

# COVID 19

LE TRANSPORT  
COLLECTIF ET UNE  
REPRISE VERTE ET  
INCLUSIVE



## INTRODUCTION

### Nous devons faire un choix..

Souhaitons-nous un avenir plus congestionné, un transport pour ceux qui ont les moyens de le payer et une augmentation des émissions?

Ou souhaitons-nous un avenir caractérisé par des collectivités mieux connectées, des villes plus équitables et des mesures réelles contre le changement climatique?

**Aucun sujet n'a autant d'incidence sur la mobilité, l'équité et le changement climatique que le transport collectif. Il fait partie intégrante d'une reprise économique plus verte et plus inclusive sur le plan social — après la pandémie de Covid et longtemps après.** Mais bâtir cet avenir exige de reconnaître que la pandémie nous a amenés à repenser l'économie du transport collectif.



**Pour aider le transport collectif à se rétablir et lui permettre à son tour d'aider le Canada à se rétablir, les recommandations les plus importantes du présent rapport sont les suivantes :**

- Offrir un soutien opérationnel continu pour que le transport collectif demeure une option sécuritaire et pratique.
- Poursuivre la mise en place des réseaux de transport collectif pour créer des options de mobilité plus équitables qui réduisent la quantité des émissions et créent des emplois pour la classe moyenne.
- Décarboniser les parcs de véhicules de transport collectif pour atteindre plus rapidement les objectifs climatiques.

*Si nous souhaitons que les gens participent à l'économie, ces gens doivent se rendre au travail en toute sécurité. Personne ne devrait avoir à refuser un emploi de peur de mettre sa santé en péril pendant un déplacement dans un véhicule bondé.*

**Le premier ministre Justin Trudeau annonçant l'inclusion du transport collectif dans l'accord sur la relance sécuritaire.)**

Certains diront que le transport collectif n'a pas besoin d'un investissement constant. Le travail au bureau ne reprendra peut-être pas. Peut-être que le virus ne disparaîtra pas. Les baisses d'achalandage causées par la Covid sont permanentes.

Nous sommes en désaccord.

Il y aura une reprise. Nous ne savons pas quand, mais il y en aura une. Et la question qui se pose à nous est de savoir de quel type de reprise il s'agira. En réfléchissant à cette question, nous devons nous concentrer sur ce qui arrivera si la raison pour laquelle l'économie du transport collectif a été bouleversée n'est pas abordée.

Traditionnellement, plus de la moitié des coûts d'exploitation du transport collectif étaient tirés de la boîte de perception. Comme l'achalandage a chuté d'environ 90 % au début de la pandémie, les réseaux de transport collectif ont subi une forte baisse des revenus — dans certains cas, une baisse complète. Et bien que l'achalandage ait augmenté au cours des mois qui ont suivi, il ne représente toujours qu'environ 40 % des niveaux enregistrés avant la pandémie et il est peu probable qu'il se rétablisse complètement avant un certain temps.

**Si le revenu qui provenait auparavant de la boîte de perception n'est pas remplacé, une spirale descendante est presque inévitable.** Cette spirale créera d'abord des réductions de service. Au fur et à mesure que les passagers attendront plus longtemps et que les véhicules deviendront bondés, le transport collectif deviendra moins pratique et les perceptions de sécurité compromise augmenteront. Plus de passagers se tourneront vers les voitures. Les revenus diminueront davantage. Et le cycle recommencera ensuite.

Quiconque pourra se permettre de prendre la voiture le fera, ce qui signifie que les personnes les plus touchées par cette situation seront nos voisins les plus vulnérables. Les travailleurs à faible revenu, qui sont plus susceptibles d'être des femmes, des Autochtones et des personnes de couleur. Des aînés et des personnes handicapées. Le fait de laisser le transport collectif amorcer une spirale descendante rendra nos collectivités plus inéquitables.

Au plus fort de la première vague de la pandémie — qui sera la dernière, espérons-le, les véhicules de transport collectif transportaient encore environ un million de personnes chaque jour. Bon nombre d'entre eux étaient des travailleurs essentiels à faible revenu des secteurs de la santé, des épiceries ou de l'entretien ménager. En tout, 80 % de ces personnes n'avaient pas accès à une voiture. Plus de la moitié de ces personnes gagnaient moins de 30 000 dollars par année — des femmes, pour la plupart. Ces personnes sont comme bon nombre de nos voisins. **Le lieu de travail ou l'école se trouve trop loin de la maison pour qu'ils puissent marcher ou prendre le vélo, mais leur revenu est trop faible pour leur permettre d'utiliser une voiture. Si on permet que le transport collectif «tombe», on laisse également tomber ces personnes.**

Une étude de Statistique Canada publiée en août souligne le danger. Quatre personnes sur cinq qui ont délaissé le transport collectif pour se tourner vers d'autres modes de transport ont choisi la voiture privée. Si cette tendance s'intensifie, il y aura d'énormes conséquences climatiques et des impacts irréversibles sur l'utilisation de l'espace urbain.

Mais une reprise plus verte et plus inclusive sur le plan social est possible.

Nous savons que la construction dans le transport collectif crée de bons emplois pour la classe moyenne et attire souvent des investissements privés en cours de route. Nous savons que le transport collectif peut permettre de faire d'importants progrès vers l'atteinte de nos objectifs climatiques. La réduction des gaz à effet de serre pourrait atteindre jusqu'à 14,3 mégatonnes par année. Et nous savons qu'il s'agit d'un ingrédient essentiel de la mobilité active, qui permet de rapprocher les collectivités.

Pour aider à mieux reconstruire, l'Association canadienne du transport urbain a formé un groupe de travail sur le rétablissement. Ce groupe comprend des réseaux de transport collectif, des entreprises privées du secteur du transport collectif et des experts de la mobilité urbaine. Les recommandations qui suivent ne sont pas toutes du ressort d'un gouvernement ou d'un autre. Bon nombre d'entre elles ne nécessitent pas de fonds qui s'ajouteraient aux engagements déjà pris.

