévisible et durable en transport collectif et en faire part au gouvernement fédéral.

### L'Allemagne investit dans le transport collectif

L'Allemagne est une fédération semblable au Canada et les gouvernements de ses états (les équivalents de nos provinces) sont responsables du transport collectif. Pourtant, le gouvernement fédéral a créé pour les états un programme d'aide pour immobilisations en transport qui sert principalement au transport collectif. Les quatre cinquièmes du financement disponible sont répartis par région et les 20% restant sont distribués en fonction des offres concurrentielles des états. Le gouvernement fédéral fournit également du financement aux états pour l'administration du transport collectif, dont les revenus proviennent d'une taxe sur l'essence.

### 4. INVESTISSEMENT PROVINCIAL EN TRANSPORT COLLECTIF

Un cadre national des politiques du transport collectif offrirait aux provinces et aux territoires trois responsabilités importantes pour s'assurer que les réseaux de transport collectif ont accès aux ressources financières dont ils ont besoin pour satisfaire aux exigences du public. Premièrement, le financement des immobilisations par divers moyens, y compris le transfert au titre de la taxe de vente et de la taxe sur l'essence, ou des contributions au fonds fédéral pour le transport collectif (voir action précédente). Deuxièmement, le financement des dépenses de fonctionnement, qui est presque inexistant aujourd'hui. Ce nouveau type de soutien pourrait être assorti de conditions pour promouvoir des objectifs secondaires, comme encourager les appels d'offre concurrentiels en offrant des primes pour les services en sous-traitance qui satisfont à des normes de rendements données. Troisièmement, l'autonomisation des autorités locales afin qu'elles augmentent leurs recettes dédiées au transport collectif par les taxes et autres charges. Seules quelques agences locales jouissent de tels pouvoirs, en vertu des lois qui régissent les municipalités et les autorités régionales de transport.

- » *Responsabilité primaire* : provinces et territoires
- » *Prochaines étapes* : L'ACTU pourrait travailler avec les gouvernements municipaux et les réseaux de transport pour sensibiliser les intervenants des provinces et territoires quant aux besoins clés et aux pratiques exemplaires en financement du transport collectif.

### 5. INCITATIF À L'ACHALANDAGE

Cette *solution à effet rapide* consiste à recourir à des mesures fiscales incitatives pour encourager l'augmentation de l'achalandage du transport collectif. Il peut s'agir d'exemptions fiscales pour la prise en charge du transport collectif par l'employeur, ou encore d'autres solutions. Ce simple changement législatif encouragerait les employeurs à prendre en charge le navettage en transport collectif et engendrerait automatiquement une augmentation de l'achalandage. En vertu de l'analyse exhaustive de cette stratégie réalisée par l'ACTU en 2005 (résumée dans l'exposé analytique 15 à [www.cutaactu.ca](http://www.cutaactu.ca)), on prévoit des retombées économiques nettes et une augmentation de 31% de l'achalandage du transport collectif pour le navettage au cours des dix prochaines années.

- » *Responsabilité primaire* : gouvernement fédéral, provinces et territoires
- » *Prochaines étapes* : Chaque province et territoire pourrait travailler avec ses municipalités et ses réseaux de transport collectif pour créer ensemble des programmes GDT qui reflètent mieux les besoins et les objectifs des régions, à partir des ressources disponibles.