Elles s'appuient plutôt sur le soutien que les gouvernements de tous les ordres et de toutes les allégeances ont apporté — nous les remercions sincèrement — au transport collectif depuis le début de la pandémie. La compréhension que les gouvernements ont démontrée à l'égard de l'importance du transport collectif pour les collectivités en intégrant le secteur dans l'accord sur la relance sécuritaire a été une bouée de sauvetage pour de nombreux réseaux de transport collectif. Pendant la pandémie, d'importantes annonces d'immobilisations ont eu lieu : la ligne verte du TLR de Calgary, les nouveaux autobus électriques pour Oakville (Ontario), le lancement d'un processus d'approvisionnement pour le prolongement du métro de Toronto vers Scarborough et l'approbation d'un programme régional de service rapide par autobus à Halifax. Les travaux de construction vont bon train pour le projet du REM de Montréal et le TLR Valley Line d'Edmonton.

Notre groupe de travail sur le rétablissement espère continuer de faire des progrès dans l'intérêt du transport collectif, des usagers qui en dépendent chaque jour et des collectivités qu'il rassemble. Nous pouvons mieux reconstruire. Et nous pouvons choisir de créer une reprise d'après Covid-19 qui fait de nous un pays plus durable et plus juste.



## EXPLOITATION SÉCURITAIRE DU TRANSPORT COLLECTIF

**Les gens n'utiliseront pas le transport collectif à moins de penser qu'il est sécuritaire.** Cela signifie des véhicules propres et non bondés dans lesquels les usagers portent des masques et observent la consigne du lavage des mains et d'autres protocoles de prévention. Cela signifie également qu'on doit disposer de véhicules et de voies fiables.

**Les gens n'utiliseront pas non plus le transport collectif à moins qu'il soit pratique.** Cela signifie un service suffisamment fréquent pour éviter que les usagers attendent des heures, ce qui pousserait ceux qui peuvent se le permettre à utiliser des voitures personnelles. Grâce au soutien des gouvernements, le transport collectif est récemment devenu une option plus viable pour un plus grand nombre de personnes. L'achalandage a augmenté d'environ 20 % entre 2008 et 2018. Si nous offrons un service qui convient aux gens, ces derniers ont montré qu'ils l'utiliseront.

Ces deux réalités ont été reconnues par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux lorsqu'ils ont inclus le transport collectif dans l'accord sur la relance sécuritaire. Nous sommes reconnaissants, et les réseaux de transport collectif mettent cette aide à profit, dans l'intérêt de leurs usagers et des collectivités qu'ils relient. Les raisons d'avoir appuyé le transport collectif auparavant sont encore valables aujourd'hui. À mesure que l'économie reprend, l'achalandage augmente. **Si nous ne maintenons pas un transport collectif sécuritaire et pratique, ceux qui en ont les moyens utiliseront la voiture. Ceux qui n'en ont pas les moyens attendront.**

*Dans la phase aiguë de la pandémie, environ un million de personnes comptaient chaque jour sur le transport collectif. Bon nombre d'entre eux étaient des travailleurs essentiels moins bien rémunérés sur lesquels nous comptons — et c'est encore le cas.*

*La nécessité d'assurer le fonctionnement sécuritaire et pratique du transport collectif a été reconnue dans l'accord sur la relance sécuritaire. Les réseaux de transport collectif et leurs usagers sont reconnaissants.*



Mais le transport collectif ne consiste pas seulement à garder les collectivités branchées, à réduire les émissions et la congestion, et à offrir des options de transport à un plus grand nombre de personnes. Il crée également des emplois et peut contribuer à la reprise qui approche. La construction d'infrastructures de transport collectif est un investissement éprouvé pour la croissance économique et la création d'emplois. Toutefois, les projets se déroulent parfois sur de longues périodes. Mais **des emplois peuvent encore être créés aujourd'hui, parce que de nombreux réseaux de transport collectif ont reporté des projets d'entretien qui sont prêts à démarrer.** D'autres pourraient commencer à améliorer et à moderniser des infrastructures clés, des systèmes électriques aux rénovations de stations. La Covid-19 a également créé d'autres besoins, comme assurer la sécurité des conducteurs en prenant des mesures comme l'installation d'écrans autour des conducteurs d'autobus et l'application de protocoles améliorés de nettoyage des véhicules et des stations.

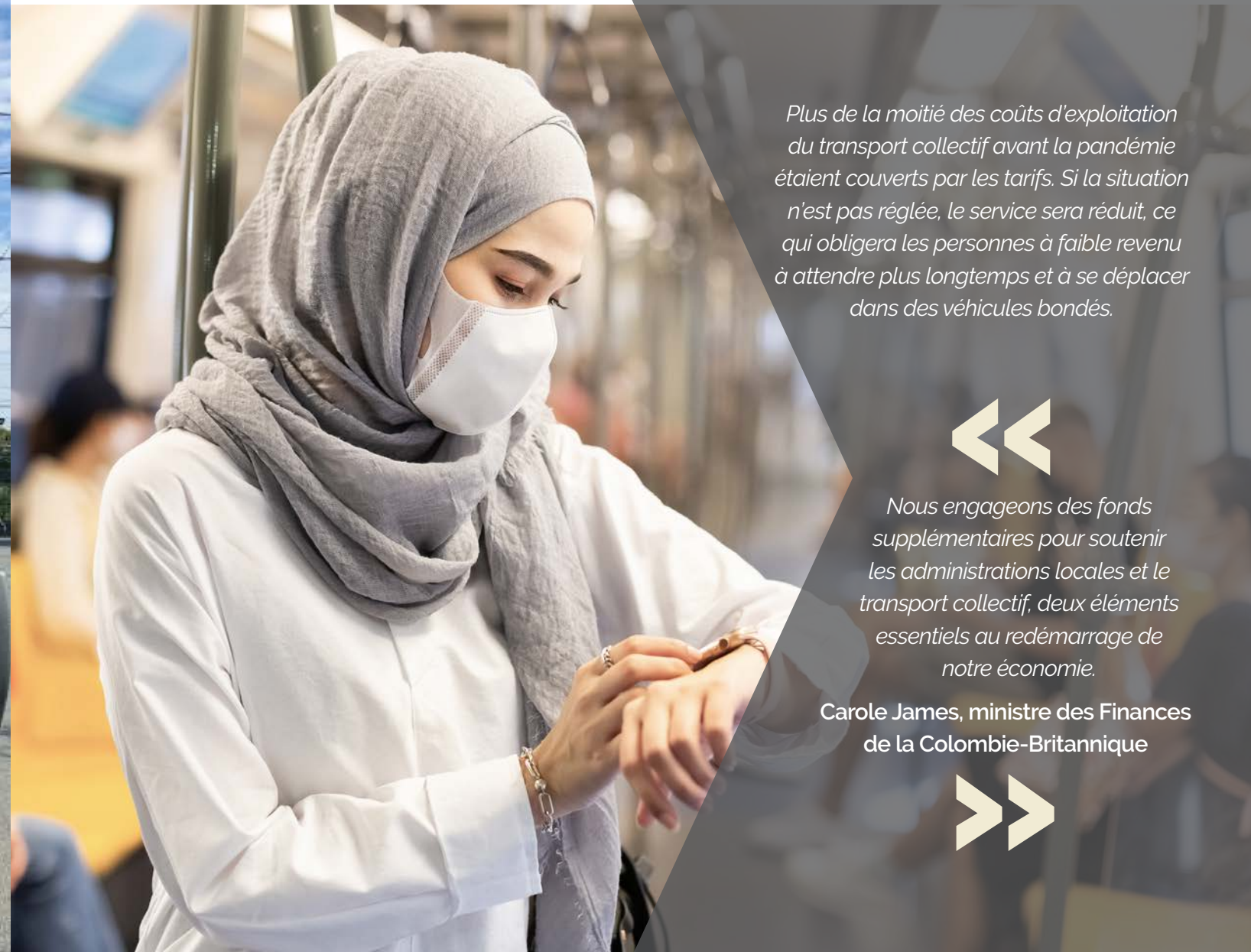
La pandémie nous a forcés à repenser l'économie du transport collectif. Plus de la moitié des coûts d'exploitation — 52 % pour être précis — sont couverts par la boîte de perception, dont le contenu dépend de la présence des usagers. Bien que l'achalandage augmente à mesure qu'un plus grand nombre de personnes retournent au travail ou à l'école, il demeure nettement inférieur aux niveaux enregistrés avant l'arrivée de la Covid. Il est peu probable que l'achalandage se rétablisse avant un certain temps. Peu importe le degré de sécurité du transport collectif, un sondage d'Abacus Data a indiqué qu'un quart des anciens usagers du transport collectif ne reviendront pas avant qu'un vaccin soit disponible.

*Plus de la moitié des coûts d'exploitation du transport collectif avant la pandémie étaient couverts par les tarifs. Si la situation n'est pas réglée, le service sera réduit, ce qui obligera les personnes à faible revenu à attendre plus longtemps et à se déplacer dans des véhicules bondés.*



*Nous engageons des fonds supplémentaires pour soutenir les administrations locales et le transport collectif, deux éléments essentiels au redémarrage de notre économie.*

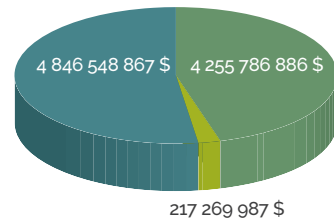
**Carole James, ministre des Finances de la Colombie-Britannique**



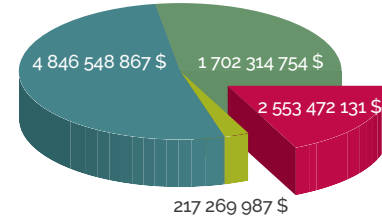


Même avant la survenue de la pandémie, l'ACTU avait soulevé la nécessité d'un financement du fonctionnement auprès du gouvernement fédéral. Grâce au succès du Plan d'infrastructure Investir dans le Canada, les parcs de véhicules ont affiché une forte expansion. Toutefois, le plan ne tenait compte que des coûts en capital, et les budgets municipaux n'ont pu suivre le rythme de l'augmentation des coûts d'exploitation qui en a résulté. **En raison de la présence de la Covid, le défi des réseaux de transport collectif n'est pas la hausse des coûts d'exploitation, mais la baisse prononcée des revenus.** Les études sur l'achalandage montrent qu'il existe un lien étroit entre les niveaux de service du transport collectif et l'achalandage. Si le soutien opérationnel prend fin avant que l'achalandage puisse bien se rétablir, une baisse des revenus créerait une spirale descendante du service et de l'achalandage.

Revenus d'exploitation totaux  
(2018 – annualisés)



Réductions des revenus en supposant un  
achalandage correspondant à 40 %  
de celui enregistré avant la pandémie de Covid



- Boîtes de perception
- Autres revenus d'exploitation (revenus tirés des contrats scolaires, des véhicules nolisés locaux, de la publicité, des frais de parc de stationnement)
- Financement local et provincial (y compris les taxes locales sur le transport collectif)
- Revenus perdus en raison de l'arrêt de la perception (selon un achalandage correspondant à 40 % de l'achalandage normal)

**Pour éviter une spirale descendante de réductions du service et de l'achalandage, nous recommandons que le gouvernement fédéral continue de soutenir le financement des coûts d'exploitation.** Le niveau devrait être réévalué à intervalles réguliers pour tenir compte des données d'achalandage réelles et du fait que les réseaux n'appartiennent pas tous à une municipalité. Il existe de nombreuses façons de verser ce financement, y compris les subventions globales et un transfert mixte au sein du Fonds de la taxe sur l'essence. Le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de coordination essentiel dans l'évaluation du rôle adéquat à attribuer aux provinces et aux territoires.



*Les exploitants de services de transport collectif ont accompli un travail incroyable en veillant à ce que les personnes qui doivent se déplacer bénéficient d'un service de transport collectif sécuritaire et fiable pendant l'écllosion. Ce financement permettra d'assurer le maintien des services de transport collectif.»*

**La ministre des Transports de l'Ontario, Caroline Mulroney, qui parlait de l'accord sur la relance sécuritaire.)**



## RECOMMANDATIONS

### Soutien opérationnel continu

**Continuer de soutenir le financement opérationnel pour permettre un transport collectif sécuritaire et pratique. Réévaluer le financement à intervalles réguliers pour tenir compte de l'achalandage réel jusqu'au retour de l'achalandage qui prévalait avant l'arrivée de la Covid.**

Accélérer l'exécution des programmes de remise en bon état pour maintenir le transport collectif propre, sécuritaire et fiable, à mesure que les réseaux récupéreront leurs usagers

*Le moment est idéal pour rattraper les retards dans les projets d'entretien tels que les travaux sur les voies, l'amélioration de la capacité du réseau ferroviaire et la modernisation des systèmes électriques, des bâtiments et des structures. Cela créera immédiatement des emplois pendant que la demande de transport collectif est plus faible.*

### Continuer de renouveler et d'agrandir les parcs de véhicules de transport collectif

*Le financement permettra aux réseaux de transport collectif de remplacer les autobus et les trains dont la durée de vie utile tire à sa fin. D'autres véhicules seront nécessaires pour prévenir le surpeuplement à bord et continuer d'offrir des options de transport aux travailleurs essentiels et aux populations vulnérables et améliorer le service dans les régions dépendantes du transport en commun.*

### Investir pour rendre le transport collectif plus fiable et plus rapide

*Les investissements permettent aux villes d'accélérer l'application de mesures prioritaires en matière de transport collectif afin d'améliorer la disponibilité, la fréquence, la fiabilité et la rapidité des services de transport collectif, pour assurer une capacité suffisante permettant le rétablissement de l'achalandage.*

### Mettre en place un équipement de protection individuelle (EPI) et un mécanisme d'approvisionnement amélioré pour le nettoyage

*Les réseaux de transport collectif ont modifié et amélioré leurs processus de nettoyage et d'assainissement à bord pour respecter et dépasser les protocoles de la santé publique. Cela a fait augmenter les coûts en capital et les coûts d'exploitation liés à l'entretien quotidien. Les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement ont créé des difficultés dans l'obtention de l'EPI affecté au personnel de première ligne, comme les conducteurs de véhicules de transport collectif.*

### Aider les réseaux à faciliter la distanciation à bord

*Au début de la pandémie, les organismes de transport collectif se sont empressés de remanier et de réaménager les véhicules, les stations et les installations de transport collectif pour tenir compte de la distanciation physique. La plupart des projets correspondaient à des dépenses en capital ponctuelles et imprévues visant à assurer la sécurité de nos clients et de nos employés. Par exemple, des organismes de transport collectif ont installé des écrans en plexiglas dans des parcs d'autobus entiers pour protéger les conducteurs de véhicules de transport collectif contre l'infection.*

### Financer les connexions de transport actif entre les stations et les arrêts de transport collectif et les installations servant au transport actif, comme la marche ou le vélo

*Les investissements dans des projets de transport actif, comme des pistes cyclables séparées menant à des stations de transport collectif, permettent une mobilité urbaine plus intégrée. Pendant la pandémie, le transport actif a connu une croissance exponentielle et des infrastructures supplémentaires sont nécessaires pour répondre à la demande actuelle.*

## EXEMPLES DE PROJETS

- Manques à gagner créés par les baisses d'achalandage

- Bâtiments et structures
- Systèmes de signalisation
- Travaux sur les voies
- Systèmes électriques
- Amélioration de la capacité du réseau ferroviaire
- Technologie de l'information et équipement

- Renouvellement et agrandissement du parc de véhicules
- Amélioration de la capacité du réseau d'autobus
- Agrandissement de la gare d'autobus pour accueillir plus de véhicules

- Mesures prioritaires en matière de transport collectif, comme les voies réservées aux autobus et la signalisation de priorité pour le transport en commun

- Équipement de protection individuelle pour les employés du transport collectif
- Désinfection des systèmes et des fournitures

- Écrans de protection des conducteurs à bord des autobus

- Installations pour vélos dans les stations et sur les véhicules
- Connexions piétonnières vers les stations et les arrêts de transport collectif

## DÉCONGESTIONNER LES VILLES ET CRÉER DES EMPLOIS

Si nous choisissons de concevoir des villes en fonction des besoins des voitures personnelles, ces villes seront davantage congestionnées. Les émissions de gaz à effet de serre augmenteront. De plus en plus, le revenu sera le facteur déterminant de l'accès au transport urbain. La congestion et l'iniquité deviendront plus ancrées et la productivité économique diminuera.

**À mesure que la vie reprend son cours normal, nous pouvons bâtir un avenir meilleur qui améliore l'inclusion sociale, qui sous-tend la prise de mesures pour contrer le changement climatique et qui reflète les nouvelles habitudes de navettage.** La poursuite de l'expansion du transport collectif aidera le Canada à continuer de compenser les décennies de construction insuffisante, tout en créant de bons emplois pour la classe moyenne, pour soutenir la reprise économique. Déjà, 20 milliards de dollars en fonds fédéraux sont engagés dans le cadre du programme PIIC. Pour stimuler davantage l'économie, d'autres mesures pourraient être prises. À l'échelle du Canada, seulement environ 55 % des projets d'immobilisations des réseaux de transport collectif sont actuellement financés par chaque ordre de gouvernement.

La capacité du transport collectif de stimuler l'économie et de créer des emplois est largement reconnue et comprise. La construction de la ligne verte du TLR de Calgary, par exemple, devrait créer jusqu'à 20 000 emplois. La construction prolongée du O-Train, à Ottawa, créera 850 nouveaux emplois.

**Toutefois, les avantages des investissements permanents en capital dans le transport collectif sont bien plus qu'économiques.** Dans une large mesure, l'infrastructure de transport collectif déjà en place est conçue pour « canaliser » les travailleurs des banlieues vers le centre-ville. Cependant, la population et l'emploi augmentent plus rapidement dans les banlieues. Dans les régions à croissance rapide comme Surrey, dans le Metro Vancouver, ou la région 905 dans la région du Grand Toronto, les gens souhaitent de meilleurs services de transport collectif dans une très grande proportion. La multiplication des services de transport collectif dans ces collectivités, qui comptent parmi les plus dépendantes à l'automobile, aurait l'avantage supplémentaire de réagir aux nouvelles tendances du navettage. Pas de la banlieue au centre-ville, mais plutôt de la banlieue à la banlieue et du quartier à un autre quartier.

La Covid a rehaussé la valeur des villes qui offrent de l'espace aux gens. Elle a déclenché une augmentation mondiale du nombre des nouvelles voies cyclables et des nouvelles rues piétonnières. La notion de ville 15 minutes a pris racine. **Nous avons l'occasion de poursuivre sur cette lancée. Ne la perdons pas en retournant à un réaménagement de nos villes axé sur les besoins créés par la voiture.** La multiplication des services de transport collectif favorisera la mobilité urbaine intégrée en permettant l'accès à des villes 15 minutes, en offrant aux gens plus d'options — dans de nombreux cas, des options plus rapides que celles que permettraient les déplacements en voiture.

### RECOMMANDATIONS

#### **Continuer d'exécuter des projets d'immobilisations pour le transport collectif afin de compléter les réseaux de transport collectif, de décongestionner nos villes et de créer des emplois**

*Ces investissements fédéraux constants dans l'élaboration et la réalisation de projets d'expansion du transport collectif visent le service rapide par bus, le train léger, le métro et les réseaux de trains de banlieue.*

#### **Accélérer les projets d'immobilisations du transport collectif qui tiennent compte du surpeuplement et de la capacité**

*Les investissements dans des projets qui renforcent la capacité des véhicules et des réseaux de transport collectif permettront de tenir compte de l'achalandage dans les services offerts dans des véhicules qui continuent d'être surpeuplés. Cela permettrait également de résoudre les problèmes de fiabilité du service qui sont antérieurs à la pandémie.*

#### **Révolutionner nos réseaux de transport collectif dans les banlieues et au-delà de ces dernières**

*Investissement dans des projets de transport collectif qui établissent des liens entre les collectivités suburbaines pour améliorer le service de transport collectif et mieux relier les quartiers situés au-delà des noyaux du centre-ville, faciliter l'achalandage créé par les déplacements des navetteurs pendant toute la journée et améliorer l'accès aux emplois et aux services en banlieue.*

#### **Tirer parti des investissements du secteur privé pour renforcer davantage nos réseaux de transport collectif**

*Mettre en évidence les projets pouvant faire l'objet d'investissements privés avec le soutien de partenaires clés, comme la Banque de l'infrastructure du Canada.*

### EXEMPLES DE PROJETS

- Coûts associés à l'élaboration et à la réalisation de projets d'expansion du transport collectif
- Projets qui appuient les collectivités axées sur le transport en commun

- Projets qui renforcent la capacité et la redondance des installations ou des véhicules/réseaux

- Projets qui appuient l'établissement de réseaux transurbains et régionaux dans nos villes et nos collectivités suburbaines





## LE TRANSPORT COLLECTIF FAVORISE L'INCLUSION SOCIALE

Pendant la pandémie, le transport collectif a servi nos citoyens les plus vulnérables chaque jour. Les travailleurs essentiels souvent à faible revenu sur lesquels nous comptons dépendaient à leur tour du transport collectif. La plupart étaient des femmes. Un grand nombre d'entre eux étaient des gens de couleur. **Plus le revenu d'une personne était faible, moins cette personne pouvait travailler de la maison. Pour de nombreux aînés et personnes handicapées, le transport collectif était au cœur de la vie quotidienne et des déplacements essentiels.**

La perte généralisée d'emplois, qui a durement touché de nombreux budgets familiaux, a été un des autres effets d'entraînement de la Covid. Pour de nombreux ménages, le transport est une des dépenses les plus importantes. La réduction du service de transport collectif exercerait davantage de pression sur les familles éprouvant déjà des difficultés et rendrait plus difficile la recherche d'un nouvel emploi. Les compressions dans le transport collectif peuvent également empêcher certaines personnes de se rendre au travail, rompant le lien entre l'employeur et le travailleur que le programme de subventions salariales était censé maintenir.

**Le virus a peut-être mis au jour les inégalités, mais il ne les a pas créées. À mesure que nous sortons de la pandémie, nous devons veiller à ce que les personnes déjà défavorisées avant le début de la pandémie ne soient pas laissées pour compte** au moment de la réouverture de l'économie. Les femmes, les Autochtones, les personnes de couleur, les aînés et les personnes handicapées dépendent du transport collectif dans une mesure disproportionnée. Ils ont besoin de plus, et non de moins, de façons de trouver un emploi, de se rendre au travail, d'étudier et de voir leur famille, les amis et les aidants.

Les organismes de transport collectif ont mis en évidence un ensemble de projets d'immobilisations qui peuvent améliorer davantage l'inclusion et l'équité. Ces améliorations visent notamment à rendre les installations plus accessibles et à rehausser la sécurité des passagers. De nombreux projets de construction dans le transport collectif offrent également des possibilités d'emploi direct dans des quartiers prioritaires, donnant aux collectivités vulnérables un accès à une formation et à une expérience de travail.

### RECOMMANDATIONS

**Investir dans des projets de transport collectif qui répondront aux besoins des groupes touchés de façon disproportionnée par la pandémie (p. ex. collectivités vulnérables, personnes de couleur, aînés, femmes et travailleurs à faible revenu)**

*Il s'agirait d'agrandir les réseaux de transport de surface et les parcs de véhicules dans les collectivités tributaires du transport collectif, d'améliorer la sécurité des passagers et d'assurer un transport collectif sur demande novateur dans le premier ou le dernier kilomètre d'un déplacement, ainsi que pour les déplacements en fin de soirée.*

Appuyer un Canada exempt d'obstacles en investissant dans l'accessibilité et les services de transport adapté

*Permettre des mises à niveau de l'accessibilité aux arrêts et aux stations de transport collectif et dans les parcs de véhicules de transport adapté.*

Tirer parti des possibilités offertes par les projets d'immobilisations dans le transport collectif pour créer des emplois dans les collectivités vulnérables

### EXEMPLES DE PROJETS

- Investissements dans les réseaux de transport de surface (p. ex. parcs de véhicules et installations pour les clients)
- Amélioration des installations liées à la sécurité des passagers
- Options de transport collectif sur demande pour les déplacements dans le premier/dernier kilomètre et les déplacements en fin de soirée
- Mises à niveau de l'accessibilité aux arrêts et aux stations de transport collectif
- Investissements dans le transport spécialisé au sein des parcs de véhicules

*Pendant la pandémie, la plupart des usagers du transport collectif étaient des femmes. 80 % des usagers du transport collectif n'avaient pas accès à une voiture. Plus de la moitié de ces usagers avaient un revenu inférieur à 30 000 dollars.*



## LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE GRÂCE AU TRANSPORT COLLECTIF

Le transport collectif est un de nos outils les plus efficaces pour lutter contre le changement climatique. Même une personne utilisant un autobus diesel plutôt qu'une voiture générera environ 75 % moins de gaz à effet de serre que si elle conduisait sa voiture. **Son impact potentiel est immense — une réduction d'émissions pouvant atteindre 14,3 mégatonnes par an. Cela équivaut à retirer trois millions de voitures de la route.** Voilà le genre de changement transformationnel dont le Canada aura besoin pour atteindre l'objectif du gouvernement fédéral d'éliminer les émissions nettes d'ici 2050.

De tels objectifs à long terme renforcent la nécessité de veiller à ce que le transport collectif n'amorce pas une spirale descendante à court terme. Il est peu probable que nous atteignons les objectifs climatiques sans accroître la part modale du transport collectif, en réduisant les déplacements dans des véhicules à occupant unique. Dans ce processus, nous pouvons aider les villes et les quartiers où l'utilisation des sols plus dense est propice à la mobilité active, comme la marche ou l'utilisation du vélo.

Bien que le remplacement de la voiture personnelle par le véhicule de transport collectif réduise considérablement les émissions, **la façon dont nous faisons des acquisitions dans le transport collectif est essentielle pour optimiser la capacité du secteur de lutter contre le changement climatique.** Un excellent moyen consiste à utiliser des autobus à zéro émission. Le plus souvent, il s'agit d'autobus électriques, mais il existe aussi des versions à l'hydrogène. Il y a également les autobus au gaz naturel à faibles émissions. Les véhicules à zéro émission représentent un double avantage pour le climat, en permettant de réduire efficacement les émissions deux fois. Une fois en remplaçant la voiture personnelle par un véhicule de transport collectif. Et une fois en remplaçant le diesel à bord. Le défi est qu'ils sont beaucoup plus coûteux que les autobus diesel et qu'ils nécessitent une nouvelle infrastructure de chargement, tant dans les gares que sur le circuit. Même dans les villes qui ont commencé à adopter les autobus à zéro émission, comme Edmonton et Toronto, une transition complète dépend du soutien gouvernemental.

**Le gouvernement fédéral s'est fixé un objectif ambitieux de mise en service de 5000 nouveaux autobus à zéro émission sur la route à la fin de son mandat. Nous appuyons cet objectif,** mais l'impact de la Covid sur les bilans des réseaux de transport collectif compromettra la capacité d'assumer des coûts plus élevés. Un programme de subventions est une façon d'aider. Nous recommandons d'en concevoir un qui s'inspirerait de l'actuel programme iZEV au point de vente pour les voitures électriques. Le programme doit être par cumul, être offert parallèlement au volet du transport en commun du PIIC et comprendre des fonds affectés à l'infrastructure connexe, comme les chargeurs.

En outre, cela donnerait un avantage économique presque unique au Canada. **Nous sommes l'un des rares pays où plusieurs fabricants de véhicules électriques construisent des autobus.** Le fait d'aider les réseaux de transport collectif à acheter ces solutions 100 % canadiennes contribuerait à maintenir de bons emplois ici même au pays et à éviter les mises à pied que les principaux fabricants prévoient faire en raison de la baisse prévue des commandes d'autobus en Amérique du Nord en 2021. En tirant parti de la capacité que cela crée, le Canada pourra devenir un chef de file mondial en aidant d'autres pays à faire la transition vers un avenir à faible empreinte carbone.

Étant donné les longs délais en cause — habituellement environ 24 mois à partir du moment où la commande est passée jusqu'à la réception du véhicule et de l'infrastructure de recharge — pour aider le gouvernement à atteindre son objectif, les réseaux de transport collectif doivent être incités à entreprendre leur analyse d'électrification très bientôt. Dans certains cas, ce travail est déjà terminé et il a été déterminé que des travaux importants devront être exécutés dans les installations.

### RECOMMANDATIONS

#### Décarboniser le transport collectif au moyen d'un nouveau programme d'acquisition d'autobus à zéro émission et de systèmes de charge

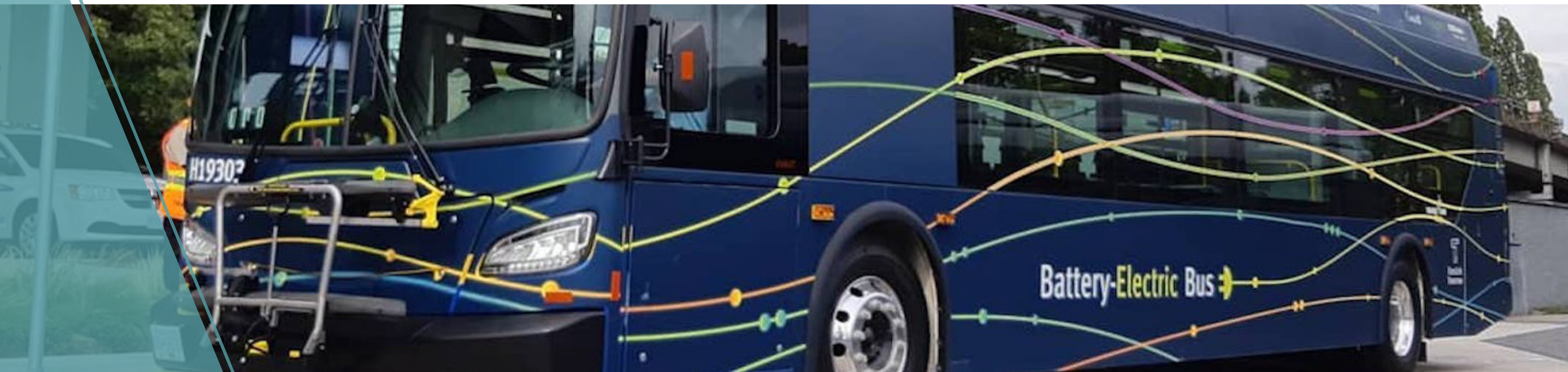
*Investir 1,9 milliard de dollars pour aider les réseaux de transport collectif à se procurer 5 000 autobus à zéro émission et l'infrastructure de recharge connexe.*

#### Encourager les réseaux à entreprendre l'analyse d'électrification dès maintenant

*Il faut habituellement prévoir environ 24 mois entre la commande d'un autobus à zéro émission et la réception du véhicule et de l'infrastructure connexe. Pour aider le gouvernement à atteindre son objectif, il faut aider les réseaux à réaliser leur analyse dès maintenant.*

### EXEMPLES DE PROJETS

- Autobus à zéro émission
- Systèmes d'infrastructure de recharge (recharge sur le circuit et à la gare)
- Analyse des besoins en matière d'électrification





## RENDRE LE TRANSPORT COLLECTIF PLUS EFFICACE GRÂCE À L'INNOVATION

**La Covid a forcé les organismes de transport collectif à miser sur l'efficacité et l'innovation.** À Québec, une nouvelle application permettant le paiement sans contact a été lancée. Dans la région de York, au nord de Toronto, la diminution de l'achalandage dans le transport adapté a libéré de petits véhicules qui ont remplacé de gros véhicules le long des circuits où l'achalandage a fortement chuté. **À Montréal, la STM élabore actuellement une application pour avertir les passagers si l'autobus qu'ils comptent prendre est bondé.** À l'échelle du pays, les réseaux de transport collectif, petits et grands, ont agi presque immédiatement pour protéger les conducteurs. D'abord, en instaurant l'embarquement pour la porte arrière et plus tard, en installant des écrans autour du conducteur pour prévenir l'infection.

À mesure que le transport collectif évolue, nous pouvons être plus novateurs. Le transport collectif sur demande et le microtransport collectif — l'utilisation de petits véhicules — sont susceptibles de jouer des rôles plus importants. À Los Angeles et à Berlin, la pandémie a été le moteur de la mise en place de la mobilité urbaine intégrée — qui permet aux gens de payer pour utiliser un vélo, par exemple, en utilisant leur carte de paiement du transport collectif — et du microtransport collectif pour améliorer le service et réduire les coûts. Les systèmes de paiement électronique sont susceptibles d'évoluer pour réduire ou éliminer complètement le contact. Les réseaux de transport en commun continueront de réaliser de nouvelles économies grâce à la technologie et aux partenariats.

Pour aider les réseaux de transport collectif à acquérir et à concevoir de nouveaux produits et services novateurs, nous recommandons d'affecter des fonds au moyen d'un programme faisant partie du fonds d'accélération de l'innovation dans le transport collectif. Le financement peut provenir de réaffectations et de programmes fédéraux d'innovation déjà exécutés notamment au sein d'Infrastructure Canada, de Ressources naturelles Canada et de Solutions novatrices Canada. Les fonds seraient affectés à des projets qui appuient le maintien et la croissance de l'achalandage, la réduction des coûts et l'optimisation des actifs. Par exemple, il peut s'agir du suivi de l'utilisation d'un autobus et de l'utilisation des données permettant d'utiliser cet autobus plus efficacement, ou de l'utilisation de la technologie pour rapprocher les voitures de métro afin d'augmenter les niveaux de service.



### RECOMMANDATIONS

#### Soutenir les systèmes de paiement des titres sans contact

*Les systèmes de paiement des titres sans contact permettent aux usagers d'acheter des titres de leur domicile, par téléphone ou par Internet, et permettent l'embarquement à toutes les portes dans les autobus et les trains pour faciliter la distanciation physique. Ils recueillent également des données plus détaillées que les billets papier ou l'argent comptant, ce qui permet aux organismes de réagir plus rapidement à l'évolution des tendances de l'achalandage.*

#### Soutenir l'évolution des systèmes qui permettent l'évolution des organismes consacrés exclusivement au transport collectif en organismes de mobilité

*Les organismes de transport collectif évoluent, car en plus d'offrir des services à circuits fixes seulement, ils permettent aux usagers de choisir le mode et le trajet. Le fait de permettre aux usagers d'avoir accès à des services comme le partage de voitures et de vélos par l'entremise d'organismes de transport collectif augmentera les options de mobilité et réduira les coûts de transport des ménages. Mais cette transformation repose sur des solutions technologiques et des partenariats novateurs.*

#### Investir dans de nouvelles technologies de mobilité pour appuyer l'utilisation du transport collectif

*Des technologies comme le transport collectif sur demande et la micromobilité (scooters partagés, vélos, etc.) peuvent aider les usagers à résoudre le soi-disant problème du « dernier kilomètre » dans le transport collectif. À savoir qu'il est peu probable que des arrêts se trouvent directement à côté de leur domicile ou de leur destination. L'intégration de ces services aux réseaux de transport est essentielle à l'augmentation de l'achalandage et à la réduction du nombre de déplacements dans un véhicule à occupant unique.*

#### Établir un fonds d'accélération de l'innovation dans le transport collectif pour aider les organismes de transport collectif à adopter de nouvelles technologies et de nouvelles approches, afin de moderniser leurs services

*Compte tenu des contraintes budgétaires, il est difficile d'absorber les coûts et le risque liés à la mise au point de technologies novatrices pour moderniser les réseaux de transport collectif et améliorer l'efficacité. Le gouvernement fédéral doit créer un fonds d'accélération de l'innovation dans le transport collectif pour soutenir la croissance de l'achalandage, les économies de coûts et l'optimisation des actifs. À l'instar du Fonds de la taxe sur l'essence, il ne doit inclure aucune exigence en matière de partage des coûts.*

### EXEMPLES DE PROJETS

- Systèmes électroniques de perception des tarifs (cartes à puce, systèmes de paiement ouverts et applications)

- Permettre aux usagers d'utiliser le même système de paiement pour d'autres modes, comme les vélos et les voitures (technologies de « mobilité en tant que service »).

- Solutions technologiques pour améliorer l'accès au transport collectif (p. ex. plateformes de transport collectif sur demande, micromobilité)
- Véhicules plus petits et installations connexes pour soutenir le transport collectif sur demande

- Les projets pourraient comprendre le développement d'applications de mobilité, des partenariats avec des fournisseurs de services de micromobilité du secteur privé, de nouveaux systèmes de paiement, l'analyse de données et des outils de simulation pour la modélisation des services d'autobus à zéro émission.





## FINANCER LES PROJETS D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME

Infrastructure Canada exécute deux grands programmes de financement pour le transport collectif : le volet du transport en commun du Plan d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) et le Fonds de la taxe sur l'essence. Ensemble, ces programmes ont énormément contribué à l'expansion du transport collectif et à la réduction de l'utilisation des voitures personnelles. Les récents changements apportés au PIIC pour permettre la planification à plus long terme des constructions dans le transport collectif ont été particulièrement bénéfiques.

Le PIIC représente un énorme pas en avant dans le financement des infrastructures par le gouvernement fédéral. En raison de son succès avéré, nous appuyons sa prolongation au moyen d'un fonds permanent du transport collectif. En choisissant un modèle de financement à plus long terme plutôt que des affectations à court terme, les réseaux de transport collectif ont été en mesure d'augmenter le service et de construire des projets transformateurs, comme le train léger sur rail. Malheureusement, le gouvernement fédéral continue de permettre que les fonds inutilisés du PIIC destinés aux projets de transport collectif soient réaffectés à l'infrastructure non rattachée au transport collectif.

Le besoin de financement du transport collectif a été exacerbé par la pandémie, mais il était important avant l'arrivée du virus. En 2019, l'ACTU a demandé une enquête sur les besoins en matière d'infrastructure à l'échelle du pays. L'enquête a révélé que des projets non financés d'une valeur de près de 60 milliards de dollars ne peuvent être réalisés que si de nouvelles sources de financement sont disponibles. Cela signifie que, même avec l'important investissement en capital du gouvernement fédéral, 45 % des plans d'immobilisations des organismes demeurent non financés.

**Pour répondre au besoin continu d'investissement en capital, nous recommandons que le gouvernement fédéral :**

- accélère le versement des 20 milliards de dollars du volet du transport en commun du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, qui est reporté en fin de période, pour exécuter des projets de transport collectif prêts à démarrer;
- conserve les fonds réservés au transport collectif pour le report, la réaffectation ou les cas d'inutilisation des fonds;
- examine les exigences relatives aux contributions municipales aux projets d'immobilisations, en raison de l'incidence de la Covid sur les budgets municipaux et de la diminution de la capacité d'emprunt;
- réévalue les exigences en matière de cumul afin de permettre une plus grande souplesse, en mettant à profit les fonds fédéraux provenant de sources multiples;
- poursuive le rôle de coordination du gouvernement fédéral en incluant les provinces et les territoires dans les efforts de soutien du transport collectif;
- prolonge le PIIC au-delà de 2028 et l'intègre au fonds permanent du transport collectif promis.

## MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉTABLISSEMENT

Nous croyons au transport collectif. Nous savons qu'il peut améliorer nos collectivités et les relier davantage. Qu'il offre à tous des moyens de travailler, d'étudier et de maintenir des liens sociaux essentiels. Et qu'il représente une des meilleures façons de nous permettre de faire face à l'autre crise de notre époque : le changement climatique.

Personne n'avait prévu la pandémie. Tous souhaitent qu'elle ne soit jamais survenue. Mais elle est survenue, et nous ne pouvons pas la faire disparaître par un simple souhait. Ce que nous pouvons façonner, c'est l'avenir. Les choix faits au cours de la prochaine année ou des deux prochaines années auront des répercussions pendant des décennies. Nous souhaitons participer aux activités du groupe de travail sur le rétablissement de l'ACTU parce que nous savons qu'il est possible de créer un avenir caractérisé par une réduction du nombre des voitures et des émissions, une plus grande inclusion sociale et des villes plus fonctionnelles. Mais cela n'est possible que si le transport collectif continue d'être soutenu aujourd'hui et poursuit sa construction en prévision de demain.

AECOM

Association du Transport Urbain du Québec

BC Transit

Brampton Transit, Ontario

Calgary Transit

Edmonton Transit Service

Halifax Transit

London Transit Commission

Metrolinx, Greater Toronto Area

New Flyer Industries

OC Transpo, Ottawa

Réseau de Transport de la Capitale, Quebec City

Saskatoon Transit

Société de transport de Montréal

Société de transport de Laval

St. John's Metrobus

Strathcona County Transit, Alberta

Thales

Toronto Transit Commission

Transit Windsor

TransLink, Metro Vancouver





## SOMMAIRE : COMMENT MIEUX RECONSTRUIRE LE TRANSPORT COLLECTIF

OBJECTIF	OPTIONS DE FINANCEMENT	
	NOUVELLES	ACTUELLES
<b>Exploiter le transport collectif en toute sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien opérationnel continu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression des 15 % affectés à la remise en bon état dans le volet du transport en commun du PIIC</li> <li>Volet de résilience à la COVID du PIIC</li> <li>Transfert du FTE</li> </ul>
<b>Décongestionner les villes et créer des emplois</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prolonger le PIIC après 2028, comme fonds permanent du transport collectif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accélérer le financement actuel du PIIC</li> <li>Tirer parti d'autres programmes de financement fédéraux, y compris le Fonds national des corridors commerciaux</li> <li>Transfert du FTE</li> </ul>
<b>Utiliser le transport collectif pour favoriser l'inclusion sociale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prolonger le PIIC après 2028, comme fonds permanent du transport collectif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volet de résilience à la Covid du PIIC</li> <li>Accélérer l'utilisation du PIIC actuel</li> <li>Transfert du FTE</li> </ul>
<b>Lutter contre le changement climatique grâce au transport collectif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nouveau programme d'acquisition d'autobus à zéro émission et de systèmes de charge</li> <li>Prolonger le PIIC après 2028, comme fonds permanent du transport collectif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accélérer l'utilisation du PIIC actuel</li> </ul>
<b>Rendre le transport collectif plus efficace grâce à l'innovation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créer un fonds d'accélération de l'innovation dans le transport collectif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tirer parti des programmes d'innovation actuels et les rationaliser dans le nouveau fonds</li> </ul>







 **CUTA  
ACTU**  
CANADIAN URBAN TRANSIT ASSOCIATION  
ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN