

# STRATÉGIES NATIONALES SUR LE CADRE STRATÉGIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF

Rapport final



Mai 2011

Stantec Consulting Ltd.  
1100 – 111, rue Dunsmuir, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 6A3  
Téléphone : 604 696-8000, télécopieur : 604 696-8100

Victoria Transport Policy Institute  
1250, rue Rudlin, Victoria (Colombie-Britannique) V8V 3R7  
Téléphone et télécopieur: 250 360-1560



## RÉSUMÉ

Ce rapport établit les éléments des cadres stratégiques nationaux en matière de transport collectif des pays membres du G8 (à savoir le Canada, l'Italie, le Royaume-Uni, les États-Unis, la France, l'Allemagne, la Russie et le Japon) ainsi que de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de la République de Corée qui pourraient être appliqués dans le contexte canadien. Il résulte de l'examen approfondi de nombreux documents et d'entretiens avec les principaux universitaires et représentants du secteur du transport collectif de chaque pays. À partir des résultats obtenus, une analyse comparative des principales tendances et leçons tirées ainsi que des principaux thèmes a été effectuée, et des recommandations sur la façon dont le Canada pourrait adopter efficacement des politiques et des stratégies semblables ont été formulées.

La nécessité de disposer d'un cadre stratégique en matière de transport collectif au Canada qui intègre des objectifs et des activités à long terme au sein des différents ordres de gouvernement fait l'objet d'un consensus. Ce cadre définirait également les rôles, les responsabilités et les priorités de chaque ordre de gouvernement et indiquerait les sources de financement durables permettant de répondre aux exigences en matière de fonctionnement et de capital.

Au cours des dix dernières années, le financement des transports collectifs par tous les ordres de gouvernement a considérablement augmenté au Canada. Toutefois, le caractère intermittent des financements fédéraux (par ailleurs rarement réservés aux besoins en matière de transports) limite la possibilité pour les gouvernements locaux et régionaux de mettre en œuvre des plans de transport collectif à long terme qui exploitent les synergies d'investissements dans les transports grâce au développement, à la protection de l'environnement et à d'autres domaines intéressants au niveau urbain et national. Au niveau fédéral, on déplore toujours l'absence de financements soutenus par un cadre stratégique en matière de transport collectif permettant l'élaboration et la mise en œuvre de plans à long terme pour les transports collectifs et les autres modes de transport.

### Profils des pays

Les éléments importants de la politique nationale de chaque pays en matière de transport collectif ont été établis et résumés dans un tableau contenant les principales composantes de leurs cadres stratégiques nationaux dans ce domaine. Les douze éléments suivants ont été inclus dans le profil des onze pays étudiés :

- Financement
- Subventions/exonérations fiscales des droits de passage
- Financement des dépenses en immobilisations
- Financement des dépenses d'exploitation
- Capacité à générer des recettes au niveau local
- Participation du secteur privé
- Inclusion sociale
- Soutien administratif
- Niveau d'intégration des politiques
- Régions autonomes
- Aménagement du territoire
- Exigences en matière de planification

## Analyse comparative

Les onze pays ont été comparés les uns aux autres sur les huit thèmes suivants. Globalement, on a constaté que le rôle des gouvernements nationaux dans le financement et la réglementation du transport collectif varie beaucoup d'un pays à l'autre pour des raisons politiques, financières et historiques.

**Subventions à l'investissement** – La plupart des gouvernements nationaux rechignent à subventionner les coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif et préfèrent investir dans des projets d'immobilisation, dans la recherche et les technologies ou dans des études de planification. Cela s'explique peut-être par le fait qu'un financement national de l'exploitation à long terme peut avoir des conséquences politiques néfastes s'il n'est pas maintenu. La Nouvelle-Zélande et l'Allemagne financent l'exploitation du transport collectif de manière importante : la participation du gouvernement représente jusqu'à la moitié des fonds de fonctionnement de tous les réseaux de transport collectif dans ces pays. D'autres gouvernements nationaux financent l'exploitation mais dans une moindre mesure et de manière plus sélective. C'est le cas notamment au Royaume-Uni et aux États-Unis.

- **Capacité à générer des recettes au niveau local** – La France et les États-Unis, par exemple, sont des pays qui accordent un certain pouvoir de taxation aux autorités locales afin de financer des services locaux tels que le transport collectif. Aux États-Unis, les régions et les municipalités utilisent divers impôts locaux (p. ex. les cotisations sociales, les taxes sur l'essence et sur les ventes) pour financer le transport collectif. Ainsi, la ville de Portland, en Oregon, a levé des fonds pour le réseau de tramway grâce aux taxes sur les parcs de stationnement et au financement par de nouvelles taxes foncières. En France, une taxe versée par les employeurs est largement utilisée pour augmenter les recettes destinées à financer l'exploitation des transports collectifs.

Même s'il est évident que la possibilité de prélever des taxes locales constitue un avantage pour les réseaux de transport collectif, elle n'entraîne pas automatiquement une augmentation du niveau de fréquentation. En effet, en Allemagne et en Corée, les taux de fréquentation des transports collectifs sont élevés alors que les municipalités ne disposent pas de cette capacité à générer des recettes. Dans ce cas, des financements provenant d'autres sources gouvernementales sont nécessaires. En Allemagne, le gouvernement fédéral finance le transport collectif à plus de 90 %.

- **Modèles de gestion du transport collectif et participation du secteur privé** – Dans la plupart des pays étudiés, les autorités gouvernementales régulent les services de transport collectif, leur imposent un certain contrôle et peuvent choisir d'exploiter leur propre service ou confier cette mission à des entreprises privées. Cette dernière approche permet de réduire les dépenses en matière d'actifs immobilisés et de ressources humaines, de diminuer les coûts grâce à des appels d'offres concurrentiels, de limiter les risques d'agitation ouvrière et d'utiliser les connaissances des exploitants concernant la demande du marché, les itinéraires et les horaires.

Au Royaume-Uni et en Nouvelle-Zélande, en raison de la déréglementation, certains exploitants privés peuvent proposer des services commerciaux non réglementés (c.-à-d. que les entreprises répondent aux normes de sécurité de base mais que les autorités locales ont un pouvoir de contrôle très limité sur la qualité ou les modèles du service). Cependant, ce type d'accord entraîne souvent une diminution du service dans certaines zones, de la coordination des tarifs et du niveau de qualité du service car les mécanismes de surveillance et les mesures incitatives pour une collaboration et des investissements à long terme sont moins nombreux. Il est donc important que les autorités gouvernementales définissent les services à offrir dans leur territoire afin que l'intégration de ces derniers et les normes de service soient maintenues.

**Concurrence avec les investissements routiers** – Dans les pays étudiés dotés d'une plus grande superficie, d'une densité de population globale plus faible et d'un plus petit nombre de centres urbains concentrés comme les États-Unis, le Canada, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, les investissements routiers étaient en général une priorité nationale plus importante que le transport collectif, ce dernier secteur bénéficiant donc de moins d'investissements fédéraux. Dans les autres pays étudiés à la densité de population globale plus élevée et comptant des noyaux urbains plus denses, le transport collectif fait l'objet de plus d'attention et reçoit davantage d'investissements dans le cadre d'un service de transport de base.

**Niveau d'intégration des politiques** – La coordination des politiques fédérales de transport collectif et d'autres politiques fédérales se heurte à de nombreux obstacles. Toutefois, dans les pays étudiés, on trouve quelques exemples de réussite. Aux États-Unis, l'intégration des politiques de transport a réussi dans le domaine de la planification, de la recherche, de l'environnement et, dans une certaine mesure, des logements abordables. Les États-Unis ont également mis en œuvre une stratégie d'habitabilité qui nécessite l'intégration des politiques de la Federal Transit Administration (FTA), du département du Logement et de l'Urbanisme, de l'Environmental Protection Agency (EPA) et du département de l'Agriculture.

Une tendance générale à l'adoption de réformes permettant une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et de la planification du transport a été observée dans les pays étudiés. En Allemagne, en France et en Corée, le transport collectif doit être associé à l'aménagement du territoire. En France comme en Allemagne, ces exigences sont liées au financement des dépenses en immobilisations puisque le rôle du gouvernement dans le transport collectif a trait au financement et à la réglementation de niveau élevé. En outre, dans ces pays, il doit y avoir intégration entre les plans d'aménagement du territoire et les projets de transport pour que le financement national soit accordé.

Cependant, une intégration complète est difficile, car les sociétés de transport régionales n'ont généralement aucun pouvoir sur la réglementation en matière d'aménagement du territoire, qui relève le plus souvent des municipalités. Une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et des politiques de transport est possible si le pouvoir dans ces deux domaines est entre les mains de la même autorité. En France, les autorités locales doivent collaborer pour créer des autorités régionales chargées du transport et de l'aménagement du territoire régional. Au Canada, les municipalités bénéficiant des transferts de la taxe fédérale sur l'essence doivent mettre en œuvre un plan intégré pour la durabilité de la collectivité. Toutefois, l'intégration de l'aménagement du territoire et des politiques de transport n'est toujours pas parfaite, essentiellement en raison de la fragmentation administrative importante des organes directeurs chargés de ces deux secteurs.

**Présence d'une unité chargée de l'élaboration des politiques d'urbanisme** – Une telle unité préconise des politiques uniformes et bénéfiques pour les zones urbaines relativement au financement, à l'aménagement du territoire, au logement social, aux transports et à l'imposition. Aux États-Unis, la FTA octroie des financements aux zones urbanisées par l'intermédiaire de bureaux régionaux et de bureaux urbains afin d'améliorer la coordination entre les programmes et les fournisseurs de services de transport collectif. Au Royaume-Uni, le service des politiques urbaines (Cities Policy Branch) du ministère des Transports coordonne ses activités avec les zones métropolitaines situées en dehors de Londres. Le gouvernement australien a lui aussi récemment montré un intérêt grandissant pour les politiques urbaines en créant une unité pour les grandes villes (Major Cities Unit) qui donne des conseils sur les questions liées aux politiques, à la planification et aux infrastructures ayant des répercussions sur les grandes villes. Au Canada, c'est le Groupe des politiques au sein de Transports Canada qui recommande et coordonne les politiques modales et multimodales.

**Niveau d'intérêt du gouvernement fédéral pour le transport collectif** – Le niveau de participation et d'intérêt des gouvernements nationaux varie selon les pays étudiés. Le gouvernement national coréen, par exemple, participe beaucoup au transport collectif. Il a en effet été très actif dans la création de programmes de financement pour l'intégration du transport collectif et de l'aménagement du territoire, dans l'instauration de mesures de gestion de la demande en transport, dans la mise en œuvre de technologies intelligentes et dans l'aide aux personnes à mobilité réduite. En France, le processus d'élaboration de politiques baptisé *Grenelle Environnement* a permis de définir les politiques gouvernementales clés pour un développement écologique et durable, dans lesquelles le transport collectif joue un rôle essentiel. En Allemagne, le gouvernement fédéral continue à transférer des financements stables, réguliers et souples aux autorités locales pour le transport collectif. Aux États-Unis, l'intérêt et les financements du gouvernement fédéral pour le transport collectif restent élevés en raison du potentiel de création d'emplois qu'offrent les investissements dans ce secteur et parce que ce thème plaît aux conservateurs comme aux libéraux.

Le gouvernement australien participe de plus en plus au transport collectif avec la création d'une unité pour les grandes villes (Major Cities Unit) et d'une politique publique en faveur du transport collectif actuellement élaborée par Infrastructure Australia. Même au Japon, où le gouvernement fédéral a toujours joué un rôle très limité dans le financement du transport collectif, le gouvernement a été plus actif ces dix dernières années pour répondre à la réduction des services entraînée par le dépeuplement des zones rurales et la déréglementation dans ces zones. En Nouvelle-Zélande, le National Land Transport Fund a été créé pour offrir un financement relativement prévisible et stable des dépenses en immobilisation et des dépenses d'exploitation pour les priorités régionales en matière de transports terrestres telles que le transport collectif.

Par rapport à ces pays, les gouvernements nationaux de l'Italie, de la Russie et du Canada ont été moins actifs dans la création de politiques nationales sur le transport collectif. En Russie, bien que l'utilisation du transport collectif soit élevée en raison des investissements importants dont ce secteur a bénéficié par le passé et du faible financement accordé aux infrastructures routières, le financement des dépenses en immobilisations du transport collectif est limité et aucune politique nationale en la matière n'a été mise en place. Au Canada, le gouvernement fédéral a considérablement augmenté le financement des dépenses en immobilisations pour les projets de transport collectif, car les autorités locales ont progressivement pris conscience de la nécessité d'un financement plus important dans ce secteur. Cette idée a également été promue par des organismes nationaux comme la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). En moins de dix ans, les investissements fédéraux annuels sont passés de zéro à près d'un milliard de dollars. Toutefois, aucune politique de financement permanente et prévisible n'a encore été mise en œuvre, et il n'existe toujours pas de projet d'élaboration d'un cadre stratégique en matière de transport collectif.

- **Exigences en matière de planification** – Les gouvernements nationaux de tous les pays étudiés exigent une planification des transports, à l'exception de l'Australie, de la Russie et du Japon. Le plus souvent, les gouvernements exigent que les autorités locales adoptent des plans stratégiques à long terme en matière de transport. L'Allemagne, la France et la Corée sont allées un peu plus loin, en imposant une intégration modale et des normes de service. Le Japon et la Corée ont également des exigences en matière de normes de service, ce qui semble indiquer un intérêt fédéral plus marqué pour la gestion du transport collectif. Comme dans d'autres domaines, le conditionnement des financements au respect des exigences politiques paraît être un moyen plus efficace et plus simple de contraindre les autorités locales à remplir leurs obligations, plutôt qu'une approche punitive qui sanctionne les organismes ne respectant pas les contraintes fixées.

## Recommandations

L'analyse comparative ci-dessus a servi de base à la formulation de recommandations pour le cadre stratégique national en matière de transport collectif du Canada. Ces recommandations figurent dans le tableau ci-dessous (dans chaque catégorie, elles sont inscrites par ordre de priorité). Les pays ayant mis en œuvre des politiques similaires qui pourraient être envisagées par le Canada sont également indiqués. Vous trouverez de plus amples renseignements concernant ces politiques dans le corps de ce rapport.

POLITIQUES DE TRANSPORT COLLECTIF LIÉES AUX FINANCEMENTS	PAYS DANS LESQUELS DES POLITIQUES SIMILAIRES ONT ÉTÉ MISES EN ŒUVRE OU SONT EN COURS D'ÉLABORATION
1) Le gouvernement fédéral doit créer plusieurs <b>mécanismes destinés à générer des recettes à long terme</b> (p. ex. en rendant la taxe d'accise fédérale sur l'essence permanente) afin de diversifier les financements du transport collectif et d'augmenter la stabilité globale de celui-ci.	France
2) En utilisant les mécanismes destinés à générer des recettes à long terme, le gouvernement fédéral doit créer un <b>fonds national destiné au transport collectif</b> afin de proposer un <b>financement des dépenses en immobilisations</b> à long terme et prévisible. En outre, <b>les gouvernements provinciaux</b> doivent être fortement encouragés à financer <b>les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation</b> des réseaux de transport collectif.	Nouvelle-Zélande, Allemagne, États-Unis
3) Afin de recevoir les financements fédéraux pour le transport collectif, les gouvernements locaux devraient être dans l'obligation : <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="240 1213 1052 1287">1. <b>d'intégrer l'aménagement du territoire et la planification des transports;</b></li><li data-bbox="240 1287 1052 1360">2. <b>d'élaborer des plans à long terme, sur cinq ou dix ans, en matière de transports;</b></li><li data-bbox="240 1360 1052 1434">3. <b>de prouver l'optimisation des ressources</b> (p. ex. en fournissant des rapports coûts-avantages);</li><li data-bbox="240 1434 1052 1507">4. <b>d'inclure une planification multimodale</b> dans les projets de transports;</li><li data-bbox="240 1507 1052 1581">5. <b>d'atteindre les objectifs fixés en matière d'environnement et de santé;</b></li><li data-bbox="240 1581 1052 1654">6. <b>de surveiller</b> le succès remporté par leurs services; et</li><li data-bbox="240 1654 1052 1732">7. <b>d'annuler</b> certains financements fédéraux si <b>les objectifs de rendement</b> ne sont pas atteints ou si les projets devant être réalisés pour recevoir les financements ne le sont pas.</li></ol>	France, Allemagne, États-Unis

<p>4) <b>Les gouvernements provinciaux</b> doivent donner <b>aux autorités locales la possibilité de générer des recettes pour les services de transport collectif au moyen de taxes et d'autres impôts locaux</b>. En outre, le gouvernement fédéral doit également exiger que <b>la contribution des provinces au transport collectif soit équivalente ou supérieure au financement municipal/régional exigé</b> si des fonds fédéraux sont versés. Toutes ces mesures permettront de diversifier le financement du transport collectif et d'augmenter là aussi la stabilité globale de ce dernier.</p>	<p>Italie, Corée</p>
<p>5) Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux doivent financer des <b>programmes de gestion de la demande en transport</b> afin de compléter les investissements dans le transport collectif et d'avoir davantage d'influence sur la demande.</p>	<p>États-Unis, Australie, Royaume-Uni</p>
<p>6) Le gouvernement fédéral doit allouer des fonds supplémentaires aux projets de <b>recherche et de technologie</b> qui facilitent l'utilisation du transport collectif.</p>	<p>États-Unis, Corée</p>
<p><b>POLITIQUES NON LIÉES AUX FINANCEMENTS</b></p>	<p><b>PAYS DANS LESQUELS DES POLITIQUES SIMILAIRES ONT ÉTÉ MISES EN ŒUVRE OU SONT EN COURS D'ÉLABORATION</b></p>
<p>1) <b>Le Groupe des politiques au sein de Transports Canada doit être agrandi</b> (ou une nouvelle unité d'élaboration des politiques doit être créée) et doit être <b>chargé d'élaborer les politiques nationales en matière de transport collectif, d'administrer le fonds national destiné au transport collectif et de coordonner l'unité pour le gouvernement fédéral</b>.</p>	<p>Australie, Nouvelle-Zélande, États-Unis</p>
<p>2) <b>Les politiques de transport collectif doivent être intégrées à d'autres politiques ou stratégies plus larges</b> (p. ex. politiques de transport multimodal, politiques en matière de protection de l'environnement, stratégies destinées à améliorer la mobilité et l'accessibilité pour tous les citoyens et politiques nationales urbaines).</p>	<p>Australie, France, États-Unis</p>
<p>3) <b>Les ordres de gouvernement et les organismes chargés de fournir les services de transport collectif doivent recevoir des financements importants, avoir la possibilité de générer leurs propres recettes et être responsables de la planification des services</b>. Il a été prouvé que de telles mesures permettaient de maintenir l'achalandage du transport collectif et la qualité du service.</p>	<p>Italie, États-Unis, Russie, Corée, Australie, France, Allemagne</p>
<p>4) Le gouvernement fédéral <b>doit promouvoir les appels d'offres concurrentiels pour les services fournis dans le cadre d'un contrat</b> (car de tels accords réduisent les coûts de la main-d'œuvre, améliorent l'efficacité et permettent de répartir les risques d'exploitation) en offrant des primes de financement si les sociétés de transport collectif s'engagent à avoir recours aux appels d'offres concurrentiels. De plus, les sociétés de</p>	<p>France, Allemagne, Japon, Nouvelle-Zélande, Corée, États-Unis, Royaume-Uni, Italie</p>

transport doivent être dans l'obligation d'inclure **des normes de rendement et de service** dans les modalités de leurs contrats pour recevoir les primes de financement.

AUTRES ACTIONS OU INITIATIVES RECOMMANDÉES	PAYS DANS LESQUELS DES POLITIQUES SIMILAIRES ONT ÉTÉ MISES EN ŒUVRE OU SONT EN COURS D'ÉLABORATION
1) Une <b>stratégie ou une politique nationale de transport</b> doit être élaborée, et le transport collectif doit constituer une composante importante de cette politique.	Nouvelle-Zélande
2) Le gouvernement national doit <b>faire connaître les nombreux avantages du transport collectif</b> afin que les programmes dans ce secteur soient soutenus par un large éventail d'intervenants.	États-Unis
3) <b>Les intervenants publics comme les intervenants privés doivent participer à l'élaboration de politiques nationales en matière de transport collectif</b> afin d'augmenter les chances de réussite et de respect de ces politiques.	Nouvelle-Zélande, France, Royaume-Uni
4) <b>Des mesures d'incitation fiscales</b> , comme une exonération d'impôt pour les indemnités de transport collectif payées par l'employeur (p. ex. laissez-passer de transport collectif à prix réduit), doivent être mises en œuvre afin de promouvoir davantage l'utilisation du transport collectif.	États-Unis, Royaume-Uni

### Les étapes suivantes pour l'ACTU

L'ACTU peut jouer plusieurs rôles différents à l'avenir. Tout d'abord, on sait que le transport collectif peut accélérer la résolution de nombreux problèmes éprouvés par le gouvernement (p. ex. en ce qui concerne la congestion routière, la protection de l'environnement, le développement économique, l'égalité sociale et la santé). C'est pourquoi les politiques en matière de transport collectif doivent être intégrées à des stratégies plus larges à tous les ordres de gouvernement et ne doivent pas incomber à un seul ministère. Ainsi, l'un des rôles de l'ACTU consiste à continuer de mettre l'accent sur la contribution du transport collectif à la santé, à la mobilité, au développement économique, à l'environnement et à la qualité de vie globale au Canada, à travailler avec les différents ordres de gouvernement et à participer à l'élaboration de politiques publiques intégrées en matière de transport collectif.

L'autre rôle de l'ACTU est de faciliter l'élaboration de stratégies innovantes pour un financement durable du transport collectif. Les exemples tirés des onze pays étudiés et décrits dans ce rapport doivent servir de point de départ à une discussion sur les meilleurs moyens de fournir ces financements au Canada. Enfin, une collaboration soutenue avec d'autres intervenants clés comme la Fédération canadienne des municipalités et la Chambre de commerce du Canada sera essentielle pour parvenir à un consensus sur les recommandations et sur leur mise en œuvre. L'ACTU peut jouer un rôle déterminant en favorisant cette collaboration.



## Table des matières

<b>1. INTRODUCTION</b> .....	1
<b>2. PROFILS DES PAYS</b> .....	4
Canada .....	7
États-Unis d'Amérique .....	17
Australie .....	26
Nouvelle-Zélande .....	32
Japon .....	38
République de Corée.....	44
Royaume-Uni .....	52
Italie .....	58
France.....	62
Allemagne .....	69
Russie .....	75
<b>3. ANALYSE COMPARATIVE</b> .....	79
<b>4. RECOMMANDATIONS</b> .....	97
<b>5. CONCLUSION</b> .....	104

# INTRODUCTION



# 1. INTRODUCTION

Au cours des dix dernières années, les financements fédéraux, provinciaux et locaux/régionaux ont considérablement augmenté afin d'agrandir et de réhabiliter nos réseaux de transport collectif. Cependant, on craint que ces financements n'aient que des répercussions limitées sur la réussite à long terme du transport collectif dans nos zones urbaines. Cela s'explique par le fait que les programmes de financements fédéraux mis en œuvre pour les initiatives liées aux infrastructures et au transport collectif sont en général prévus pour une période courte et déterminée. Les programmes de financement ponctuels, bien que bénéfiques, n'apportent pas le soutien stable et de longue durée qui permet l'élaboration et la mise en œuvre de plans à long terme pour le transport collectif et d'autres modes de transport ou la coordination avec d'autres investissements fédéraux. De plus, la plus grande partie de ces financements, en particulier des fonds fédéraux, sont destinés à des dépenses en immobilisations pour le transport collectif qui constituent la priorité du gouvernement fédéral. Bien souvent, les gouvernements locaux et régionaux ont donc dû prendre en charge les coûts d'exploitation et d'entretien des réseaux de transport collectif ainsi que le financement des infrastructures clés, essentiellement grâce aux impôts fonciers et aux recettes du trafic.

En outre, il est absolument nécessaire de renouveler l'infrastructure existante du transport collectif, d'ajouter des services et d'améliorer ceux qui existent, ainsi que d'élaborer de nouveaux réseaux de transport collectif dans des zones et pour des trajets qui ne sont pas encore desservis. Alors que l'on se préoccupe de plus en plus de la congestion routière, de l'allongement de la durée des déplacements domicile-travail, des changements climatiques, de la détérioration de la qualité de l'air, de la flambée des prix de l'essence, de la mobilité d'une population vieillissante et des problèmes de santé tels que l'augmentation du taux d'obésité, un nombre croissant de Canadiens se tourne vers le transport collectif pour remplacer les déplacements en véhicule privé. Toutefois, avec le succès grandissant du transport collectif, la saturation est devenue un problème pour les réseaux, en particulier dans les grands centres urbains. Ce problème ne peut que croître avec la concentration de population qui se poursuit dans les centres urbains canadiens.

La compétitivité à l'échelle internationale, le développement économique et la protection de l'environnement constituent également des raisons de mettre l'accent sur le transport collectif. Les villes sont le moteur de la croissance économique canadienne. C'est pourquoi ces centres économiques doivent disposer de modes de transport adaptés pour concurrencer d'autres centres métropolitains internationaux. L'augmentation des dépenses fédérales en matière de transport collectif offrirait également des avantages directs, puisque le secteur canadien de la fabrication des véhicules de transport collectif est très présent au Canada. En outre, le transport collectif améliore l'accès à l'emploi et à l'éducation des personnes suivantes : celles dont le revenu est faible, celles qui ne possèdent pas de voiture, les jeunes, celles qui sont âgées et celles dont la mobilité est réduite. En faisant en sorte que les automobilistes utilisent les transports collectifs ou d'autres modes de transport comme la marche ou le vélo, on réduit également la consommation d'une ressource limitée (le pétrole) ainsi que les répercussions négatives des activités de transport tels que les rejets de gaz à effet de serre (GES), de polluants atmosphériques et d'eaux contaminées de ruissellement des routes.

Ayant pris en compte tous ces facteurs, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, mais aussi les chefs d'entreprise, ont décidé qu'un cadre stratégique en matière de transport collectif était nécessaire. Grâce à la détermination des domaines sur lesquels le gouvernement fédéral peut et doit mettre l'accent, ce dernier pourra placer le transport collectif plus haut dans la liste de ses priorités tout en adoptant une politique de financement sûre et à long terme pour ce secteur.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> En 2009, la Chambre de commerce du Canada a adopté une résolution qui exprimait son soutien à un cadre stratégique en matière de transport collectif.

## **Qu'est-ce qu'un cadre stratégique national en matière de transport collectif?**

Ce rapport adopte et élargit la définition d'un cadre stratégique national en matière de transport collectif élaborée par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) dans l'exposé analytique n° 37 intitulé *Le cadre politique canadien du transport collectif : un consensus se dégage*. Un cadre stratégique national en matière de transport collectif est :

Un ensemble de politiques de transport collectif qui intégrerait les objectifs et les activités à long terme communs aux différents ordres de gouvernement (municipal, provincial et fédéral) et propres à chacun. Il fixe des objectifs pour les réseaux de transport collectif au Canada et définit les rôles, les responsabilités et les priorités de tous les ordres de gouvernement. Il sert de guide aux gouvernements sur la manière d'engager des ressources financières et humaines suffisantes pour le transport collectif, et il définit le rôle que doit jouer le secteur privé pour atteindre les objectifs à long terme fixés par le gouvernement. Il détermine également un ensemble de sources de financement durables potentielles pour faire les investissements de dépenses d'exploitation et de dépenses en immobilisations nécessaires.

Comme le précise l'ACTU, un tel cadre permettrait d'atteindre plusieurs objectifs importants :

- Une meilleure planification des infrastructures à long terme, facilitée par un financement à long terme du transport collectif plus prévisible et plus sûr.
- Une distribution plus stratégique des fonds municipaux, provinciaux et fédéraux afin d'atteindre les objectifs fixés par les gouvernements.
- Une meilleure intégration de la planification et des modèles de transport et d'aménagement du territoire.
- Une utilisation adéquate des stratégies de gestion de la demande en transport (GDT) pour maximiser l'efficacité des mesures de l'offre.
- Une coordination et une collaboration plus efficaces entre les différents ordres de gouvernement et les autres intervenants de l'industrie du transport collectif.
- L'adoption d'un système de surveillance du rendement plus systématique afin d'augmenter la responsabilisation, d'assurer l'optimisation des ressources et d'améliorer les activités futures de planification.

## **Objectif du présent rapport et méthodologie de l'étude**

L'objectif de ce rapport est de relever les éléments que d'autres pays ont inclus dans leurs cadres stratégiques nationaux en matière de transport collectif et de déterminer lesquels de ces éléments peuvent être appliqués dans le contexte canadien. Les pays examinés dans le cadre de cette étude sont des membres du G8 (l'Italie, le Royaume-Uni, les États-Unis d'Amérique, la France, l'Allemagne, la Russie et le Japon) ainsi que la Nouvelle-Zélande, l'Australie et la République de Corée. Ces pays ont été sélectionnés car leur poids économique est comparable à celui du Canada.

Pour que l'objectif de ce rapport soit atteint, il a été nécessaire d'examiner de nombreux documents afin de collecter des données de base sur la démographie, l'économie, la gouvernance et les transports, en particulier le transport collectif. En outre, des entretiens avec les principaux représentants du secteur du transport et des groupes d'intervenants ont été menés dans chaque pays, pour compléter les résultats de l'examen de la documentation et afin de mieux comprendre les politiques en matière de transport collectif de ces pays et les

facteurs ayant conduit à leur adoption. À partir de ces renseignements, une analyse comparative a été réalisée, ce qui a permis de cibler les tendances, thèmes et leçons apprises essentiels. Des recommandations sur la façon de mettre en pratique ces leçons et d'adopter des politiques et stratégies similaires au Canada ont été élaborées.

### **Problèmes éprouvés lors de l'étude**

Une telle étude pose un certain nombre de problèmes. Chacun des pays étudiés a sa propre histoire et son système de gouvernement unique qui influent sur les liens entre les gouvernements fédéraux et les villes ou les régions ainsi que sur l'interaction entre les organismes privés et publics. Les pays emploient un vocabulaire différent. Ces différences ne concernent pas la langue parlée (p. ex. l'anglais par rapport au coréen) mais la terminologie utilisée pour décrire leurs cadres nationaux de transport collectif. Ainsi, le terme *transport collectif* peut désigner le transport de passagers, le transport urbain, le transport collectif ou les services proposés aux passagers, en fonction du contexte. La réglementation, l'aspect économique et la gouvernance du transport collectif sont des sujets complexes, même pour ceux qui connaissent bien ces spécialités dans leurs pays respectifs, et sont étroitement liés à d'autres politiques en matière de transport et d'aménagement du territoire. De plus, certains pays n'ont pas adopté des pratiques de consignation systématique. Dans certains endroits, il a donc été difficile d'obtenir des chiffres nationaux précis. Cela explique que, pour certaines variables étudiées (p. ex. la part du transport collectif), seuls les renseignements concernant certains pays ont été trouvés et inclus dans ce rapport. En outre, l'utilisation d'entretiens comme source d'information a permis d'intégrer un large éventail d'idées et de points de vue dans cette étude. Cela présente toutefois un inconvénient : la nature subjective de certaines de nos questions implique que certains points de vue se contredisent.

Comme c'est souvent le cas dans des études traitant de sujets complexes, de nombreuses interrogations ont été soulevées lorsqu'il a fallu répondre aux questions qui guidaient cette étude. Ainsi, bien que ce rapport examine onze pays (y compris le Canada), il est probable que d'autres pays aient autre chose à nous apprendre. Les entretiens et l'examen de la documentation montrent que le Canada pourrait peut-être tirer des leçons des politiques en matière de transport collectif de l'Espagne et des Pays-Bas. Enfin, l'étude mettait l'accent sur le rôle des gouvernements nationaux dans les politiques de transport collectif. Or, un examen plus approfondi aurait permis d'étudier en détail les rôles et les responsabilités des États ou provinces, des régions et des autorités locales.

## 2. PROFILS DES PAYS

Le tableau ci-dessous résume les caractéristiques fondamentales des cadres stratégiques nationaux en matière de transport collectif des pays étudiés. Le tableau est suivi de profils de pays individuels et de détails supplémentaires concernant l'économie, la situation démographique, le système de gouvernement et le système de transport, et les statistiques de déplacement de chaque pays figurent à l'annexe A.

Le tableau ci-dessous a été élaboré suivant un processus itératif. Au fur et à mesure de l'examen de la politique nationale en matière de transport collectif de chaque pays, les principaux éléments ont été établis et ajoutés à la liste. Après l'examen de toutes les politiques, la liste a été affinée afin d'en retirer tous les éléments et sous-éléments qui se recoupaient, et elle a été organisée autour de thèmes considérés comme les plus intéressants dans le contexte canadien d'après les discussions initiales avec l'ACTU. La partie fonds et financement nous a semblé suffisamment importante pour être divisée en cinq éléments différents : financement, subventions/exonérations fiscales des droits de passage, dépenses en immobilisations, dépenses d'exploitation et capacité à générer des recettes au niveau local pour le transport collectif. Le rôle du secteur privé a été inclus puisqu'il s'agissait d'un thème clé dans les politiques des pays européens et asiatiques, tout comme l'inclusion sociale, valeur fondamentale dans de nombreux États intégrée à beaucoup de politiques en matière de transport collectif. Le soutien administratif et le niveau d'intégration des politiques présentent un grand intérêt du point de vue de la gouvernance; il en est de même pour l'existence de régions autonomes, qui constituait un élément de plusieurs politiques nationales en matière de transport collectif. L'importance de la planification se retrouve également dans deux éléments liés à ce thème : l'un concerne plus particulièrement l'aménagement du territoire et l'autre, les exigences en termes de planification générale du transport.

Notons que ce tableau est uniquement destiné à servir de point de départ à l'élaboration d'un cadre stratégique national complet en matière de transport collectif pour le Canada. Il présente aussi des limites. La première est que nous ne pouvons pas garantir que notre examen des politiques nationales en matière de transport collectif a été exhaustif. Il se peut que certains éléments nous aient échappé. La seconde limite de ce tableau est qu'il ne reflète pas les subtilités de la façon dont chaque élément est appliqué dans chacun de ces pays. Ainsi, il est possible qu'un processus concurrentiel de sélection de projets existe dans tous les pays signalés par le tableau, mais la proportion de fonds attribués de cette façon peut varier d'une part mineure à une part importante du financement.

Les profils des pays suivent les thèmes du tableau ci-dessous. Ils sont présentés ainsi pour permettre une comparaison claire entre les politiques nationales en matière de transport collectif.

	Canada	États-Unis	Australie	Nouvelle-Zélande	Royaume-Uni	Italie	France	Allemagne	Russie	Japon	Corée
<b>Financement</b>											
Politique de récupération des frais (p. ex. taux minimaux de récupération des frais d'utilisation)				✓		✓					
<b>Subventions/exonérations fiscales des droits de passage</b>											
Gratuité/tarifs réduits pour les personnes âgées				✓	✓						
Gratuité/tarifs réduits pour les personnes handicapées				✓	✓			✓			
Gratuité/tarifs réduits pour les jeunes/les étudiants											
Carte de transport collectif déductible	✓	✓								✓	
Exonération fiscale pour les avantages en matière de transport collectif fournis par les employeurs (p. ex. laissez-passer, autobus de l'entreprise)		✓			✓						
<b>Financement des dépenses en immobilisations</b>											
Financement prévisible des dépenses en immobilisations		✓		✓	✓	✓	✓	✓			
Financement des dépenses en immobilisations pour réduction d'émissions		✓					✓				
Financement des dépenses en immobilisations pour améliorations de l'accessibilité		✓		✓	✓					✓	✓
Financement des nouvelles technologies du transport collectif										✓	✓
Financement de travaux de recherche et développement liés au transport collectif		✓		✓				✓		✓	✓
Processus concurrentiel de sélection de projets		✓			✓		✓	✓			
Exigences en matière de partage des coûts		✓				✓	✓				
<b>Financement des dépenses d'exploitation</b>											
Financement prévisible des dépenses d'exploitation		✓		✓	✓			✓		✓	✓
Moyens d'attribution clairs des financements pour les dépenses d'exploitation		✓		✓	✓			✓			
<b>Capacité à générer des recettes au niveau local</b>											
Délégation de pouvoirs et de responsabilités aux gouvernements locaux/régionaux pour la mise en place de taxes destinées à financer les réseaux de transport collectif		✓				✓	✓				
Délégation de pouvoirs et de responsabilités aux gouvernements locaux/régionaux pour la mise en œuvre d'une tarification de la congestion ou d'une tarification routière					✓	✓	✓	✓			
<b>Participation du secteur privé</b>											
La capacité des services de transport collectif sera définie par les gouvernements locaux/régionaux.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

	Canada	États-Unis	Australie	Nouvelle-Zélande	Royaume-Uni	Italie	France	Allemagne	Russie	Japon	Corée
<b>Inclusion sociale</b>											
Des services accessibles aux clients à mobilité réduite doivent être fournis dans la zone desservie par les services de transport collectif réguliers.		✓					✓	✓			
<b>Soutien administratif</b>											
Organe fédéral d'élaboration des politiques d'urbanisme (il peut s'agir d'un groupe au sein d'un ministère fédéral aux compétences plus larges)	✓	✓	✓		✓		✓	✓			
<b>Niveau d'intégration des politiques</b>											
Les politiques en matière de transport collectif sont intégrées à une politique nationale plus large (p. ex. politique environnementale, stratégie urbaine, politique destinée à soutenir les industries nationales ou politique de santé et de sécurité) mise en œuvre ou en cours d'élaboration.			✓	✓	✓		✓	✓			✓
Politique distincte de transport collectif mise en œuvre ou en cours d'élaboration		✓		✓			✓	✓			
Le pays soutient les réglementations supranationales (p. ex. la réglementation européenne, le Protocole de Kyoto)	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Régions autonomes</b>											
Les grandes villes sont soumises à des politiques différentes de celles s'appliquant au reste du pays.					✓		✓	✓			
Certaines provinces ou certains États sont soumis à des politiques différentes de celles s'appliquant au reste du pays.					✓			✓			
<b>Aménagement du territoire</b>											
Nécessité d'une intégration de l'aménagement du territoire						✓	✓	✓			✓
Les investissements fédéraux sont soumis à des engagements en matière d'aménagement du territoire.											
<b>Exigences en matière de planification</b>											
Nécessité d'une intégration modale							✓	✓			✓
Nécessité de plans à long terme relatifs aux transports régionaux		✓		✓	✓	✓	✓	✓			✓
Nécessité de normes de service (p. ex. en matière de rendement, de tarifs, d'équipement, de niveaux et de types de service, etc.)							✓	✓		✓	✓

✓ = Des preuves de la présence de cet élément ont été découvertes.

Tableau 1 : Éléments des cadres stratégiques nationaux en matière de transport collectif observés dans les pays étudiés.



# Canada

## Introduction

En 2008, le Canada comptait environ 33,3 millions d'habitants,<sup>2</sup> dont 81 % vivaient en zone urbaine. Avec une superficie d'environ 9 984 700 km<sup>2</sup>,<sup>3</sup> la densité moyenne du pays s'élève à 3 personnes par km<sup>2</sup>. Cependant, la densité de population est beaucoup plus élevée dans le sud du pays, puisque 75 % des habitants vivent à moins de 160 km de la frontière américaine.<sup>4</sup>

Au Canada, la Constitution régit la division des pouvoirs fédéraux et des pouvoirs provinciaux. Le transport relève à la fois de la compétence des gouvernements fédéral et provinciaux. Les « ouvrages locaux » dépendent des provinces, tandis que le gouvernement fédéral est compétent pour les navires, le transport maritime, les chemins de fer, les canaux et les ouvrages qui concernent deux provinces ou plus. Le gouvernement fédéral est donc responsable des chemins de fer, des ports et des aéroports, ainsi que du maintien de la sécurité et de la sûreté des transports et de l'établissement de normes sur les systèmes d'échappement des véhicules. Les provinces et les municipalités, quant à elles, sont responsables de la plupart des routes (les décisions concernant la construction de routes et d'autoroutes relèvent entièrement de la compétence de chaque province) et du transport collectif. La plupart des provinces ont délégué la responsabilité du transport collectif aux municipalités. Il existe toutefois des exceptions : Metrolinx à Toronto, l'AMT de Montréal et BC Transit en Colombie-Britannique sont des sociétés d'État provinciales, tout comme TransLink, l'autorité de transport de la région métropolitaine de Vancouver.

Cependant, seuls les gouvernements fédéral et provinciaux ont le pouvoir de collecter de l'argent « par tout mode ou système de taxation ».<sup>5</sup> Les municipalités sont limitées quant aux moyens dont elles disposent pour générer des recettes, puisqu'elles ne peuvent réunir des fonds que grâce à des taxes comme les impôts fonciers, les droits pour les permis d'aménagement et la taxe de vente sur les stationnements. Il est donc difficile pour les municipalités de financer correctement leur réseau de transport collectif.

L'une des principales industries du Canada est la fabrication d'équipement de transport, notamment de véhicules de transport collectif, d'abribus, de panneaux de signalisation électroniques, de systèmes de diffusion d'information aux clients et de technologies destinées à la gestion et à l'exploitation des parcs comme les systèmes de priorisation des véhicules de transport collectif, les systèmes de localisation des véhicules ou les systèmes de sécurité et de surveillance. Le Canada est d'ailleurs l'un des chefs de file mondiaux de la fabrication de véhicules de transport collectif. Les équipements fabriqués par Bombardier, New Flyer, Nova Bus et Orion sont exportés dans toute l'Amérique du Nord et dans le monde entier. Bombardier est le plus grand fournisseur mondial de voitures ferroviaires, tandis que les trois autres sociétés livrent des autobus urbains à 70 % du marché nord-américain.<sup>6</sup> En outre, le pays compte un grand nombre de fournisseurs du secteur du transport collectif qui fabriquent des pièces comme les pare-chocs, les



**Photo1 : GO Transit (ACTU)**

<sup>2</sup> Fédération routière internationale. (2010). *Base de données World Road Statistics, 2003-2008*.

<sup>3</sup> Idem

<sup>4</sup> National Geographic. (2004). « Canada Facts ». <http://travel.nationalgeographic.com/travel/countries/canada-facts/> (consulté le 3 mai 2011)

<sup>5</sup> Loi constitutionnelle. (1867). Paragraphe 91(3)

<sup>6</sup> ACTU. (2009). *Les fournisseurs du transport collectif au Canada : Célébrer la réussite chez soi et à l'étranger*. Exposé analytique n° 31

châssis, les revêtements de sol, les sièges, les systèmes de câblage multiplexes, les rétroviseurs et d'autres composants, ainsi que plusieurs entreprises qui fournissent des services de remise à neuf des autobus de grande qualité.

## **Tendances en matière de transport collectif et de transport au Canada**

De nombreuses zones urbaines s'étant développées avant la Seconde Guerre mondiale disposent de réseaux de transport collectif publics bien intégrés, qui relient les banlieues proches au noyau urbain. Les zones urbaines créées après la guerre, au contraire, ont développé des systèmes de transport plus axés sur l'automobile, entraînant un aménagement urbain moins dense et étendu sur une zone plus vaste autour de la ville centrale. C'est pourquoi chaque année, les Canadiens parcourent environ 9 800 véhicules-kilomètres par personne; en outre, le taux de possession de véhicules était de 605 pour 1000 habitants en 2008.<sup>2</sup> En 2006, les parts modales pour les trajets domicile-travail s'élevaient à 11 % pour le transport collectif, 80 % pour les voitures de tourisme, 7 % pour la marche, 1 % pour le vélo et 1 % pour d'autres modes de transport. Ces chiffres sont similaires à ceux relevés en 2001, ce qui indique une augmentation de la fréquentation des transports collectifs pour les trajets domicile-travail en valeur absolue (puisque la population a augmenté) mais pas en pourcentage de la population. Si l'on prend en compte tous les déplacements, la part modale du transport collectif est probablement encore plus faible puisque, pour les déplacements discrétionnaires (p. ex. pour aller magasiner ou pour se rendre au restaurant), les gens se déplacent souvent à pied ou avec leur véhicule privé.<sup>7</sup>

## **Cadre stratégique national en matière de transport collectif**

Comme nous l'avons indiqué au début de ce rapport, le Canada ne dispose pas d'un cadre stratégique national officiel en matière de transport collectif. Toutefois, certains éléments d'un cadre stratégique sont en place. Ils sont décrits ci-dessous.

### **Subventions des droits de passage**

Le 1<sup>er</sup> juillet 2006, le gouvernement du Canada a instauré pour les Canadiens un crédit d'impôt non remboursable pour les laissez-passer hebdomadaires ou d'une durée plus longue afin de réduire le coût des transports collectifs. Puisqu'il s'agit d'un crédit d'impôt non remboursable, les personnes qui en font la demande ne reçoivent pas un remboursement direct. Le montant demandé par la personne est multiplié par le plus faible taux d'imposition sur le revenu pour l'année, puis déduit du montant dû pour l'année en question.<sup>8</sup>

### **Financement des dépenses en immobilisations et d'exploitation**

Avant 1998, le transport collectif faisait l'objet d'une attention minime de la part du gouvernement fédéral canadien. Cependant, grâce à la création de groupes d'intervention qui ont fait pression pour que les laissez-passer de transport collectif assumés par l'employeur soient exonérés d'impôts et grâce à la Table des transports sur les changements climatiques (dont l'objectif était de fournir des conseils au gouvernement fédéral sur le respect des engagements envers le protocole de Kyoto), l'importance du transport collectif a finalement été reconnue.<sup>9</sup>

En 2002, l'ACTU a également entamé une campagne de sensibilisation du grand public afin de donner une meilleure image du transport collectif et pour renforcer l'appui de la population.<sup>9</sup> Le programme a également permis de

---

<sup>7</sup> Statistique Canada. (2006). *Recensements de 2006 et de 2001*.

<sup>8</sup> Gouvernement du Canada. (2008). *Crédit d'impôt pour laissez-passer de transport en commun*. [http://www.transitpass.ca/home\\_f.asp](http://www.transitpass.ca/home_f.asp) (consulté le 5 avril 2011)

<sup>9</sup> Roschlau, M. (2008). « Public transport policy in Canada and the United States: Developing political commitment from the federal government ». *Research in Transportation Economics*. 22: 91-97.

financer des initiatives de recherche et des groupes d'intervention populaires et a ainsi joué un rôle essentiel pour stimuler l'intérêt fédéral pour l'investissement dans le transport collectif au Canada.

C'est pourquoi, depuis 1998, le transport collectif est une catégorie de projets admissible dans un certain nombre de programmes de financements fédéraux. C'est notamment le cas dans les programmes suivants :

- **Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique** – Créé en 2001, il a financé à hauteur de 4 milliards de dollars des projets d'envergure nationale ou régionale, notamment des projets de développement du transport collectif et de suppression de passages à niveau.<sup>10</sup>
- **Programme de démonstration en transport urbain** – créé en 2001 et arrêté en 2009, il soutenait huit projets de démonstration qui prouvaient et évaluaient l'efficacité des approches intégrées pour réduire les émissions de GES dans le secteur du transport urbain.<sup>11</sup>
- **Nouveau pacte pour les villes et les collectivités** – Il prévoyait le transfert de la moitié de la taxe d'accise fédérale sur l'essence des véhicules motorisés (0,05 \$/litre) aux gouvernements locaux afin de financer des infrastructures municipales durables.<sup>9</sup>
- **Fonds sur l'infrastructure municipale rurale** – Il s'agit d'un fonds de 1,2 milliard de dollars utilisé de 2003 à 2008 pour soutenir des projets de construction d'infrastructures municipales de plus petite envergure, comme des usines de traitement des eaux et des eaux usées, ainsi que des projets culturels et de loisirs pour les collectivités plus petites ou les Premières Nations.<sup>12</sup>
- **Fonds de la taxe sur l'essence** – Il prévoit un transfert de 13 milliards de dollars aux gouvernements locaux entre 2005 et 2014, et il peut servir à n'importe quel type d'infrastructure municipale durable sur le plan de l'environnement. En 2009, ce fonds a été prolongé au-delà de 2014 pour devenir permanent. Il attribuera 2 milliards de dollars de financement pour des projets d'infrastructure durable chaque année.<sup>9</sup>
- **Fonds Chantiers Canada** – Un fonds de 8,8 milliards de dollars qui peut être utilisé pendant sept ans, entre 2007 et 2014, pour financer des initiatives liées aux infrastructures (y compris le transport collectif) considérées comme prioritaires pour une province ou un territoire.<sup>13</sup> Le financement est réparti entre les provinces et les territoires en fonction de leur population.
- **Programme écoMobilité** – Ce programme a débuté en 2008 et finance des initiatives de GDT.<sup>14</sup>
- **Fonds des partenariats public-privé (PPP)** – Un fonds de 1,25 milliard de dollars qui appuie des projets novateurs (y compris dans les transports collectifs) offrant une solution de rechange aux modèles de marché en matière d'infrastructure.<sup>13</sup> Une société d'État a également été fondée pour soutenir la création de partenariats public-privé et pour faciliter le développement de ce marché.<sup>15</sup>

---

<sup>10</sup> Public Transport Users Association. (2007). *Moving Australians Sustainably: Transport Policy in the National Interest*.

<sup>11</sup> Transports Canada. (2010). « Urban Transportation Showcase Program: Results from Program and Showcases ». <http://www.infc.gc.ca/ip-pi/mrif-fimr/mrif-fimr-eng.html> (consulté le 20 avril 2011)

<sup>12</sup> Infrastructure Canada. (2010). « Fonds sur l'infrastructure municipale rurale ». <http://www.infc.gc.ca/ip-pi/mrif-fimr/mrif-fimr-fra.html>(consulté le 20 avril 2011).

<sup>13</sup> ACTU. (2011). *Federal, Provincial & Territorial Public Transit Funding Programs in Canada*. Note : La Figure 2 présente toutes les recettes d'exploitation et toutes les contributions. Les recettes générées par les passagers du service régulier représentent 49 % de ce montant. Elle ne représente pas le taux de couverture des dépenses par les recettes, c'est-à-dire le montant total des recettes d'exploitation divisé par le montant total des dépenses directes d'exploitation. En 2009, l'ACTU a indiqué que le taux de couverture des dépenses par les recettes était de 54 %.

<sup>14</sup> Transports Canada. (2010). « écoMOBILITÉ à notre sujet » <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-ecomobilite-menu-fra-1934.htm> (consulté le 20 avril 2011).

<sup>15</sup> PPP Canada. (2010). <http://www.p3canada.ca/accueil.php> (consulté le 20 mars 2011)

- **Fonds de stimulation de l'infrastructure**— un fonds de 4 milliards de dollars qui finance des projets devant être terminés le 31 octobre 2011. La part de ce fonds attribuée au transport collectif devrait s'élever à seulement 7 %, ce qui représente moins d'un cinquième du montant alloué aux autoroutes, aux routes et aux ponts.<sup>16</sup>
- **Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités** – Il soutient les initiatives municipales qui profitent à l'environnement, aux économies locales et à la qualité de vie. Le gouvernement fédéral a dépensé 550 millions de dollars pour créer ce fonds.<sup>17</sup>



**Photo 2 : OC Transpo (ACTU)**

Pendant, comme nous l'avons précisé, aucun de ces fonds n'est consacré au transport collectif. Les premiers fonds consacrés entièrement au transport collectif n'ont été créés qu'en 2005. En 2005-2006, le Fonds destiné au transport collectif a attribué 400 millions de dollars uniquement à ce secteur, et la Fiducie pour l'infrastructure du transport collectif lui a versé 900 millions de dollars supplémentaires entre 2006 et 2009.<sup>9</sup>

Puis, en 2006, le transport collectif a intégré pour la première fois les programmes électoraux officiels de tous les partis politiques fédéraux. En 2007, la création du Programme de contribution Sécurité-Transit d'un montant de 80 millions de dollars a été annoncée. Entre 2007 et 2009, ce programme a fourni une aide financière aux exploitants de chemins de fer de banlieue et de réseaux de transport collectif dans des zones métropolitaines importantes désignées, afin d'accélérer la mise en œuvre de nouvelles mesures de sécurité renforcées.<sup>18</sup>

Dans son budget 2008, le gouvernement fédéral a annoncé une deuxième Fiducie pour l'infrastructure du transport collectif, qui attribuait 500 millions de dollars supplémentaires sur deux ans, soit entre 2008 et 2010.<sup>9</sup>

Le graphique ci-dessous montre les dépenses en immobilisations effectuées par les différents ordres de gouvernement au cours des dix dernières années. Il montre que les dépenses en immobilisations fédérales pour le transport collectif ont augmenté considérablement en 2005 et 2006, et qu'elles sont restées relativement stables après cela.

<sup>16</sup> ACTU. (2011). *Bâtir une mobilité durable : les investissements fédéraux dans le transport urbain au Canada*. Exposé analytique n° 39

<sup>17</sup> Fédération canadienne des municipalités. (2011). « Le Fonds municipal vert de la FCM ». <http://fmv.fcm.ca/fr/Home/default.asp> (consulté le 20 avril 2011).

<sup>18</sup> Transports Canada. (2008). « Programme de contribution Sécurité-transit ». <http://www.tc.gc.ca/ra/sureteferroviaire/fpdl-menu.htm> (consulté le 20 avril 2011)

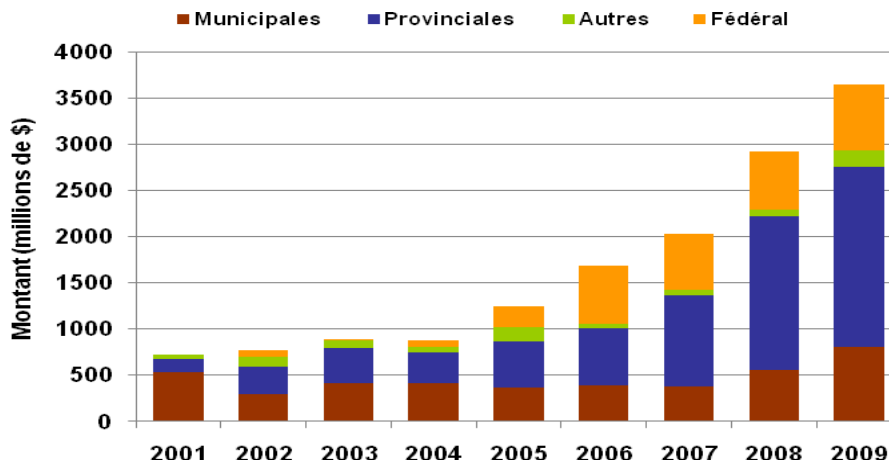


Figure 1 : Sources d'investissements pour les dépenses en immobilisations de 2001 à 2009

Source : ACTU (2011)<sup>16</sup>

Cependant, ces dépenses en immobilisations fédérales dans le transport collectif n'ont pas été « permanentes, prévisibles et complètes ». <sup>9</sup> Au contraire, ces investissements ont surtout mis l'accent sur des projets particuliers qui permettent d'atteindre les objectifs fédéraux tels que : la croissance ou le soutien de l'économie (p. ex. obtention de services de transport collectif rapides pour l'aéroport international de Vancouver afin d'attirer les touristes et les entreprises dans la région); la protection de l'environnement (p. ex. achat de véhicules hybrides pour réduire les émissions de gaz à effet de serre); et l'amélioration de la sûreté (p. ex. mise en œuvre d'initiatives de sécurité pour le transport collectif afin d'améliorer la sûreté). Même si ces initiatives permettent de financer des services de transport collectif là où le financement fédéral est essentiel, ces projets ne sont pas stratégiquement coordonnés de manière à offrir un service de transport collectif étendu et pratique à tous les résidents du Canada.

Les investissements fédéraux effectués n'ont pas été « permanents, prévisibles et complets ».

En outre, le financement du transport collectif ne concerne que les dépenses en immobilisations. Dans la plupart des provinces, la responsabilité de financer les coûts nets d'exploitation et d'entretien des réseaux de transport collectif incombe donc aux municipalités. Le Tableau 2 présente les provinces ou territoires dans lesquels le gouvernement finance directement le transport collectif. Il montre que sur huit provinces et territoires, cinq seulement financent les dépenses en immobilisations et d'exploitation des réseaux de transport collectif. Cela montre que le soutien financier accordé par les gouvernements des provinces et des territoires est plutôt inégal dans le pays et que de nombreux réseaux de transport collectif ne sont pas suffisamment aidés.

Sur huit provinces et territoires, cinq seulement financent les dépenses en immobilisations et d'exploitation des réseaux de transport collectif. En 2009, les municipalités ont fourni environ 30 % des recettes d'exploitation engrangées, tandis que les gouvernements provinciaux n'y ont contribué qu'à hauteur de 7 %.

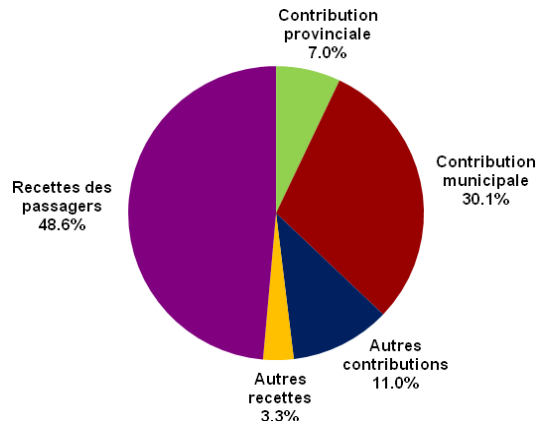
**Tableau 2 : Investissements directs des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux dans le transport collectif<sup>19</sup>**

	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			✓	

Source : ACTU (2011)<sup>13</sup>

Figure 2 illustre elle aussi le fardeau financier imposé aux municipalités en montrant qu'en 2009, les municipalités ont fourni environ 30 % des recettes d'exploitation engrangées, tandis que les gouvernements provinciaux n'y ont contribué qu'à hauteur de 7 %.

<sup>19</sup> Les investissements indirects des gouvernements fédéral et provinciaux incluent les subventions inconditionnelles (ou non attribuées) et les impôts locaux ou frais imposés aux usagers spécialement affectés au transport collectif. Les subventions inconditionnelles sont transférées des provinces aux municipalités, et elles sont généralement attribuées en fonction de la taille de la population et des taux de fréquentation. Ces fonds sont intégrés aux recettes générales de la municipalité qui les reçoit, et cette dernière décide du montant à accorder au transport collectif. Les impôts locaux ou les frais imposés aux usagers spécialement affectés sont créés par l'intermédiaire de la législation provinciale, afin de fournir à une municipalité ou à une région des recettes supplémentaires destinées à financer le transport collectif. Par exemple, à Victoria et dans la région métropolitaine de Vancouver, en Colombie-Britannique, une partie des impôts fonciers a été attribuée au transport collectif. C'est le cas également d'une partie des taxes sur l'essence, l'eau et le stationnement dans la région métropolitaine de Vancouver.



**Figure 2 : Sources des recettes d'exploitation du transport collectif (2009)<sup>13</sup>**  
*Source : ACTU (2011)<sup>13</sup>*

### Recherche et développement

C'est le Centre de développement des transports (CDT) de Transports Canada qui finance la recherche et le développement liés au transport. Le Centre comprend une équipe d'ingénieurs, d'ergonomes et de planificateurs qui travaillent en partenariat avec l'industrie, d'autres ordres de gouvernements, les centres de recherche et le secteur privé (certains projets sont cofinancés par ces partenaires).<sup>20</sup> Le CDT est un organisme gouvernemental, à la différence d'autres organismes de recherche comme le Transportation Research Board (TRB) américain qui sont des organisations indépendantes, à but non lucratif, et cofinancées par le gouvernement et d'autres organisations. Il diffère également du Transit Cooperative Research Program (TCRP) américain, puisqu'il ne concerne pas uniquement la recherche liée au transport collectif. Un financement est accordé aux projets axés sur les systèmes de transports intelligents (STI), les projets routiers (p. ex. technologies pour les autobus) et l'accessibilité des transports. Cependant, les projets liés au transport collectif sont en concurrence avec des projets qui ne concernent pas ce domaine pour recevoir les financements.

Environ la moitié des réseaux de transport collectif canadiens confient l'exploitation ou les services d'entretien à des entreprises privées.

Le personnel de recherche du CDT planifie et gère les projets, tandis que le travail de recherche effectif est confié à diverses organisations partout au Canada, notamment à des fabricants, des exploitants, des groupes de recherche, des universités et des consultants. Le programme de recherche est élaboré en fonction des priorités définies par le Conseil de gestion en recherche et développement (CGRD) du Ministère, et il traite de questions relatives aux politiques, à la réglementation et à la sécurité, au développement des technologies, au fonctionnement et au transfert de technologie. Tous les modes de transport sont étudiés dans le cadre de ce programme.

### Secteur privé

Au Canada, le secteur privé fournit des services commerciaux à but lucratif. C'est le cas par exemple de Greyhound Canada, First Student Canada et Pacific Western Transportation. En outre, environ la moitié des réseaux de transport

<sup>20</sup> Transports Canada. « Centre de développement des transports » <http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/cdt-menu.htm> (consulté le 17 mars 2011).

collectif canadiens confient l'exploitation ou les services d'entretien à des entreprises privées. Il s'agit généralement de services de transport spécialisés ou de services de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite. Comme il est indiqué ci-dessus, le secteur privé participe également à des projets de recherche et de développement, dont certains mettent l'accent sur la technologie liée au transport collectif. De plus, certains projets de transport collectif, comme la Canada Line dans la région métropolitaine de Vancouver, ont été réalisés grâce à des partenariats public-privé (PPP).

En ce qui concerne le contrôle des services de transport collectif exploités par des entreprises privées, ce sont généralement les administrations municipales qui déterminent dans quelle mesure ces services peuvent être définis (en termes de réglementation de la qualité et des modèles du service) à l'échelle locale. Il existe cependant des exceptions. Ainsi, en Colombie-Britannique, BC Transit (une société d'État provinciale), en collaboration avec les municipalités, définit les services de transport collectif offerts pour toutes les régions de la province à l'exception de la région métropolitaine de Vancouver, qui est sous la responsabilité de TransLink, l'autorité régionale de transport.

### **Soutien administratif**

Au sein de Transports Canada, c'est le Groupe des politiques qui est chargé d'élaborer, de recommander et de coordonner les politiques modales et multimodales.<sup>21</sup> Le groupe fournit des conseils, des analyses et des données sur les questions liées au transport, le rendement des réseaux et les positions des intervenants.

Généralement, les conseils sur les options stratégiques mettent l'accent sur l'efficacité, la compétitivité, la sécurité et la sûreté, la durabilité et l'intégration intermodale.

### **Niveau d'intégration des politiques**

Comme nous l'avons expliqué plus haut, le Canada ne dispose pas d'une politique distincte officielle pour le transport collectif. Le pays n'a pas non plus adopté de politique de transport collectif dans le cadre d'autres stratégies ou politiques nationales (p. ex. une politique sur le changement climatique ou de stratégie urbaine). Toutefois, le Conseil de la fédération, qui s'efforce de promouvoir la coopération entre les provinces et les territoires et d'assurer le leadership sur des sujets importants pour les Canadiens, a adopté en 2005 une stratégie nationale de transport qui inclut le transport collectif.

En outre, les municipalités qui bénéficient du transfert de la taxe fédérale sur l'essence doivent mettre en œuvre un plan intégré pour la durabilité de la collectivité. Il s'agit d'un plan tourné vers l'avenir qui intègre des objectifs de développement environnemental, social, culturel et économique ainsi que des actions destinées à atteindre une vision à long terme pour la collectivité, la municipalité ou la région. L'objectif de ce type de plan est d'encourager les municipalités à répondre à leurs besoins actuels et futurs en

Au sein de Transports Canada, c'est le Groupe des politiques qui est chargé d'élaborer, de recommander et de coordonner les politiques modales et multimodales.

Les municipalités qui bénéficient du transfert de la taxe fédérale sur l'essence doivent mettre en œuvre un plan intégré pour la durabilité de la collectivité. Il s'agit d'un plan tourné vers l'avenir qui intègre des objectifs de développement environnemental, social, culturel et économique ainsi que des actions destinées à atteindre une vision à long terme pour la collectivité, la municipalité ou la région.

<sup>21</sup> Transports Canada. (2010). « Groupe des politiques » <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/menu.htm> (consulté le 7 mars 2011).



intégrant les infrastructures nécessaires à des stratégies plus larges, de manière à favoriser la collaboration entre les membres de la collectivité et d'autres partenaires ainsi que la mise en œuvre de mesures pouvant être contrôlées et évaluées.<sup>22,23</sup>

## Régions autonomes

Toutes les provinces et toutes les régions sont traitées à peu près de la même manière.

## Aménagement du territoire et exigences de planification

Lorsqu'il finance des projets de transport, le gouvernement fédéral n'exige pas d'engagements en matière d'aménagement du territoire ou d'intégration de celui-ci. De même, il n'exige pas que les gouvernements locaux ou régionaux effectuent une planification multimodale. De plus, bien que de nombreuses régions et municipalités disposent de plans en matière de transport, le gouvernement fédéral ne les a pas rendus obligatoires.

## Collaboration

Comme nous l'avons suggéré dans cette section, la collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux et les administrations municipales en matière de transport collectif est minime. Le rôle du gouvernement fédéral s'est limité à effectuer des investissements dans les infrastructures, à élaborer et à mettre en œuvre des politiques destinées à assurer la sécurité des transports collectifs, et à définir des normes en matière d'émissions pour les véhicules. Il y a donc eu une certaine coopération entre différents organismes fédéraux sur ces sujets. Toutefois, le gouvernement fédéral doit encore promouvoir la collaboration entre ses ministères ou avec les provinces et les municipalités afin d'élaborer des politiques ou des lois particulières au transport collectif.

## Concurrence avec les investissements routiers

Bien que le gouvernement fédéral canadien ne fournisse pas de source de financement durable et à long terme pour les investissements routiers, il participe au financement de ce type de projets. Le programme Gateway, en Colombie-Britannique, en est un exemple; il s'agit d'aménager et d'étendre un ensemble de routes et de ponts afin de faciliter le déplacement des biens et des personnes dans la région métropolitaine de Vancouver. En outre, nombre de projets financés par le Fonds de stimulation de l'infrastructure, qui représente 4 milliards de dollars (dans le cadre du Plan d'action économique), sont des projets routiers car ceux-ci sont généralement prêts à démarrer. Ainsi, en Alberta, 33 projets d'infrastructure sont financés grâce à ce programme, et ils concernent essentiellement l'amélioration de routes, d'autoroutes et de ponts dans la province.<sup>24</sup> De plus, le plan Chantiers Canada comprend le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (utilisé pour améliorer les infrastructures dans des endroits clés comme les principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis) et l'un des domaines d'intervention du Fonds

---

<sup>22</sup> Gouvernement de la Nouvelle-Écosse. *Integrated Community Sustainability Plan: Municipal Funding Agreement for Nova Scotia*. [http://www.gov.ns.ca/snsmr/muns/infr/pdf/ICSP\\_2007.pdf](http://www.gov.ns.ca/snsmr/muns/infr/pdf/ICSP_2007.pdf) (consulté le 20 avril 2011)

<sup>23</sup> Gouvernement de la Colombie-Britannique. *The Integrated Community Sustainability Planning (ICSP) Initiative*. [http://www.cscd.gov.bc.ca/lgd/intergov\\_relations/library/ICSP\\_Backgrounder.pdf](http://www.cscd.gov.bc.ca/lgd/intergov_relations/library/ICSP_Backgrounder.pdf) (consulté le 20 avril 2011)

<sup>24</sup> Gouvernement de l'Alberta. (2010). « Canada and Alberta announce 33 new infrastructure projects: Stimulus funding will create jobs, stimulate regional economy ». <http://alberta.ca/home/NewsFrame.cfm?ReleaseID=/acn/201001/277207585EC9A-F7F3-B4AF-93127606297F1455.html> (consulté le 19 mars 2011)

Chantiers Canada est le principal réseau routier national pour l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité, l'amélioration de la remise en état et la réduction de la congestion routière.<sup>25</sup>

Ainsi, au Canada, le transport collectif doit faire face à une concurrence importante du développement du réseau routier en termes de soutien financier.

### **Niveau d'intérêt du gouvernement fédéral**

Comme nous l'avons déjà dit, le soutien financier accordé aux réseaux de transport collectif par le gouvernement du Canada a considérablement augmenté au cours des dix dernières années. Cependant, à l'heure actuelle, l'intérêt fédéral pour le transport collectif semble diminuer progressivement. Ainsi, dans le dernier budget fédéral présenté le 22 mars 2011, aucun nouveau financement n'était prévu pour le transport collectif. Seuls des engagements ont été pris pour développer un plan d'infrastructures à plus long terme allant au-delà du plan Chantiers Canada et pour que la taxe sur l'essence soit garantie par une législation permanente. Pourtant, avant la dissolution de la 40<sup>e</sup> législature, le gouvernement canadien a indiqué qu'il n'était pas opposé à la mise en place d'un cadre stratégique national en matière de transport collectif. Toutefois, il a clairement indiqué qu'il n'assumerait pas la direction de cette initiative. Les provinces seraient chargées de faire en sorte que cela devienne une priorité. Enfin, le gouvernement fédéral a exprimé un certain intérêt pour l'exonération fiscale des indemnités de transport collectif que les employeurs versent à leurs employés.

L'attention portée aux réseaux de transport collectif et le soutien financier accordé à ce secteur par le gouvernement du Canada ont considérablement augmenté au cours des dix dernières années. Cependant, à l'heure actuelle, l'intérêt fédéral pour le transport collectif semble diminuer progressivement. Dans le dernier budget fédéral présenté, aucun nouveau financement n'était prévu pour le transport collectif.

### **Leçons tirées**

Le Canada a déjà pris plusieurs mesures importantes en vue d'élaborer un cadre stratégique national en matière de transport collectif. Au sein de Transports Canada, c'est le Groupe des politiques qui est chargé d'élaborer, de recommander et de coordonner les politiques modales et multimodales. Les responsabilités de ce groupe pourraient être élargies afin d'inclure l'élaboration d'un cadre stratégique national détaillé en matière de transport collectif et la gestion des fonds d'investissement fédéraux pour le transport collectif. Il pourrait également participer à l'intégration des politiques de transport collectif à d'autres politiques ou stratégies urbaines nationales plus larges.

En outre, au cours des dix dernières années, le gouvernement fédéral a créé plusieurs fonds pour le transport collectif. Toutefois, ceux-ci étaient généralement disponibles pour une courte période et n'ont pas fourni la stabilité ou la prévisibilité nécessaire au succès à long terme de nos réseaux de transport collectif. Ainsi, l'une des leçons que l'on peut tirer de cette constatation est que le gouvernement fédéral doit fournir un financement des dépenses en immobilisations plus important et à long terme. De plus, il est évident que le financement des dépenses d'exploitation est relativement inégal selon les provinces ou les territoires et que ces gouvernements doivent financer davantage l'exploitation des réseaux, car il ne faut pas oublier que la Constitution du Canada prévoit que le transport collectif relève de la responsabilité des provinces.

Enfin, bien que de nombreux réseaux canadiens de transport collectif soient déjà confiés par contrat à des exploitants privés, l'expérience d'autres pays étudiés montre que ce type de partenariats pourrait être étendu à d'autres réseaux dans le pays afin de réduire le coût de la main-d'œuvre, d'améliorer l'efficacité du service et de mieux répartir les risques d'exploitation.

<sup>25</sup> Infrastructure Canada. (2010). « Les programmes de financement de Chantiers Canada » <http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/funprog-progfin/index-fra.html> (consulté le 17 mars 2011)

# États-Unis d'Amérique

## Introduction

La superficie des États-Unis est légèrement inférieure à celle du Canada mais le pays compte 308,8 millions d'habitants, soit environ neuf fois plus que le Canada.<sup>26</sup> La densité de population est de 33,7 personnes/km<sup>2</sup>, soit approximativement 10 fois plus que celle du Canada, qui est de 3 personnes/km<sup>2</sup>. Comme dans les autres pays étudiés, la plus grande partie de la population vit en zone urbaine.

De tous les pays étudiés, c'est aux États-Unis que le prix du carburant est le plus faible et que les routes sont les plus nombreuses (si l'on tient compte de la longueur totale de routes comme de la longueur de routes par personne). Il n'est donc pas surprenant que les habitants des États-Unis conduisent davantage, en moyenne, que dans les autres pays étudiés. L'utilisation du transport collectif n'y est pas très élevée par rapport aux normes asiatiques, européennes ou même canadiennes, mais la fréquentation a légèrement augmenté au cours des 20 dernières années. Le département des Transports des États-Unis (Department of Transportation ou DOT) a fixé un objectif annuel de 2 % d'augmentation de la fréquentation du transport collectif dans son plan stratégique pour 2006-2011.<sup>27</sup> Le prochain plan stratégique du département est en cours d'élaboration.

On considère que la participation du gouvernement national au transport collectif a commencé dans les années 1960. Son nouveau rôle est attribuable à plusieurs facteurs, le plus évident étant la fin prochaine du service de trains de banlieue dans les grandes villes, conséquence de la loi sur les transports (*Transportation Act*) de 1958, qui autorisait les sociétés de chemin de fer à supprimer le service passagers.<sup>28</sup> En outre, les entreprises de transport collectif du pays, qui étaient presque toutes des entreprises privées à cette époque, se trouvaient au bord de la faillite en raison du faible taux de fréquentation (puisque de plus en plus de gens achetaient des automobiles et déménageaient vers la banlieue), des tarifs bas (imposés par les gouvernements locaux) et de l'impossibilité de lever des fonds pour remplacer les infrastructures vieillissantes. Les gouvernements locaux se sont tout à coup aperçus qu'il leur faudrait peut-être prendre possession de ces exploitations. De plus, dans les années 1960, certains effets négatifs du programme fédéral de construction d'autoroutes commençaient à se faire sentir dans les zones urbaines, notamment la congestion routière et la dégénérescence urbaine.

La politique nationale en matière de transport collectif a débuté par un financement minimal mais s'est ensuite élargie pour inclure des programmes de financement importants et variés qui permettent de financer les réseaux de transport collectif dans les collectivités urbaines, suburbaines et rurales, et notamment des services de transport adaptés pour les personnes âgées et handicapées. L'appui de la population et du monde politique à l'égard du transport collectif a plutôt augmenté au cours des cinquante dernières années, ce qui explique la présence d'une source de financement relativement stable dans les budgets fédéraux et les budgets des États ainsi que d'un financement consacré à ce secteur à l'échelle régionale et locale.

La politique actuelle en matière de transport collectif figure en grande partie dans la loi *SAFETEA-LU* (*Safe, Accountable, Flexible, Efficient, Transportation Equity Act – Legacy for Users* – loi pour l'équité en matière de transports sûrs, responsables, souples, efficaces – héritage pour les usagers), une loi visant à financer les transports sur cinq ans adoptée en 2005. La loi *SAFETEA-LU* autorise les dépenses du gouvernement national les plus élevées

---

<sup>26</sup> United States Census Bureau. (2010). "2010 Residential Population." <http://www.census.gov/> (consulté le 23 mars 2011)

<sup>27</sup> United States Department of Transportation. (2006). Strategic Plan 2006-2011: New Ideas for a Nation on the Move

<sup>28</sup> Smerk, George. (1991). *The Federal Role in Urban Mass Transportation*. Bloomington: Indiana University Press

jusqu'à maintenant. Au départ, elle devait couvrir les dépenses jusqu'à fin 2009, mais elle a été prolongée plusieurs fois car la nouvelle loi sur le transport n'a pas encore été finalisée. L'avenir du financement des transports aux États-Unis est encore incertain, mais le budget proposé pour 2012 laisse entendre que le président américain a mis l'accent sur des investissements dans le transport collectif qui, s'ils sont soutenus par le Congrès, atteindront des montants inégalés. Il est probable que l'on insiste sur la rationalisation de certains programmes de subvention concurrentiels, sur la consolidation de certains programmes plus restreints de financement préétabli et sur l'ajout de nouvelles voies de financement importantes destinées à remettre en état les vieilles infrastructures de transport collectif.<sup>29</sup> Ce dernier élément répond aux inquiétudes du DOT, qui craint que les infrastructures nationales de transport se dégradent et nécessitent des investissements beaucoup plus élevés afin d'éviter les pertes économiques liées à la congestion et de réduire au minimum les dangers provoqués par des pannes. À l'avenir, la Federal Transit Administration (FTA) comprendra sans doute une nouvelle structure de réglementation pour la supervision de la sécurité du transport ferroviaire.

La loi SAFETEA-LU autorise les dépenses du gouvernement national les plus élevées jusqu'à maintenant.

## Financement

La loi sur l'habitation (*Housing Act*) de 1961 prévoit des fonds pour des prêts à faible taux d'intérêt destinés à financer les infrastructures de transport collectif. Ce type de fonds a également été inclus dans la loi sur le transport en commun urbain (*Urban Mass Transportation Act*) de 1964. Cependant, ces fonds n'ont pas été particulièrement bien utilisés, puisque la plupart des villes ont choisi d'attendre des subventions qui ne devaient pas être remboursées.<sup>30</sup> Dans le cadre de la loi fédérale sur le transport collectif (*Federal Public Transportation Act*) de 1982, un financement dédié a été mis de côté pour les besoins en matière de transport collectif grâce à la création du compte pour les transports en commun (Mass Transit Account [MTA]) lié au fonds en fiducie pour les routes (Highway Trust Fund) existant. En vertu de cette loi, un cent par gallon était affecté au transport collectif. Au départ, les membres du Congrès hésitaient à créer un fonds en fiducie destiné au transport collectif, parce que cette mesure allait limiter leur souplesse dans l'utilisation des fonds par la suite. Cependant, la collectivité du transport collectif a beaucoup soutenu la création de ce fonds en fiducie. Le montant réservé est maintenant de 2,86 cents par gallon (et 15,44 cents sont versés au fonds pour les routes).

En 2008, 82 % des dépenses fédérales pour le transport collectif ont été faites à partir du MTA, comparativement à 18 % dans le cas des recettes générales. Un financement dédié au transport collectif a permis une planification à long terme des projets dans ce secteur. Toutefois, cette source de financement a été réduite ces dernières années étant donné que les véhicules consomment moins de carburant qu'auparavant. Un montant fixe par gallon pose problème car il n'augmente pas lorsque le prix de l'essence augmente ou en cas d'inflation. Il a été suggéré d'utiliser, à l'avenir, une source de financement basée sur le kilométrage des véhicules.<sup>31</sup> Il faut également préciser que le financement est réservé au transport collectif grâce à une entente pluriannuelle (la plus récente étant la loi SAFETEA-LU), mais qu'il est réellement versé par le Congrès chaque année par le processus de dotation budgétaire. Ainsi, les niveaux de dépenses effectifs ne correspondent pas exactement aux niveaux de financement autorisés. La FTA a le pouvoir de conclure des marchés, ce qui signifie qu'elle peut promettre des financements même si elle n'a pas reçu les fonds en question.

<sup>29</sup> FTA. (2011). Communications personnelles.

<sup>30</sup> Smerk, George. (1991). *The Federal Role in Urban Mass Transportation*. Bloomington: Indiana University Press

<sup>31</sup> Heminger, Steve. (2011). Présentation à la Monk School of Global Affairs

## Subventions des droits de passage

Conformément à l'article 132 du *Code des impôts* (titre 26 du *US Code*), les employés peuvent déduire jusqu'à 230 USD par mois (déduction à la source) de leur revenu imposable pour payer des services de transport collectif. De plus, les employeurs peuvent verser des indemnités de transport collectif à leurs employés à hauteur de 230 USD par mois : ce montant ne sera pas pris en compte dans le calcul des cotisations sociales.<sup>32</sup> Ce programme n'est pas géré par la FTA (c'est l'Internal Revenue Service qui s'en charge) mais il joue un rôle important dans la promotion du transport collectif sur le lieu de travail.

À l'exception de ce programme, il n'existe aucune subvention de la demande au niveau national aux États-Unis.

## Financement des dépenses en immobilisations

La politique nationale américaine de transport collectif a toujours mis l'accent sur les dépenses en immobilisations, et c'est encore le cas aujourd'hui. Le financement est principalement utilisé pour aider à la restructuration régulière du capital de biens pour le transport collectif (p. ex. achat d'autobus), pour réparer les infrastructures, pour les maintenir en bon état, ou pour les étendre.

### *Subventions pour des projets d'immobilisation*

La loi sur le transport en commun urbain (*Urban Mass Transportation Act*) de 1964 a octroyé les premiers financements fédéraux pour le transport collectif. Avant cette loi, le transport collectif était considéré comme un secteur privé et local ne relevant pas de la responsabilité du gouvernement fédéral, du gouvernement des États ou des gouvernements locaux.<sup>33</sup> Cette loi historique prévoyait un financement à long terme pour réinvestir dans l'infrastructure, ainsi qu'un financement à court terme permettant de faire en sorte que les services de transport collectif ne disparaissent pas dans les zones urbaines. Afin d'éviter que des États comme celui de New York reçoivent un pourcentage trop élevé de financement, on a instauré une limite au taux de subventions dont pouvait bénéficier un État. Le financement à long terme contribuait aux coûts des projets à hauteur des deux tiers, tandis que le financement à court terme finançait entre la moitié et les deux tiers des coûts des projets.

Il existe actuellement plusieurs types de subventions préétablies attribuées aux fournisseurs de services de transport collectif d'État et locaux en fonction de la population, de la densité de population et des données sur la fréquentation. La plus importante est la Urbanized Area Formula Grant (subvention préétablie pour zones urbanisées), pour laquelle un financement de 4,5 milliards de dollars américains (5,448 milliards de dollars canadiens) a été autorisé en 2009. Des programmes de subventions concurrentiels, qui accordent des fonds pour des projets précis aux services locaux de transport collectif, sont également disponibles. Ces financements sont assortis d'exigences, par exemple, l'obligation pour le gouvernement local de fournir un financement équivalent (généralement à hauteur de 20 %, mais des contributions locales plus élevées ne sont pas rares pour le programme New Starts) et s'accompagnent d'une planification et d'un examen importants. En 2009, un financement de 1,8 milliard de dollars américains (2,2 milliards de dollars canadiens) a été autorisé pour le programme New Starts, lequel est le plus important programme de subventions discrétionnaires.

L'ajout ou la suppression de fonds discrétionnaires pour la prochaine autorisation fait l'objet d'un débat. Lorsque les services des États et les services locaux sont en concurrence pour l'obtention de financements dans le cadre d'un programme discrétionnaire comme New Starts, on peut supposer que le gouvernement fédéral doit déterminer quels sont les meilleurs projets. Cependant, l'augmentation des financements préétablis permet aux autorités locales

---

<sup>32</sup> APTA. (2009). *It Pays To Ride Public Transportation*. (brochure)

<sup>33</sup> Smerk, George. (1991). *The Federal Role in Urban Mass Transportation*. Bloomington: Indiana University Press

de disposer de fonds plus importants, alors qu'elles sont les mieux placées pour déterminer les meilleurs projets dans leur zone de compétence. Les fonds peuvent être répartis dans tout le pays et entre les villes afin que le soutien politique au programme national pour le transport collectif se maintienne, limitant ainsi la concurrence pour les financements.

### *Recherche et développement*

Dès le début de la participation du gouvernement fédéral au transport collectif, la recherche et le développement ont été intégrés au programme. Dans le cadre de la loi sur le transport en commun urbain (*Urban Mass Transportation Act*) de 1964, 30 millions de dollars (sur un total de 375 millions de dollars) ont été réservés à la recherche, au développement et aux démonstrations. Depuis plusieurs années, la recherche et le développement menés dans le cadre des programmes de transport collectif ne sont plus uniquement consacrés aux nouvelles technologies. En effet, on s'est aperçu que très souvent, les problèmes de transport ne se règlent pas grâce à la technologie, mais sont plutôt de nature économique et sociale.

En 2008, l'aide à l'exploitation constituait environ 28 % des dépenses gouvernementales pour le transport collectif.

Dans le cadre de la loi *SAFETEA-LU*, un financement de près de 9,2 millions de dollars américains (11,1 millions de dollars canadiens) par an a été autorisé pour le Transit Cooperative Research Program (TCRP), 3,6 millions de dollars américains (4,4 millions de dollars canadiens) par an sont consacrés au National Transit Institute (NTI) et 6,8 millions de dollars américains (8,2 millions de dollars canadiens) par an sont destinés aux activités concernant le transport collectif menées par les centres universitaires de transport (University Transportation Centers – UTC). Le TCRP se consacre à la recherche appliquée et met ses résultats à la disposition du secteur du transport collectif,<sup>34</sup> alors que la mission du NTI est « d'élaborer, de promouvoir et d'organiser des programmes de formation et d'éducation pour le secteur du transport collectif. »<sup>35</sup> Les UTC sont des centres de recherche intégrés aux universités qui effectuent des recherches au niveau du deuxième cycle universitaire afin de faire progresser les connaissances dans le domaine des transports. Certains de ces centres déposent une demande de financement auprès du gouvernement national, et chacun mène des recherches dans un domaine précis.<sup>36</sup>

### **Financement des dépenses d'exploitation**

Dans les années qui ont suivi la création du programme fédéral pour le transport collectif, on a craint que le financement des dépenses d'exploitation altère l'efficacité des services et augmente les salaires des employés des transports collectifs au lieu d'améliorer le service.<sup>37</sup> Les premiers financements des dépenses d'exploitation par le gouvernement fédéral ont été octroyés par l'intermédiaire de la loi nationale d'aide au transport en commun (*National Mass Transportation Assistance Act*) de 1974. À cette époque, en raison de l'inflation, les services de transport étaient obligés de cesser leurs opérations ou de réduire considérablement leurs services.

En 2008, l'aide à l'exploitation constituait environ 28 % des dépenses du gouvernement national pour le transport collectif.<sup>38</sup> Des fonds de la FTA destinés à financer l'exploitation sont disponibles pour les collectivités qui comptent

<sup>34</sup> Transportation Cooperative Research Program. (2011). « Transit Solutions You Can Use ». [http://www.tcrponline.org/whatistcrp\\_about.shtml](http://www.tcrponline.org/whatistcrp_about.shtml) (consulté le 16 avril 2011)

<sup>35</sup> National Transit Institute. (2011). « NTI Goals ». <http://www.ntionline.com/about.asp> (consulté le 16 avril 2011)

<sup>36</sup> Washington State Department of Transportation. (2011) « University Transportation Centers » <http://www.wsdot.wa.gov/Research/Partnerships/UTC.html> (consulté le 16 avril 2011)

<sup>37</sup> Smerk, George. (1991). *The Federal Role in Urban Mass Transportation*. Bloomington: Indiana University Press

<sup>38</sup> APTA. (2010). Dossier documentaire 2010 de l'APTA.

moins de 200 000 habitants. Des financements fédéraux destinés à soutenir l'exploitation peuvent également être accordés dans le cadre des programmes suivants : Urban Formula (pour les régions métropolitaines dont la population est comprise entre 50 000 et 200 000 habitants), Job Access and Reverse Commute (JARC), New Freedom et Tribal Transit (consultez la section Inclusion sociale pour de plus amples renseignements). En outre, le budget 2012 proposé par le président américain prévoit une aide à l'exploitation « temporaire et ciblée » pour les organismes de transport collectif des grandes zones urbanisées en période de difficultés économiques.<sup>39</sup>

### Capacité à générer des recettes au niveau local

Les autorités des États, des régions et les autorités locales disposent de plusieurs possibilités de financement pour le transport collectif. Elles peuvent notamment utiliser les taxes sur l'essence, les taxes sur les ventes et les cotisations salariales. L'un des objectifs du département des Transports américain est de donner aux États plus de pouvoir pour conclure des partenariats public-privé.<sup>40</sup> Les autorisations de programme les plus récentes donnent aux États des moyens supplémentaires pour financer les projets de transport collectif : les State Infrastructure Banks (SIB). Pour établir une State Infrastructure Bank, les États concluent des ententes de coopération avec le secrétaire des transports afin d'établir une base pour une aide financière ne prenant pas la forme d'une subvention. Par l'intermédiaire de ces banques, les États peuvent recevoir des prêts subordonnés à des taux inférieurs à ceux du marché, des assurances de cautionnement ainsi que des garanties et d'autres formes de rehaussement de crédit.<sup>41</sup>

La FTA est l'un des seuls départements fédéraux à travailler en étroite collaboration avec les régions métropolitaines ainsi qu'avec les États. La plupart des départements travaillent essentiellement avec les États.

### Participation du secteur privé

Aux États-Unis, les services d'autobus scolaire sont généralement réservés au secteur privé à moins qu'aucune entreprise ne souhaite fournir ces services.

Le secteur privé fournit également différents services par contrat, par exemple des services de trains de banlieue ou de transport adapté, mais ils ne sont pas contractés directement par la FTA. Le seul domaine dans lequel la FTA travaille directement avec le secteur privé est la recherche.

### Inclusion sociale

Il existe un certain nombre de programmes de financement fédéraux pour le transport collectif qui encouragent l'inclusion sociale. Ainsi, le programme de financement New Freedom (93 millions de dollars américains, soit 112,6 millions de dollars canadiens autorisés pour 2009) fournit des fonds destinés à créer des indemnités qui vont au-delà des exigences de la loi américaine sur le handicap (*American Disability Act [ADA]*) pour les personnes handicapées. Les financements préétablis du programme Elderly Persons et People with Disabilities (133 millions de dollars américains, soit 161 millions de dollars canadiens autorisés en 2009) octroient des fonds pour améliorer la mobilité des personnes âgées et des personnes handicapées. De même, le programme Job Access and Reverse Commute (165 millions de dollars américains, soit 200 millions de dollars canadiens autorisés en 2009) est destiné aux personnes à faibles revenus qui habitent au centre d'une ville mais dont l'emploi se trouve en périphérie. De

<sup>39</sup> FTA. (2011). Communications personnelles.

<sup>40</sup> United States Department of Transportation. (2006). Strategic Plan 2006-2011: New Ideas for a Nation on the Move

<sup>41</sup> FTA. (2005). FTA Authorization Fact Sheet – State Infrastructure Bank Programs – Transit.

plus, le programme Public Transportation on Indian Reservations (15 millions de dollars américains, soit 18 millions de dollars canadiens autorisés en 2009) est un fonds prévu pour les réserves indiennes.

### Soutien administratif

La FTA est l'organisme public chargé d'élaborer les politiques, de mettre en application la politique de transport collectif et de distribuer le financement pour le gouvernement fédéral. Elle emploie environ 500 personnes dans 10 bureaux régionaux et cinq bureaux métropolitains.<sup>42</sup> C'est l'un des seuls départements fédéraux à travailler en étroite collaboration avec les régions métropolitaines comme avec les États. La plupart des départements travaillent essentiellement avec les États. La FTA dépend du département des Transports comme la Federal Aviation Administration (FAA), la Federal Railroad Administration (FRA), et la Federal Highway Administration (FHWA). Le département du Logement et de l'Urbanisme (Department of Housing and Urban Development – HUD), un département fédéral comme le département des Transports, est chargé de définir la politique de logement et, dans une certaine mesure, la politique d'urbanisme.

Actuellement, l'une des priorités de la FTA est l'intégration de la supervision de la sécurité du transport ferroviaire.

### Niveau d'intégration des politiques

En ce qui concerne l'intégration des politiques, la FTA travaille avec le HUD, l'Environmental Protection Agency (EPA) et le département de l'Agriculture pour son programme d'habitabilité. L'un des principaux thèmes de ce programme est la présence de logements abordables près des services de transport collectif. Dans ce domaine, la FTA a dû coopérer avec le HUD. La coopération entre ces groupes a également permis aux décideurs de cerner des chevauchements parmi leurs programmes. L'objectif de l'intégration de ces programmes est de les rendre plus efficaces et de rationaliser la politique du gouvernement national pour les États et pour les autres bénéficiaires des financements.

Actuellement, l'une des priorités de la FTA est l'intégration de la supervision de la sécurité du transport ferroviaire. Aujourd'hui, la réglementation de la sécurité du transport ferroviaire relève de la responsabilité de la FRA (pour les chemins de fer et les trains de banlieue) et des États (pour les systèmes légers sur rail et le métro). Les récents accidents ont mis en lumière l'absence de responsabilisation et de politiques cohérentes entre les États, conjuguée à une absence d'autorité réglementaire de la FTA en matière de normes de sécurité du transport ferroviaire pour les systèmes lourds (métro) et les systèmes légers. Si le Congrès l'autorise, l'autorité de la FTA pour faire appliquer la supervision de la sécurité par les États serait renforcée (pour les États qui choisissent de continuer à se charger de la supervision de la sécurité du transport ferroviaire) et l'organisme public disposerait de nouveaux mécanismes législatifs et financiers pour faire respecter les normes. La FTA n'assumerait la responsabilité de la sécurité que pour les États qui choisiraient de ne pas continuer à se charger de la supervision de la sécurité du transport ferroviaire au sein de leurs frontières. Il s'agira là d'un changement important puisque, jusqu'ici, la FTA était uniquement un organisme chargé d'attribuer des subventions et non un organisme de régulation.

Des plans des États et des régions métropolitaines sont également nécessaires pour intégrer la planification des routes et du transport collectif ainsi que des considérations en matière d'aménagement du territoire. En ce sens, ils ont pour but d'optimiser l'intégration des activités de la FHWA et de la FTA ainsi que celles des États et des

---

<sup>42</sup> Federal Transit Administration. (2011). « Welcome to the Federal Transit Administration ». [www.fta.dot.gov/about\\_FTA.html](http://www.fta.dot.gov/about_FTA.html) (consulté le 16 avril 2011)



organismes de transport collectif. En outre, les plans à long terme sont intégrés aux plans d'investissement à court terme, étant donné que ces derniers sont nécessaires pour soutenir les plans à long terme.

De plus, la FTA a entièrement intégré à ses activités les autres politiques nationales liées aux droits civiques et à la protection de l'environnement.

### **Régions autonomes**

Tous les États et toutes les régions sont traités à peu près de la même manière.

### **Exigences en matière de planification**

La loi sur l'habitation (*Housing Act*) de 1961 prévoit des fonds pour la planification des transports. La loi sur les autoroutes (*Highway Act*) de 1962 exigeait que la planification régionale prenne en compte des solutions pour remplacer la construction de routes. L'autorisation de financement actuelle prévoit 114 millions de dollars américains (138 millions de dollars canadiens) accordés en 2009 pour soutenir les efforts à l'échelle des États et des régions. Les départements des transports des États et les organisations métropolitaines de planification (MPO) se chargent de ces efforts.

Pour recevoir ces financements, les autorités locales doivent élaborer deux documents de planification importants : un plan de transport sur 20 ans et un programme d'amélioration du transport d'une durée de 4 ans. Le plan de transport définit les objectifs à long terme en matière de transport et d'environnement et doit être mis à jour tous les quatre ans. Le programme d'amélioration du transport fait état de projets précis pour une période de quatre ans et doit également être mis à jour régulièrement.

En outre, pour demander les fonds fédéraux du programme New Starts, il faut remplir des exigences précises. Il faut notamment effectuer une analyse des autres solutions possibles, remplir les critères de justification du projet et s'assurer des contributions financières locales.

### **Collaboration / Reddition de comptes**

La collaboration et la reddition de comptes ont lieu de différentes manières. Les États et les organismes de transport collectif travaillent avec le DOT pour attribuer les financements. Les bénéficiaires de ces financements doivent présenter un rapport sur la manière dont les fonds sont utilisés. La planification encourage également la collaboration : les MPO et les départements des transports des États doivent examiner les plans des autres organismes pour assurer une certaine cohérence.

### **Concurrence avec les investissements routiers**

Le programme fédéral relatif au réseau routier a débuté plus tôt que celui pour le transport collectif, et les financements sont beaucoup plus importants pour les routes que pour le transport collectif. Lorsque les fonds consacrés au réseau routier ont pu être utilisés pour le transport collectif dans les années 1970, très peu de financements ont été attribués à ce dernier domaine, essentiellement parce que de nombreux projets de routes étaient déjà lancés. La possibilité d'utiliser le financement destiné au réseau routier pour investir dans le transport collectif porte le nom de « financement flexible » et figure dans la loi *ISTEA (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act – loi sur l'efficacité des transports de surface intermodaux)* adoptée en 1991. Au cours des huit dernières années, 4,9 milliards de dollars au total ont été transférés de la FHWA à la FTA. Les fonds provenant de la FHWA représentaient 12,2 % des obligations de la FTA entre 1992 et 1999. Il est également possible de transférer des fonds de la FTA à la FHWA, mais les montants en question sont relativement faibles : seulement 19,7 millions de

dollars pour la même période. Plusieurs voies de financement destinées aux routes ont été utilisées pour le transport collectif. C'est le cas par exemple du programme Congestion Management and Air Quality Improvement (CMAQ) et du Surface Transportation Program (STP).

### **Niveau d'intérêt du gouvernement fédéral pour le transport collectif**

Les niveaux de financement ont augmenté de manière significative dans les années 1990 et 2000, ce qui montre un intérêt marqué du gouvernement national pour le transport collectif.<sup>43</sup> Aujourd'hui, le transport collectif reçoit généralement un appui unanime, car il est considéré comme une stratégie essentielle pour favoriser l'emploi et réduire la dépendance à l'aide sociale. Le transport collectif crée également des projets de construction pour les économies locales et aide les navetteurs de classe moyenne vivant en banlieue. Ces personnes votent pour les Démocrates comme pour les Républicains et sont celles qui bénéficient le plus des investissements de capitaux et des subventions d'exploitation pour le transport collectif. Les transports, en particulier le transport collectif, constituent des enjeux politiques mineurs mais de plus en plus visibles dans l'administration Obama.

### **Leçons tirées**

Les États-Unis ont réussi à mettre sur pied un programme de financement intégré, stable et à long terme en assurant un soutien important au transport collectif et en travaillant en étroite collaboration avec les bénéficiaires des financements pour améliorer progressivement le programme. Sans ce soutien fédéral, il est probable que les services de transport collectif auraient été complètement supprimés à la fin des années 1960 et 1970 dans de nombreuses villes et que les taux de fréquentation seraient plus faibles qu'ils ne le sont aujourd'hui. Les leçons de l'expérience américaine peuvent s'appliquer au Canada dans plusieurs domaines :

- La FTA a fait des efforts considérables pour nouer de bonnes relations de travail avec les États, les régions métropolitaines et les sociétés de transport. Une organisation similaire pourrait être mise en place à Transports Canada, afin d'établir ce type de relations pour élaborer une politique en matière de transport collectif et financer les organismes de transport partout au Canada.
- La FTA accorde relativement peu de financements pour les dépenses d'exploitation et les réserve généralement aux endroits et aux services où les besoins en financement d'exploitation sont importants, comme c'est généralement le cas dans les zones rurales ou pour les services adaptés. Dans les petits organismes de transport collectif, les droits de transport couvrent moins de 20 % des dépenses d'exploitation. Le Canada pourrait adopter une démarche semblable en élaborant un programme de financement qui concernerait principalement les dépenses en immobilisations mais serait suffisamment souple pour fournir une aide dans les cas où un financement pour l'exploitation serait plus urgent qu'un financement des dépenses en immobilisations.
- La FTA accorde à la fois des financements préétablis et discrétionnaires, en équilibrant les deux, mais elle utilise davantage les fonds préétablis afin de permettre aux autorités locales d'utiliser au mieux le financement fédéral. Le programme de financement canadien doit également donner aux autorités locales le pouvoir de choisir comment dépenser les fonds.

Malgré les nombreux points forts de la politique nationale en matière de transport collectif aux États-Unis, la part modale du transport collectif reste plutôt faible. Cette situation s'explique par un grand nombre de facteurs. Les programmes fédéraux de prêts hypothécaires ont contribué à la construction massive de logements dans les banlieues difficiles à desservir en transport collectif. De plus, le programme fédéral relatif au réseau routier a lui aussi

---

<sup>43</sup> FTA. (2011). Communications personnelles.

contribué à la décentralisation des villes.<sup>44</sup> Des décisions prises au niveau local, comme la construction d'un grand nombre de stationnements bon marché dans les zones urbaines, ont également fait baisser la part modale du transport collectif. En l'absence de programmes complémentaires à l'échelle locale, nationale et à l'échelle des États, le transport collectif reste avant tout un moyen de locomotion pour ceux qui n'ont pas d'autre choix, sauf dans les zones urbaines disposant de transports collectifs de très bonne qualité. Les États-Unis, comme le Canada, pâtissent également du fait que la taxe sur l'essence est un montant fixe par unité de volume et non un taux qui augmente avec l'inflation et les prix de l'essence. Les deux pays doivent résoudre leurs problèmes de financement et s'attaquer aux politiques en matière de construction de routes, de stationnements et d'aménagement du territoire pour que la part modale du transport collectif puisse augmenter de manière significative.

---

<sup>44</sup> Smerk, George. (1991). *The Federal Role in Urban Mass Transportation*. Bloomington: Indiana University Press

# Australie

## Introduction

L'Australie comptait environ 21,4 millions d'habitants en 2008, dont à peu près 19 millions (soit 89 %) vivaient en zone urbaine.<sup>45</sup> La superficie totale du pays s'élève à 7 741 220 km<sup>2</sup>, et la densité de population est donc de 3 personnes/km<sup>2</sup>, soit l'équivalent de celle du Canada. Cependant, comme au Canada, la majeure partie de la population se concentre dans les zones urbaines. La densité de la plupart des municipalités est donc beaucoup plus élevée, en particulier dans les grandes villes comme Sydney, Melbourne, Brisbane, Perth et Adélaïde.

Comme le Canada, l'Australie dispose d'un système de gouvernement parlementaire. Le Parlement d'Australie (Commonwealth) exerce le pouvoir législatif dans des domaines comme le commerce et les échanges entre États, le commerce avec d'autres pays et les affaires extérieures, tandis que les Parlements des États détiennent le pouvoir législatif concernant les écoles, la police des États, le système judiciaire des États, les routes, le transport collectif et le gouvernement local. Les principales industries du pays appartiennent au secteur des services, au secteur minier, à celui de l'industrie et des équipements de transport, de l'agriculture et de la transformation des aliments, des produits chimiques et de l'acier.<sup>46</sup>

## Tendances en matière de transport collectif et de transport en général en Australie

Les services de transport collectif sont avant tout des services d'autobus ainsi qu'un tramway à Melbourne et un métro à Sydney, Melbourne, Brisbane, Adélaïde et Perth.

Jusqu'à récemment, le gouvernement national australien jouait un rôle minime dans les services de transport collectif (voir ci-dessous pour de plus amples renseignements sur les faits nouveaux). Si l'on met de côté les recettes du trafic, les financements des services urbains de transport collectif proviennent des gouvernements des États, même si certains conseils locaux comme celui de Brisbane apportent des contributions supplémentaires pour les dépenses d'exploitation, qui viennent essentiellement des recettes de l'impôt foncier. Le gouvernement national, quant à lui, s'est consacré aux routes. Au cours des trois décennies précédant 2004, le gouvernement national a dépensé 58 milliards de dollars australiens (56,7 milliards de dollars canadiens) pour les routes, 2,2 milliards de dollars australiens (2,15 milliards de dollars canadiens) pour les chemins de fer et 1,5 milliard de dollars australiens (1,46 milliard de dollars canadiens) pour le transport collectif.<sup>47</sup>

Puisque les grandes villes comme Sydney et Melbourne ont été construites, pour une large part, avant la Seconde Guerre mondiale, elles ont été façonnées par les réseaux de transport collectif qui continuent à fournir un service relativement efficace aujourd'hui. À l'échelle nationale, 14 % des trajets de navettage effectués en 2009 par des personnes âgées de 18 ans ou plus avaient lieu en transport collectif, et 19 % de tous les autres trajets quotidiens (à l'exclusion du navettage) étaient effectués au moins partiellement en transport collectif.<sup>48,49</sup>

---

<sup>45</sup> Fédération routière internationale. (2010). *Base de données World Road Statistics, 2003-2008*.

<sup>46</sup> Agence centrale de renseignement. (2010). *The World Factbook*.

<sup>47</sup> Rural and Regional Affairs and Transport References Committee. (2009). *Enquête du Sénat : Investment of Commonwealth and State funds in public passenger transport infrastructure and services*

<sup>48</sup> Bassett, D.R., Pucher, J. Buehler, R., Thompson, D.L., and Crouter, S.E. (2008). « Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia ». *Journal of Physical Activity and Health*. 5. 795-814.

<sup>49</sup> Australia Bureau of Statistics. (2009). *Environmental Issues: Waste Management and Transport Use*.

<http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Latestproducts/1090C7E66ADE806BCA2576730012D21A?opendocument>

Cependant, les villes australiennes restent très dépendantes de l'automobile. Les zones récentes, notamment, ont été construites en fonction de la voiture, et aujourd'hui, leurs réseaux de transport collectif ont du mal à attirer des voyageurs qui choisissent ce moyen de locomotion. Cette situation est attribuable à plusieurs facteurs : les services de transport collectif sont souvent considérés comme un service social et non comme un service permettant d'atteindre d'autres buts comme la réduction de la congestion ou des objectifs environnementaux et sanitaires. En 2008, la longueur totale du réseau routier australien était de 818 400 km et les habitants conduisaient près de 225 milliards de véhicules-kilomètres au total (soit environ 10 500 véhicules-kilomètres par personne) chaque année. En 2009, 80 % des trajets de navettage étaient effectués en voiture de tourisme, et ce type de transport était utilisé au moins en partie pour 90 % des autres trajets.<sup>49</sup> En outre, bien que l'étendue des réseaux soit suffisante dans les villes australiennes, la fréquence, les heures et la vitesse du service laissent souvent à désirer.<sup>47</sup>

Les niveaux de service en zones rurales et à l'échelle régionale sont également beaucoup plus faibles que dans les zones métropolitaines, et les gouvernements locaux prennent de plus en plus de responsabilités pour fournir un service de transport aux personnes ayant des besoins spéciaux et pour pallier le manque de transport collectif régulier. En outre, la congestion routière au cœur des zones urbaines compromet la fiabilité des autobus et des tramways, tandis que, dans les banlieues, il est fréquent que les itinéraires ne soient pas directs et que les autobus fassent des détours.<sup>47</sup>

### **Cadre stratégique national en matière de transport collectif**

Pour le moment, l'Australie ne dispose pas d'un cadre stratégique national officiel en matière de transport collectif. Cependant, au niveau national, il existe un intérêt pour le transport collectif. Dans un rapport récent intitulé *Moving People Report* et rédigé par les trois principaux groupes de l'industrie australienne du transport collectif (l'Australasian Railway Association, la Bus Industry Confederation, et l'Union internationale des transports publics), un plan national pour les transports terrestres en sept points était proposé. Il prévoit une augmentation des investissements de capitaux du gouvernement national dans le transport collectif qui s'accompagnerait d'une évaluation du rendement, d'une approche complète de la planification et d'un système de surveillance du rendement. De même, le plan proposait un élargissement de l'influence du gouvernement sur « la direction du développement des réseaux [de transport collectif] de façon à obtenir de meilleurs résultats ». Dans un rapport intitulé *Our Cities: The Challenge of Change, Background and Research Paper* (2010), le gouvernement australien reconnaissait également qu'il devait « jouer un rôle, avec les États et les Territoires, pour investir dans les grands réseaux de transport en commun en déterminant et en protégeant les nouveaux corridors de transport et en soutenant les moyens permettant de passer des véhicules privés au transport collectif » [traduction]. Certains secteurs ayant suscité l'intérêt ou la participation du gouvernement national dans le domaine du transport collectif sont décrits ci-dessous.

### **Financement des dépenses en immobilisations et des dépenses d'exploitation**

Comme nous l'avons expliqué plus tôt, le gouvernement national n'a jamais joué un grand rôle dans le financement direct des services de transport collectif. En outre, le financement des dépenses en immobilisations n'a pas été régulier. Ainsi, le Urban Public Transport Program (1990-1993) mettait l'accent sur l'amélioration des réseaux de transport collectif dans les zones en bordure des métropoles. Les projets consistaient surtout à prendre des mesures pour améliorer les correspondances, pour remettre en état les gares et pour accorder la priorité aux autobus. Au cours de la même période,

La Major Cities Unit conseille le gouvernement australien sur les enjeux en matière de politique, de planification et d'infrastructures qui ont des répercussions sur les grandes villes, et elle fait partie du Department of Infrastructure and Transport.

le Better Cities Program (1991-1996) a financé les aménagements des réseaux ferroviaires et les échanges de transport. Récemment, le gouvernement national a également participé au programme de changement des comportements « Travelsmart ». Cependant, les financements étaient faibles et plutôt imprévisibles.

Toutefois, depuis peu, le gouvernement australien fait preuve d'un regain d'intérêt pour la politique urbaine. En effet, il a créé une unité pour les grandes villes (Major Cities Unit) au sein du Department of Infrastructure and Transport. Cette unité conseille le gouvernement australien sur les enjeux en matière de politique, de planification et d'infrastructures qui ont des répercussions sur les grandes villes. Ce regain d'intérêt est sans doute attribuable à plusieurs facteurs. Tout d'abord, en raison, notamment, de l'augmentation des cours du pétrole, la fréquentation des transports collectifs a augmenté et, en l'absence d'améliorations importantes des réseaux, la saturation est devenue un problème de plus en plus pressant.<sup>47,50</sup> De plus, la congestion routière fait l'objet d'une attention accrue en raison de ses conséquences économiques, sociales, sanitaires (p. ex. qualité de l'air et obésité) et environnementales. D'ailleurs, le coût de la congestion devrait atteindre plus de 21 milliards de dollars canadiens par an d'ici 2020.<sup>50</sup> En outre, on s'est aperçu qu'une meilleure inclusion sociale et un choix plus large en matière de transport sont nécessaires pour les personnes à faibles revenus afin qu'elles puissent bénéficier d'un accès équitable à l'emploi et à l'éducation.

Depuis 2008, 7,3 milliards de dollars canadiens ont été engagés pour apporter des améliorations au métro.<sup>53</sup> Ces fonds seront utilisés pour un certain nombre de gros projets, notamment le Regional Rail Express (jonction de Tarneit) à Melbourne, le train léger sur rail de Gold Coast dans le Queensland, la modernisation de la Gawler Line à Adélaïde et l'extension des lignes Seaford et Noarlunga à Adélaïde. Cependant, le financement ne peut être utilisé que pour des infrastructures. Les coûts d'exploitation de ces réseaux ferroviaires et le financement des réseaux d'autobus restent en grande partie à la charge du gouvernement des États.

La congestion routière fait l'objet d'une attention accrue en raison de ses conséquences économiques, sociales, sanitaires et environnementales. D'ailleurs, en Australie, le coût de la congestion devrait atteindre plus de 21 milliards de dollars canadiens par an d'ici 2020.

### Soutien administratif

Comme nous l'avons déjà dit, la Major Cities Unit conseille le gouvernement national sur les enjeux en matière de politique, de planification et d'infrastructures dans les grandes villes. De plus, en 2008, le gouvernement national australien a mis en place Infrastructure Australia pour conseiller les gouvernements, les investisseurs et les propriétaires d'infrastructures dans les domaines suivants :

- Infrastructures prioritaires à l'échelle nationale;
- Réformes politiques et réglementaires souhaitables pour utiliser les réseaux nationaux de manière plus efficace;
- Possibilités pour contourner les obstacles à l'élaboration et à la construction d'infrastructures nationales efficaces;
- Besoins des usagers;
- Mécanismes de financement possibles.

<sup>50</sup> Commonwealth d'Australie. (2010). *Our Cities: The Challenge of Change, Background and Research Paper*. [http://www.infrastructure.gov.au/infrastructure/mcu/files/NUPBP\\_Complete.pdf](http://www.infrastructure.gov.au/infrastructure/mcu/files/NUPBP_Complete.pdf).

Infrastructure Australia compte onze membres et un président, dont cinq représentants du secteur privé, un représentant de gouvernement local, trois représentants du gouvernement national et trois représentants des États et des Territoires. Ces membres sont également soutenus par le coordonnateur des infrastructures, c'est-à-dire le titulaire de la charge créée par la loi, qui dirige une petite équipe spécialisée à l'office du coordonnateur des infrastructures (Office of the Infrastructure Coordinator).

### Régions autonomes

Tous les États et toutes les régions sont traités à peu près de la même manière.

### Participation du secteur privé

En Australie, les exploitants de services de transports peuvent être des entreprises publiques (p. ex. Queensland Rail à Brisbane) ou des sociétés privées ayant signé un contrat avec le gouvernement de l'État (p. ex. Busways à Sydney).

Ce dernier type d'accord est désormais courant pour les services d'autobus. En général, le gouvernement de l'État accorde à un exploitant une concession pour une certaine zone, en vertu d'un contrat réglementé. Ainsi, en Nouvelle-Galles du Sud, il existe environ 700 zones sous contrat. Les contrats sont aussi utilisés pour les services ferroviaires mais ceux-ci sont beaucoup moins nombreux (les réseaux de chemins de fer pour le transport collectif sont publics<sup>51</sup>). Melbourne a également conclu un contrat pour les trains métropolitains et plusieurs contrats pour le tramway avec des sociétés privées, mais le terrain et les biens appartiennent tout de même au gouvernement de l'État de Victoria.

### Niveau d'intégration des politiques

Bien que l'Australie ne dispose pas à l'heure actuelle d'une politique nationale officielle en matière de transport collectif, Infrastructure Australia élabore actuellement une stratégie dans ce domaine. Celle-ci se fondera sur une perspective de 50 ans et étudiera ce qui doit être fait pendant cette période. La stratégie devrait également permettre d'étudier des questions comme les normes de service, les types de services à fournir, les problèmes de construction et la normalisation des véhicules et de l'équipement. Les fonds, le financement et l'aménagement du territoire seront également examinés.<sup>52</sup>

La Major Cities Unit travaille elle aussi à l'élaboration d'une politique nationale d'urbanisme. Celle-ci mettra l'accent sur l'amélioration de la productivité, de la durabilité et de l'habitabilité des villes australiennes. Le transport collectif

Infrastructure Australia élabore actuellement une stratégie nationale en matière de transport collectif. La stratégie permettra d'étudier des questions comme les normes de service, les types de services à fournir, les problèmes de construction et la normalisation des véhicules et de l'équipement. Les fonds, le financement et l'aménagement du territoire seront également examinés.

De même, la Major Cities Unit travaille actuellement à l'élaboration d'une politique nationale d'urbanisme qui améliorerait la productivité, la durabilité et l'habitabilité des villes australiennes. Le transport collectif est l'une des composantes de cette politique.

Ces deux politiques sont élaborées ensemble, de façon intégrée.

<sup>51</sup> Department of Infrastructure and Transport. (2010). « Background - Organisation of Australia's Railways ». *Chemins de fer*. <http://www.infrastructure.gov.au/rail/trains/background/index.aspx>

<sup>52</sup> Deegan, M. (7 février 2011). Communication personnelle.

est l'une des composantes de cette politique. Pour l'instant, un document de travail a été rédigé et publié pour être commenté par le grand public.<sup>53</sup>

Ces deux politiques sont élaborées ensemble, de façon intégrée. L'une des personnes travaillant sur la politique nationale d'urbanisme participe également à l'élaboration de la politique de transport collectif. En outre, tout est fait pour s'assurer que les autres travaux stratégiques sont harmonisés avec ces politiques.

## Collaboration

Dans le domaine du transport collectif, il semble que la collaboration entre les différents ordres de gouvernement et entre les différents organismes fédéraux est limitée et pourrait être améliorée. Cependant, l'élaboration de la stratégie de transport collectif et de la politique nationale d'urbanisme offre à ces organismes la possibilité de travailler ensemble de manière plus coordonnée à l'avenir.

Ces actions sont également soutenues par des réformes adoptées par le Conseil des gouvernements australiens, un forum intergouvernemental auquel participent le premier ministre, les premiers ministres des États, les ministres en chef des territoires et le Président de l'Association australienne des collectivités locales (ALGA). Son rôle est « d'assurer la mise sur pied, l'élaboration et le suivi des réformes politiques présentant un intérêt national et exigeant une démarche concertée de la part des gouvernements australiens ». <sup>54</sup> En 2009, le Conseil des gouvernements australiens a accepté de réformer le processus stratégique de planification urbaine afin que la planification des infrastructures et des services soit intégrée dans les différents secteurs et ordres de gouvernement. Pour parvenir à ce résultat, il faut exiger que les futurs plans stratégiques des capitales intègrent « toutes les fonctions, y compris l'aménagement du territoire et la planification des transports, le développement économique et celui des infrastructures, l'évaluation environnementale et le développement urbain, et tous les organismes gouvernementaux ». <sup>55</sup> D'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2012, tous les États devraient disposer de plans répondant à ce critère, et d'autres plans qui permettront aux villes australiennes de gérer la croissance démographique et économique avec succès. Si elle est mise en œuvre de façon satisfaisante, cette réforme pourrait renforcer de manière significative le rôle du transport collectif en Australie et améliorer la collaboration entre les divers ordres de gouvernement dans ce secteur.

---

<sup>53</sup> Commonwealth d'Australie. (2010). *Our Cities: Building a Productive, Sustainable, and Liveable Future*. [http://www.infrastructure.gov.au/infrastructure/mcu/files/OurCities-Discussion\\_Paper-Complete.pdf](http://www.infrastructure.gov.au/infrastructure/mcu/files/OurCities-Discussion_Paper-Complete.pdf)

<sup>54</sup> Conseil des gouvernements australiens. (2010). [http://www.coag.gov.au/about\\_coag/index.cfm](http://www.coag.gov.au/about_coag/index.cfm) (consulté le 3 mai 2011).

<sup>55</sup> Conseil des gouvernements australiens. (2009). « Council of Australian Governments' Meeting 7 December 2009 ». [http://www.coag.gov.au/coag\\_meeting\\_outcomes/2009-12-07/index.cfm#cap\\_city\\_strat](http://www.coag.gov.au/coag_meeting_outcomes/2009-12-07/index.cfm#cap_city_strat) (consulté le 3 mai 2011).



## Leçons tirées

L'exemple de l'Australie montre que lorsque le gouvernement national met l'accent sur le financement des routes, des problèmes, par exemple de congestion, surviennent. Toutefois, ce pays prouve également qu'il est possible d'élaborer une politique nationale de transport collectif même lorsque la Constitution ne prévoit pas que le gouvernement fédéral est responsable des services de transport collectif. Même si les gouvernements locaux, régionaux, provinciaux ou des États sont chargés de la planification de ces services, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle clé en fixant les objectifs de ce secteur à l'échelle du pays et en définissant les normes pour certains éléments comme les véhicules et les niveaux de service. En outre, l'exemple de l'Australie montre que l'intégration des politiques de transport collectif à une stratégie nationale d'urbanisme plus large est à la fois possible et essentielle. Cette démarche prend en compte le fait que nos villes sont concernées par de nombreux enjeux complexes et imbriqués, l'un d'eux étant le transport collectif. Pour que les villes soient productives, habitables et durables, ces enjeux doivent être examinés ensemble de manière stratégique.

Il est possible d'élaborer une politique nationale de transport collectif même lorsque la Constitution ne prévoit pas que le gouvernement fédéral est responsable des services de transport collectif. Même si les gouvernements locaux, régionaux, provinciaux ou des États sont chargés de la planification de ces services, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle clé en fixant les objectifs de ce secteur à l'échelle du pays et en définissant les normes pour les véhicules, les niveaux de service, etc. En outre, l'exemple de l'Australie montre que l'intégration des politiques de transport collectif à une stratégie nationale d'urbanisme plus large est à la fois possible et essentielle.

# Nouvelle-Zélande

## Introduction

En 2008, la Nouvelle-Zélande comptait environ 4,3 millions d'habitants, dont 86 % vivaient en zone urbaine.<sup>56</sup> Avec une superficie de 267 700 km<sup>2</sup>, sa densité moyenne de population est d'environ 16 personnes/km<sup>2</sup>, soit plus de cinq fois celle du Canada.

Comme le Canada, la Nouvelle-Zélande dispose d'un système de gouvernement parlementaire bien que sa Constitution ne soit pas codifiée mais soit, pour une grande part, composée d'un mélange de textes législatifs et de conventions constitutionnelles. Le système de gouvernement local est une structure à deux niveaux qui comporte des conseils régionaux et des autorités territoriales. Les conseils régionaux sont chargés d'administrer les questions liées à l'environnement et au transport au niveau régional, ce qui signifie essentiellement la planification et le transport collectif (conformément à la loi sur la gestion des transports terrestres [*Land Transport Management Act*] de 2003) et les autorités territoriales sont responsables de l'administration des routes, des réseaux d'assainissement, de l'aménagement du territoire au niveau local et d'autres questions locales. Cinq autorités territoriales, notamment le Auckland Council (conseil d'Auckland) sont des collectivités locales unitaires qui jouent également le rôle de conseils régionaux.

## Tendances en matière de transport collectif et de transport en général en Nouvelle-Zélande

Les villes de Nouvelle-Zélande ne se sont jamais développées avec le transport collectif, ce qui explique que la plupart d'entre elles sont construites en fonction de l'automobile et que la part modale du transport collectif pour tous les trajets n'est que de 2,6 %, comparativement à 78 % pour les voitures de tourisme. En 2008, la longueur du réseau routier atteignait 93 900 km et les Néo-Zélandais ont parcouru plus de 40 milliards de véhicules-kilomètres (soit 9 375 véhicules-kilomètres par personne). Cette même année, le taux de possession de véhicules s'élevait à 733 pour 1000 personnes, soit un chiffre plus élevé que celui du Canada (605 pour 1000).

La plus grande partie du service de transport collectif en Nouvelle-Zélande est un service d'autobus. Seules les villes d'Auckland et de Wellington disposent de réseaux ferrés urbains, qui sont actuellement modernisés et étendus. L'infrastructure ferroviaire est détenue et entretenue par la société d'État fédérale New Zealand Railways Corporation (NZRC), connue sous le nom commercial de KiwiRail, et le transport de passagers est assuré par le secteur privé (p. ex. Veolia à Auckland) et le secteur public (p. ex. services de trains de banlieue à Wellington).

## Cadre stratégique national en matière de transport collectif

### Financement

Le cadre stratégique national en matière de transport collectif de la Nouvelle-Zélande comporte plusieurs politiques et programmes. En ce qui concerne le financement, l'organisme de financement du gouvernement fédéral, la New Zealand Transport Agency, a récemment adopté une *politique nationale de récupération des frais* (National Farebox Policy). Cette politique, adoptée en 2010, exige que tous les conseils régionaux définissent leur propre politique et taux de récupération des frais d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2012 dans le cadre des plans régionaux de transport collectif (Regional Public Transport Plans). En fait, chaque conseil régional doit disposer d'un tel plan.<sup>57</sup> Ces politiques doivent établir un taux ou une fourchette cible et expliquer pourquoi ce taux a été choisi et comment il va être atteint. Le

<sup>56</sup> Fédération routière internationale (2010). Base de données World Road Statistics, 2003-2008.

<sup>57</sup> New Zealand Transport Agency. (2010). « New farebox policy aims to improve efficiency of public transport ». <http://www.nzta.govt.nz/about/media/releases/678/news.html>

gouvernement national espère que cette politique permettra d'atteindre un taux national de récupération des frais de 50 % d'ici 2018. L'adoption de cette politique a été motivée principalement par la baisse du taux de récupération des frais, qui est passé de 58 % en 2001-2002 à 46 % en 2008-2009. Les subventions du gouvernement ont donc augmenté. Le gouvernement national est préoccupé par cette situation parce qu'il assume, quasiment à parts égales avec les gouvernements régionaux, toutes les dépenses d'exploitation.

### Subventions des droits de passage

Deux sortes de subventions des droits de passage sont versées aux usagers des transports collectifs à l'échelle nationale. La première est la SuperGold Card, consentie aux personnes âgées d'au moins 65 ans et aux anciens combattants, qui permet de voyager gratuitement en période creuse.<sup>58</sup> Actuellement, le gouvernement fédéral rembourse aux conseils régionaux et aux exploitants 65 % des droits de transport moyens pour les adultes, et les conseils régionaux doivent assumer les coûts administratifs. Cependant, on examine actuellement le programme pour savoir comment il peut être maintenu à long terme.

Des services de taxi à prix réduit sont également disponibles pour les personnes handicapées. Des bons de taxi offrent une réduction de 50 % par rapport aux tarifs normaux.<sup>59</sup> En outre, le gouvernement national, en partenariat avec les conseils régionaux, accorde des financements pour l'achat et l'installation de plates-formes élévatoires pour fauteuils roulants dans les fourgonnettes taxis. Ce programme est mis en œuvre et géré par les conseils régionaux.

### Financement des dépenses en immobilisations et des dépenses d'exploitation

Vers 2003, le gouvernement national de Nouvelle-Zélande est parvenu à la conclusion qu'il fallait encadrer davantage les priorités nationales pour assurer une optimisation des ressources. On s'est aperçu que le processus de prise de décision était trop « ascendant » et qu'un niveau de certitude plus élevé en matière d'investissements dans le transport terrestre était nécessaire. Un mécanisme fédéral officiel connu sous le nom de National Land Transport Programme (programme national pour le transport terrestre) a alors été créé afin de déterminer les priorités régionales qui devaient être financées.

En 2003, le gouvernement national de Nouvelle-Zélande s'est aperçu qu'un niveau de certitude plus élevé en matière d'investissements dans le transport terrestre était nécessaire. Un mécanisme fédéral officiel connu sous le nom de National Land Transport Programme (programme national pour le transport terrestre) a alors été créé afin de déterminer les priorités régionales qui devaient être financées.

La loi sur la gestion des transports terrestres (*Land Transport Management Act [LMTA]*), d'abord adoptée en 2003, puis modifiée en 2008, exigeait que les autorités régionales élaborent des stratégies régionales en matière de transport terrestre afin de définir la direction stratégique dans ce secteur pour chaque région sur une période de dix ans, en établissant les besoins et les rôles de tous les modes de transport terrestre. La *LMTA* a également permis de fonder la New Zealand Transport Agency (NZTA) et l'a désignée comme responsable du transport terrestre et de l'élaboration du National Land Transport Programme.<sup>60</sup> Ce programme est élaboré tous les

<sup>58</sup> Ministry of Transport. (2010). « SuperGold Card transport review ». <http://www.transport.govt.nz/ourwork/Land/SuperGoldCardreview/>

<sup>59</sup> New Zealand Transport Agency. (2010). « By bus, train or ferry ». <http://www.nzta.govt.nz/traffic/ways/bus-train-ferry/index.html>.

<sup>60</sup> Parliamentary Counsel Office/Te Tari Tohutohu Pāremata. (2010). *Land Transport Management Act 2003*.

trois ans et guide l'allocation du New Zealand Transport Fund (NLTF – Fonds pour le transport de Nouvelle-Zélande). Le NLTF, qui s'appuie sur des fonds dédiés, est utilisé pour financer :

- Les réseaux et les services de transports locaux fournis et cofinancés par les gouvernements locaux;
- Les activités dont la NZTA est responsable, notamment la gestion et la fourniture du réseau routier d'État et des services de transport;
- Le Road Policing Programme (programme de maintien de l'ordre sur les routes);
- La formation et la recherche dans le secteur.

Ce fonds permet de rassembler environ 3 milliards de dollars canadiens par an pour le transport terrestre, essentiellement grâce à la taxe d'immatriculation des véhicules, à une taxe d'accise sur l'essence et à une taxe sur les véhicules routiers à moteur diesel.

Le NLTF fournit des financements fédéraux pour les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation ainsi que des subventions pour les réseaux de transport collectif, et pour la recherche et le développement dans ce domaine. Au total, 6 millions de dollars canadiens sont versés pour la recherche et le développement en matière de transport chaque année, et les sujets de recherche sont choisis par les régions. Pour demander un financement du NLTF, les autorités régionales doivent déposer un programme régional pour les transports terrestres auprès de la NZTA. De plus, les subventions pour les projets d'immobilisation sont attribuées indépendamment de ce fonds pour les réseaux de transport collectif.<sup>61</sup> Comme nous

Une partie du New Zealand Transport Fund est utilisée pour fournir des financements fédéraux pour les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation, ainsi que des subventions pour les réseaux de transport collectif et pour la recherche et le développement dans ce domaine.

l'avons déjà dit, les coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif sont assumés à peu près à parts égales par le gouvernement national et les gouvernements régionaux. Ces derniers financent leur part grâce aux impôts fonciers. Généralement les dépenses en immobilisations sont financées de façon similaire. On pourrait donc considérer que le financement du gouvernement national pour le transport collectif est relativement prévisible. De plus, les financements ont augmenté au cours des dix dernières années (ils sont passés d'environ 66 millions de dollars canadiens en 2002-2003 à 260 millions de dollars canadiens en 2009-2010).<sup>62,63</sup> Le financement accordé au transport collectif ne devrait pas beaucoup varier dans un proche avenir, même si le National Land Transport Programme est révisé tous les trois ans. Toutefois, comme nous l'avons expliqué plus haut, le gouvernement national aimerait s'assurer que les ressources sont optimisées et a donc adopté une politique de récupération des frais afin d'augmenter le taux de récupération des frais d'utilisation.

Il faut souligner que la NZTA est distincte du gouvernement national et que les textes prévoient qu'elle décide de manière indépendante de la façon dont le NLTF est attribué. Toutefois, tous les trois ans, le ministre fédéral des transports publie une déclaration de politique gouvernementale qui énonce les priorités nationales et détermine, pour l'essentiel, les montants qui seront attribués aux routes nationales, aux routes locales et au transport collectif. De cette façon, il donne des directives à la NZTA sans préciser exactement quels projets doivent être financés par le NLTF.

<sup>61</sup> Ministry of Transport. (2011). Communication personnelle.

<sup>62</sup> Ministry of Transport. (2011). Communication personnelle.

<sup>63</sup> Ministry of Transport. (2010). *Rapport annuel 2009/2010*.

<http://www.transport.govt.nz/about/publications/Documents/MoT-Annual-Report-2009-10-FINAL.pdf>

C'est la raison pour laquelle les routes continuent à avoir la priorité sur le transport collectif en Nouvelle-Zélande et reçoivent davantage de financement du gouvernement national. Ainsi, bien que le transport collectif soit une priorité absolue à l'échelle régionale et que le financement pour ce secteur ait augmenté au cours des dernières années, le gouvernement national met actuellement l'accent sur l'achèvement des routes d'importance nationale (Routes of National Significance).<sup>64</sup> Ainsi, même si une politique de gestion des transports terrestres permet de disposer d'un financement prévisible et stable pour le transport collectif, il est possible que les routes demeurent prioritaires, ce qui va dans le sens d'une culture orientée vers l'automobile.

Ce qui précède nous amène aux débats actuels concernant le financement des infrastructures de transport ferroviaire. Les villes d'Auckland et de Wellington ont récemment pris la décision d'acheter une quantité importante de matériel roulant pour remplacer leur ancien matériel. Même si le gouvernement national admet qu'il sera nécessaire d'augmenter le financement du transport ferroviaire au cours des prochaines années, il préférerait limiter sa contribution à cet égard.<sup>61</sup> L'idéal serait d'avoir des taux de récupération des frais d'utilisation plus élevés et de faire en sorte que les gouvernements régionaux se chargent des subventions gouvernementales nécessaires. Il est également possible, bien que peu probable, que le gouvernement national insiste pour que le matériel roulant, actuellement propriété de l'État, soit détenu par des exploitants privés. Les répercussions qu'entraînerait un tel changement de propriétaire sont inconnues pour le moment.

## Secteur privé

En Nouvelle-Zélande, le secteur privé joue un rôle important dans le transport collectif. Les exploitants privés peuvent créer leurs propres services commerciaux à but lucratif ou fournir des services de transport collectif pour les autorités régionales. Jusqu'à une date récente, les autorités régionales du pays n'avaient pas réussi à réguler les services commerciaux de transport collectif. Après la déréglementation des services de transport collectif, au début des années 1990, toute personne ou entreprise admissible pouvait créer un service d'autobus, à tout moment, sans aucune subvention (à l'exception d'une compensation pour les tarifs réduits) à la condition que les normes fondamentales de sécurité et de qualité soient respectées et que les exploitants donnent un préavis de 21 jours avant toute immatriculation ou annulation d'immatriculation.<sup>65</sup> Ainsi, même si les conseils régionaux conservaient une fonction de planification et pouvaient indiquer les itinéraires et les niveaux de services souhaitables, ils n'exerçaient aucun contrôle sur la qualité ou sur le plan du service. Les autorités régionales ne pouvaient refuser ces services que s'ils avaient des répercussions négatives sur les services de transport collectif sous-traités.

Quant au reste du réseau, non desservi par les services commerciaux, les autorités régionales ont pu sous-traiter ses services par l'intermédiaire d'appels d'offres concurrentiels. Généralement, il s'agissait de contrats de services nets (c.-à-d. que les subventions de l'autorité régionale équivalaient au coût d'exploitation net) dans l'espoir que cela pousserait les exploitants à faire augmenter la fréquentation.

Au départ, l'objectif de la déréglementation des services était d'augmenter la concurrence, afin de réduire les coûts d'exploitation et les subventions du gouvernement. En fait, cette déréglementation a conduit à une absence d'intégration des réseaux et des tarifs, et à une diminution de la concurrence. Ainsi, à Auckland, quelques gros exploitants ont racheté les entreprises plus petites et dominant le marché. En outre, beaucoup d'exploitants commerciaux ont abandonné les services commerciaux peu rentables, avec peu de clients, et ont choisi de fournir davantage de services sous-traités. En effet, pour ce dernier type de service, la rentabilité est assurée même lorsque

---

<sup>64</sup> Ministry of Transport. (2009). « Roads of National Significance ». *Ministry of Transport* <http://www.transport.govt.nz/ourwork/Land/Pages/RoadsofNationalSignificance.aspx>

<sup>65</sup> Ashmore, D. and Mellor, A. (2010). « The 2008 New Zealand public transport management act: Rationale, key provisions, and parallels with the United Kingdom ». *Research in Transportation Economics*. 29: 164-182.

la fréquentation baisse ou lorsque les coûts augmentent. De plus, les conseils régionaux ont dû payer plus pour les services sous-traités parce que le nombre de propositions par appel d'offres est faible (p. ex. le nombre moyen de propositions par appel d'offres à Auckland et à Wellington en 2004-2005 était de 1,33 et 1,12).<sup>65</sup>

Ces problèmes ont conduit à la formation, en 2006, d'un groupe de travail technique réunissant des représentants du ministère des Transports, de l'Auckland Regional Transport Agency (ARTA), du conseil régional d'Auckland, de la Ville de North Shore, de Land Transport New Zealand et des exploitants d'autobus et de traversiers d'Auckland.<sup>65</sup> Ces représentants ont examiné quatre possibilités pour l'avenir et ont décidé que la meilleure solution était de permettre aux autorités régionales de choisir le modèle de marché qui répondait le mieux à leurs besoins.

La loi sur la gestion des transports collectifs (*Public Transport Management Act [PTMA]*) a donc été adoptée en 2008. Conformément à cette loi, les autorités régionales ont le droit de choisir le niveau d'influence dont elles veulent disposer sur les réseaux de transport collectif de leur région.<sup>65</sup> Cette influence peut supposer la définition de normes de qualité et de rendement ou d'autres moyens de contrôle des services commerciaux, voire le remplacement de ces services commerciaux par des services de transport collectif sous-traités (appels d'offres concurrentiels ou contrats négociés). C'est cette dernière approche que la région d'Auckland prévoit adopter. La loi précise également que les conseils régionaux doivent adopter un RPTP (plan régional de transport collectif) décrivant les services de transport collectif que le conseil régional envisage de fournir dans la région, et toutes les politiques concernant ce secteur. Les conseils régionaux peuvent se dispenser d'un RPTP uniquement s'ils n'ont pas l'intention de sous-traiter des services de transport collectif, d'imposer des contrôles aux services commerciaux de transport collectif ou de fournir une aide financière aux exploitants ou aux usagers des taxis ou des navettes. Les procédures de passation des marchés élaborées par les autorités régionales doivent également être approuvées par la NZTA.

Cependant, au moment de la rédaction de ce rapport, la *PTMA* n'a pas encore été complètement mise en œuvre, car le gouvernement fait face à une forte opposition de la part des exploitants privés de transport collectif, notamment à Auckland, qui estiment qu'il s'agit d'une politique injuste. On a donc formé un comité de travail qui regroupe les exploitants privés, les gouvernements régionaux et le gouvernement fédéral ainsi que les associations du secteur, afin d'élaborer une nouvelle politique de gestion du transport collectif. Cette nouvelle approche, plus collaborative, a permis d'obtenir quelques résultats positifs. Le système actuel d'immatriculation commerciale et de sous-traitance de services non commerciaux sera remplacé par un réseau de transport collectif entièrement sous contrat. En outre, chaque région devrait être divisée en unités commerciales, et les exploitants devront faire une offre pour des contrats globaux (c.-à-d. qu'ils devront exploiter les itinéraires très fréquentés et les itinéraires moins fréquentés) pour ces unités. Certaines unités pourraient être entièrement commerciales et ne pas nécessiter de subventions. De plus, on s'attend à ce que ce nouveau système crée des mesures incitatives pour que les exploitants réduisent leur dépendance aux subventions. La loi modifiée devrait être adoptée vers la fin de 2011.

### **Régions autonomes**

Toutes les régions sont traitées à peu près de la même manière.

### **Niveau d'intégration des politiques**

Comme nous l'avons précisé ci-dessus, la Nouvelle-Zélande dispose de plusieurs politiques liées au transport collectif. La *PTMA* et la *National Farebox Policy* concernent uniquement le transport collectif, tandis que la *Land Transport Management Act* inclut tous les modes de transport. En outre, la Nouvelle-Zélande a adopté une stratégie

nationale en matière de transports (la mise à jour la plus récente date de 2008), un document de haut niveau qui donne des directives générales pour tous les segments de l'industrie du transport.<sup>66</sup>

### **Aménagement du territoire et exigences de planification**

En Nouvelle-Zélande, les autorités régionales doivent élaborer trois plans de transport : la Regional Land Transport Strategy (stratégie régionale de transports terrestres), le Regional Land Transport Programme (programme régional de transports terrestres) et le Regional Public Transport Plan (plan régional de transport collectif). Elles élaborent également des plans à long terme pour répondre aux exigences de la *Local Government Act* (loi sur les gouvernements locaux) de 2002. Beaucoup de ces documents sont liés aux documents d'aménagement du territoire. Il existe donc une certaine intégration entre l'aménagement du territoire et la planification des transports. En outre, le gouvernement national semble vouloir davantage d'intégration à l'avenir. Cependant, pour l'instant, rien n'oblige les gouvernements locaux à prendre des engagements en matière d'aménagement du territoire pour recevoir des financements fédéraux pour les transports terrestres.

### **Collaboration**

Lors de l'élaboration de la législation néo-zélandaise en matière de passation des marchés, le gouvernement national a beaucoup collaboré avec le conseil régional d'Auckland. La NZTA, l'agence nationale des transports, travaille également en étroite collaboration avec les gouvernements locaux sur les questions relatives au transport collectif. Des discussions longues et continues entre le gouvernement national et les gouvernements locaux d'Auckland et de Wellington ont notamment eu lieu.

### **Leçons tirées**

L'exemple de la Nouvelle-Zélande montre que la déréglementation peut avoir des répercussions négatives importantes sur la qualité des services de transport collectif. Au fil du temps, il est possible que l'intégration et la qualité des services se dégradent, que les infrastructures ne soient pas maintenues en bon état et que la concurrence ne soit, finalement, pas encouragée, notamment lorsqu'un petit nombre d'entreprises répond aux appels d'offres.

De plus, l'expérience de la Nouvelle-Zélande montre que la création d'un groupe qui gère et attribue les fonds fédéraux pour le transport collectif peut être efficace. Cependant, on voit également que lorsque seul le gouvernement fédéral fournit un financement à long terme pour les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation du transport collectif, les fonds sont insuffisants, notamment si le gouvernement continue à privilégier la construction de routes plutôt que le transport collectif. En Nouvelle-Zélande (et probablement aussi au Canada), ce modèle d'investissements s'explique sans doute par le fait que les groupes de lobbying nationaux ont tendance à soutenir la construction de routes et non le transport collectif même si, au niveau régional et local, ce dernier secteur est souvent une priorité absolue. C'est pourquoi, au moins dans le cas de la Nouvelle-Zélande et du Canada, les gouvernements locaux seraient sans doute avantagés s'ils avaient le pouvoir de générer de nouvelles recettes pour financer leurs réseaux de transport collectif et n'étaient pas obligés de compter autant sur le financement fédéral.

Enfin, l'exemple récent de la *Public Transport Management Act* en Nouvelle-Zélande montre que lorsque les intervenants participent à l'élaboration des politiques, ils sont plus susceptibles de s'y conformer. Il s'agit d'une leçon importante que le Canada doit retenir pour l'élaboration de son cadre stratégique national en matière de transport collectif.

---

<sup>66</sup> Ministry of Transport. (2008). *New Zealand Transport Strategy 2008*.

<http://www.transport.govt.nz/ourwork/Documents/NZTS2008.pdf>. Remarque : Cette stratégie a été élaborée par le gouvernement précédent et devrait être prochainement remplacée par un nouveau document.

# Japon

## Introduction

Le Japon est le 10<sup>e</sup> pays le plus peuplé au monde; il compte 128,1 millions d'habitants vivant sur un territoire qui représente environ 40 % de la superficie de la Colombie-Britannique. La densité de population est de 339 personnes/km<sup>2</sup>, soit plus de 100 fois celle du Canada, qui est de 3 personnes/km<sup>2</sup>. Cependant, si l'on ne tient compte que de la surface habitable, la densité de population du Japon atteint environ 1000 personnes/km<sup>2</sup>. L'une des tendances remarquables est que la population a diminué dans les trois quarts des municipalités japonaises, tandis que la région métropolitaine de Tokyo et d'autres régions urbaines comptent de plus en plus d'habitants.<sup>67</sup> Cette concentration de population a favorisé le transport collectif dans les grandes zones urbaines. L'augmentation du nombre de personnes âgées, qui représentent maintenant 23 % de la population, constitue une autre tendance constante. La croissance démographique globale a ralenti pour atteindre seulement 0,2 % par an en 2010, et le nombre d'habitants devrait diminuer de 10 millions au cours des 20 prochaines années.

## Tendances en matière de transport collectif et de transport en général au Japon

Bien que la part modale du transport ferroviaire (mesurée en passagers-kilomètres) soit passée de 82 % en 1955 à 27 % aujourd'hui<sup>68</sup>, elle reste plus élevée que dans presque tous les pays d'Amérique du Nord et d'Europe. Dans les centres urbains comme Tokyo ou Osaka, le pourcentage de navetteurs utilisant le train est beaucoup plus élevé.

Le Japon a commencé à construire des routes revêtues et des autoroutes plus tard que l'Amérique du Nord, ce qui a permis au transport collectif de rester viable. La première autoroute n'a été construite qu'en 1964. À cette époque, seulement 4 % des routes du pays étaient revêtues. Aujourd'hui encore, le nombre de véhicules par personne est plus faible au Japon (593 pour 1000 personnes) qu'au Canada (605 pour 1000 personnes) ou aux États-Unis (809 pour 1000 personnes). Les coûts élevés que représentent l'achat et l'immatriculation d'une voiture, en plus du carburant et du stationnement pour un véhicule privé, ainsi que la congestion routière permanente découragent les habitants de posséder un véhicule tout en favorisant l'utilisation du transport collectif. Le taux de possession de véhicules a atteint son maximum en 2006 et diminue chaque année depuis. Cette baisse devrait s'accroître dans les années à venir en raison du faible taux de natalité et du pourcentage élevé de personnes âgées au Japon.

De plus en plus de groupes d'intervention populaires font valoir qu'il faut envisager autrement le transport collectif. Une organisation baptisée « réseau ferroviaire national de surface » (National Surface Rail Network) a été fondée en 2003 pour promouvoir la construction et l'élargissement de réseaux légers sur rail et de tramways au Japon. On pense qu'elle a favorisé l'adoption de la loi visant à promouvoir l'amélioration des systèmes légers sur rail.

Les coûts élevés de l'achat et de l'immatriculation d'une voiture, en plus du carburant et du stationnement pour un véhicule privé, ainsi que la congestion routière permanente découragent les habitants de posséder un véhicule tout en favorisant l'utilisation du transport collectif.

<sup>67</sup> Japan Today. (2011). « Japan's population shows slowest increase to 128,056,026 ».

<http://www.japantoday.com/category/national/view/japan-population-shows-slowest-increase-to-128056026> (Consulté le 8 février 2011)

<sup>68</sup> Enoch, M. and Nakamura, H. (2007). « Transport Policy and Organisation in Japan ».

<https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/retrieve/7582/license.txt> (Consulté le 15 janvier 2011)



## Cadre stratégique national en matière de transport collectif

Le ministère du Territoire, des Infrastructures et des Transports (MLIT) est l'organisme gouvernemental responsable du secteur des transports et de la régulation du transport collectif. Il a été créé en 2001, au moyen de la fusion du ministère des Transports (transport terrestre, maritime et aérien), du ministère de la Construction (routes et autoroutes), de l'Agence nationale du territoire et de l'Agence de développement d'Hokkaido. À présent, ce ministère étendu contrôle environ 80 % du budget pour les travaux publics. La fusion a permis de réaliser certaines économies, mais apparemment, les organismes continuent à élaborer leurs plans séparément, avec des objectifs différents et aucune direction stratégique globale. Ainsi, un programme de transports durables a été mis en œuvre par le MLIT, mais il n'est pas soutenu par les autres ministères.

Au Japon, le pouvoir gouvernemental est concentré au niveau national. Les politiques et les budgets locaux doivent être approuvés à l'échelle nationale. Cependant, les projets du gouvernement doivent être soutenus localement, puisque les conseils locaux disposent d'un droit de veto. Le gouvernement national a également commencé à déléguer certains pouvoirs, même s'il fournit toujours environ 60 % des recettes des gouvernements locaux. Huit districts administratifs sont chargés d'élaborer les politiques régionales de développement, qui sont ensuite mises en œuvre dans le cadre de plans de travaux publics d'une durée de cinq ans dans des secteurs comme celui des transports. Ces districts sont divisés en 47 préfectures, dont trois villes et la région d'Hokkaido. Toutes les préfectures, à l'exception de celle de Tokyo, sont divisées en villes ou villages.

Les préfectures contrôlent la planification des transports et d'autres infrastructures à l'échelle régionale, tandis que les villes s'en chargent au niveau local. Puisque généralement, les plans de transports ne sont pas élaborés au niveau local, la plupart des gouvernements locaux ne participent pas à la planification du transport collectif car ils ne disposent pas de moyens de contrôle officiels du processus. Toutefois, ils peuvent percevoir des taxes locales pour financer l'amélioration des routes.

Grâce au remembrement, les propriétaires privés rassemblent leurs terres pour créer des terrains plus vastes. Cette mesure est utilisée pour financer la construction de routes, de chemins de fer et de services publics.

Les réglementations de la circulation routière relèvent de l'Agence de la police nationale, qui est perçue comme un organisme empêchant la mise en œuvre de plans de transports plus modernes. Actuellement, il existe peu de bandes cyclables séparées ou de voies de service rapide par bus (SRB), puisque la police est réticente à approuver ces plans. D'autres réorientations stratégiques progressistes sont également freinées par le fait que les chercheurs en sécurité routière ne sont pas autorisés à accéder aux données de la police.

Contrairement à ce qui se passe dans beaucoup de pays développés, les autorités locales japonaises ne peuvent pas utiliser des mécanismes de prélèvement d'une redevance pour limiter les répercussions de nouvelles constructions sur les infrastructures existantes. La loi précise qu'un plan ne peut pas être accepté si la capacité est insuffisante pour supporter le trafic supplémentaire. Le remembrement a donc été utilisé pour permettre la construction de routes, de chemins de fer et de services publics. En rassemblant leurs terres, les propriétaires privés peuvent former des terrains plus grands, qui ont plus de valeur et sont mieux desservis. Ce système évite également aux gouvernements locaux d'avoir à assumer le coût de ces nouvelles infrastructures.

De manière générale, la mesure dans laquelle le gouvernement national soutient l'intégration de l'aménagement du territoire et des transports est extrêmement limitée. L'un des rapports consultés cite un urbaniste local qui explique

que « le contrôle de l'aménagement du territoire est considéré comme une limitation du choix de la population »<sup>69</sup> au Japon.

## Financement

Le gouvernement japonais a toujours considéré le transport collectif dans les zones urbaines comme un système devant être payé par les usagers, comme n'importe quelle autre industrie du secteur privé, sans qu'il soit nécessaire que le financement fourni par le gouvernement soit important.

La grande majorité des nouveaux projets ferroviaires ont été financés par des obligations qui sont remboursées grâce aux droits de transport. Toutefois, ce modèle pourrait bien changer car, en raison du prix élevé des terrains, les coûts de construction ont augmenté à tel point que de nouvelles sources de revenus seront peut-être nécessaires.

## Subventions des droits de passage

Généralement, les personnes âgées ne bénéficient pas de réductions dans le transport collectif au Japon. Des tarifs spéciaux sont proposés aux personnes âgées par Japan Rail, mais ce sont normalement des tarifs pour de longues distances et un certain nombre de trajets doivent être effectués pour bénéficier de réductions. Dans de nombreuses collectivités, des taxis collectifs sont utilisés pour combler l'écart entre le service d'autobus et les automobiles. Ils suivent des horaires fixes ou fonctionnent, en partie, à la demande<sup>70</sup>. Les conducteurs âgés de plus de 70 ans doivent suivre des cours de conduite obligatoires, et ceux âgés de plus de 75 ans doivent passer un test pour détecter d'éventuelles déficiences cognitives, ce qui entraîne une baisse de l'utilisation de l'automobile dans ce groupe d'âge.

## Financement des dépenses en immobilisations et des dépenses d'exploitation

Par rapport aux autres pays étudiés, les subventions versées pour le transport collectif au Japon sont limitées.

Jusqu'à une date très récente, les programmes spéciaux de subvention étaient utilisés principalement pour soutenir les projets de construction des organismes de transport collectif exploités par le gouvernement. Ainsi, le Programme de subvention des coûts de construction des métros a permis de financer 70 % des coûts de construction des infrastructures admissibles pour les métros publics et le métro de Tokyo. Cependant, un financement plus important est désormais accordé. Dans le cadre du budget fédéral 2010, le transport collectif a reçu 22,9 milliards de yens (soit 278,1 millions de dollars canadiens). Environ 30 % de ce montant était destiné à la conservation des itinéraires d'autobus locaux, 18 % était consacré à la revitalisation et à la réhabilitation du transport collectif local et 17 % a servi à faciliter l'accès aux installations de transport. Le reste a été accordé à des projets de remise en état des chemins de fer, d'acquisition d'autobus à plancher surbaissé et d'aménagement des arrêts. Dans le budget fédéral 2011, annoncé récemment, le montant consacré au transport collectif est supérieur de 42 % à celui du budget 2010.

Au Japon, les chemins de fer privés ont diversifié leurs activités avec succès en créant un vaste éventail d'entreprises dans des secteurs voisins comme les transports, l'hôtellerie, la vente au détail, la construction, les loisirs et les sports.

Bien que les 15 principaux chemins de fer privés financent près de 100 % de leurs dépenses d'exploitation grâce aux droits de transport, les sociétés de transport collectif des zones rurales ont vu le montant de leurs subventions augmenter progressivement. Ce montant est passé de 918 millions de yens en 1985 (4,9 millions de dollars

<sup>69</sup> Enoch, M. and Nakamura, H., Ibidem.

<sup>70</sup> Machek, E. (2010). Transportation Strategies for an Aging Population: Approaches in the United States and Japan. [http://www.mansfieldfdn.org/programs/program\\_pdfs/ppt\\_machek.pdf](http://www.mansfieldfdn.org/programs/program_pdfs/ppt_machek.pdf) (Consulté le 27 janvier 2011)

canadiens) à 3 milliards de yens en 1995 (41 millions de dollars canadiens) et 6,8 milliards de yens (83 millions de dollars canadiens) en 2010. Cela représente tout de même moins de 2 % des recettes générées par les chemins de fer privés. Les subventions ont été particulièrement nécessaires dans les zones à faible densité de population, notamment dans les zones rurales, car le gouvernement japonais a adopté une politique de libre concurrence dans les transports.

Les subventions qui existent sont basées sur le mode de transport. Les subventions pour les chemins de fer dans les zones urbaines sont principalement destinées à l'amélioration et à l'extension des lignes existantes des réseaux publics de métro. Dans les zones rurales, les services d'autobus reçoivent un financement pour le maintien du service. En outre, les traversiers et les routes aériennes vers les îles japonaises isolées sont financés afin que le lien avec l'île principale de Honshu soit maintenu.

### Participation du secteur privé

Au total, 88 entreprises privées de chemin de fer proposent un service passagers au Japon. Les 15 plus grands réseaux sont situés à Tokyo, à Yokohama et à Osaka. Ces entreprises ont d'abord été uniquement des exploitants ferroviaires, mais elles se sont vite diversifiées pour créer un large éventail de sociétés dont les activités dépendent de l'accessibilité favorisée par le chemin de fer. L'immobilier a toujours été l'activité la plus rentable pour les sociétés privées de chemin de fer, car ces dernières bénéficient de l'augmentation de la valeur des terrains consécutive à l'amélioration de l'accessibilité des propriétés situées près des gares. Des lignes d'autobus urbaines sont également exploitées par ces entreprises privées auxquelles le gouvernement a accordé un monopole dans certains endroits. Les autres activités importantes sont notamment les taxis, les traversiers, le camionnage, l'hôtellerie, la vente au détail, les agences de voyages, la construction, l'ingénierie, les loisirs et les sports.

Au Japon, une règle tacite veut que les réseaux ferroviaires urbains et les réseaux de transport collectif prennent en charge leurs propres coûts, sauf dans des cas particuliers comme la construction de nouvelles lignes de chemin de fer par des organismes publics et semi-publics. Les chemins de fer privés, même s'ils transportent la grande majorité des passagers dans les zones urbaines et sont généralement les exploitants les plus efficaces, ne peuvent pas recevoir de subventions. Pour recevoir des financements, les collectivités locales ont dû employer un exploitant public ou semi-public. Ces partenariats ont pris la forme de coentreprises entre le secteur public et le secteur privé.

De 1975 à 2003, la fréquentation des réseaux ferroviaires privés a augmenté de 124 %, malgré l'augmentation rapide du nombre de passagers des automobiles (232 %) et des avions (368 %).

Cependant, un changement de mentalité commence à s'opérer en raison de la difficulté, pour les exploitants privés, de maintenir un service dans les zones rurales confrontées à une baisse de la population et à une augmentation de l'utilisation des véhicules privés. Les répercussions de l'automobile sur l'environnement et la nécessité, pour le Japon, de disposer d'une plus grande indépendance

énergétique ont également joué un rôle important. La loi sur la revitalisation et la réhabilitation du transport collectif local (*Act on the Revitalization and Rehabilitation of Local Public Transit*), adoptée en 2007, a été le premier texte à aborder ces difficultés.

En raison de la part de marché importante détenue par les exploitants privés au Japon, les subventions pour le transport collectif sont beaucoup plus faibles que dans la plupart des pays étudiés. Au Japon, les services de transport collectif ont toujours été fournis par un grand nombre d'entreprises privées. La plupart de ces sociétés n'ont jamais cessé leur activité depuis leur fondation. De 1975 à 2003, la fréquentation des réseaux ferroviaires

privés a augmenté de 124 %, malgré l'augmentation rapide du nombre de passagers des automobiles (232 %) et des avions (368 %).

Le Japon a aboli les restrictions sur l'offre et la demande de transport de passagers entre 2000 et 2002, afin de développer un réseau plus efficace et de diminuer les droits de transport. En outre, Tokyo Metro (anciennement Teito Rapid Transit Authority, exploitant neuf lignes et 168 stations de métro à Tokyo) a été privatisée en 2004. Cependant, cette privatisation a entraîné des réductions de service et la suppression de lignes dans les zones où la fréquentation n'était pas suffisamment élevée. Le gouvernement est intervenu pour financer les coûts d'exploitation dans les endroits où la fréquentation était trop faible, et les résidents locaux ont pris des mesures pour améliorer et entretenir les services de transport collectif.

### **Niveau d'intégration des politiques**

La loi sur la revitalisation et la réhabilitation du transport collectif local a été adoptée en 2007 et concernait les zones urbaines comme les zones rurales. Dans le cadre de ce programme de trois ans, le gouvernement national finance et soutient l'élaboration, par les gouvernements locaux, de plans destinés à revitaliser les réseaux de transport collectif et la mise en œuvre de ces plans, ce qui comprend un financement destiné aux dépenses d'exploitation (pour une augmentation de la fréquence du service) et aux dépenses en immobilisations (pour l'achat de nouvelles voitures ou de nouveaux autobus). En 2010, le budget annuel de ce programme était de 40,2 millions de yens (506 000 dollars canadiens). Au total, 435 projets ont été sélectionnés pour recevoir des financements destinés à l'élaboration de plans locaux complets pour le transport collectif. Bien que le budget soit modeste, les résultats sont considérables. De nombreux plans avaient été élaborés en vue de remporter des subventions pour l'achat d'autobus communautaires dans des petites villes ou dans des villages, alors que d'autres visaient à financer des chemins de fer et des traversiers. Les fonds de la loi de 2007 ont été attribués en totalité, mais la loi sur la préservation et le maintien du transport collectif local<sup>71</sup> devrait être adoptée en 2011. Cette loi prévoit un budget de 30,53 milliards de yens (384 millions de dollars canadiens).

En outre, une nouvelle loi baptisée « loi fondamentale pour les transports »<sup>72</sup> (Basic Law for Transportation) est actuellement à l'étude. Elle énonce le droit au transport et d'autres concepts fondamentaux liés à ce secteur.

### **Aménagement du territoire et exigences de planification**

La loi sur l'accès facile aux transports (Barrier-Free Transportation Law) est entrée en vigueur en 2000 et prévoyait un financement pour les principales sociétés de transport, notamment les exploitants ferroviaires. Les fonds ont été utilisés pour ajouter des ascenseurs et des escaliers roulants dans les gares. La loi a atteint son objectif puisque la plupart des grandes gares sont maintenant équipées d'ascenseurs.

### **Collaboration**

Pour déposer une demande de financement dans le cadre de la loi sur la revitalisation des réseaux locaux de transport collectif, des comités d'intervenants sont formés. Ils regroupent des représentants du gouvernement local, des exploitants de services locaux de transport collectif, des entreprises locales, des écoles, des hôpitaux et des organisations à but non lucratif. Le comité commence par discuter du projet, puis le gouvernement local rédige une ébauche de proposition de projet à partir des conclusions du comité.

---

<sup>71</sup> General Federation of Private Railway and Bus Workers Union. (2011). « Act for Preserving and Maintaining Local Public Transit ». <http://www.pru.or.jp/document/download.php?id=3144> (Consulté le 10 février 2011).

<sup>72</sup> MLIT. (2010). « Enhancement of Measures to Enact a Basic Law for Transportation – Interim Report » <http://www.mlit.go.jp/common/000111071.pdf> (Consulté le 10 février 2011).

Le gouvernement national doit déléguer davantage de pouvoirs et de responsabilités aux gouvernements locaux. En effet, aujourd'hui encore au Japon, la plupart des décisions sont prises au niveau national. En outre, une meilleure intégration des politiques de transport collectif est nécessaire, car les programmes de subvention sont plutôt fragmentés et pourraient mieux correspondre aux objectifs plus larges. Bien que la loi sur la revitalisation et la réhabilitation concerne toutes les zones de transport rural, le Japon ne dispose toujours pas d'une politique de transport collectif complètement intégrée.

### **Leçons tirées**

En raison du succès des entreprises privées dans le domaine du transport en commun au Japon, le gouvernement national n'a pas eu besoin d'accorder des subventions importantes à ce secteur. Ce succès peut être partiellement attribué à la réglementation adoptée par le gouvernement qui incite la population à utiliser le transport collectif alors que l'utilisation de l'automobile est rendue chère, notamment par rapport à l'Amérique du Nord. Le secteur privé a bénéficié de densités de population élevées dans les villes japonaises et d'un étalement urbain relativement faible, du moins jusqu'à récemment. Les entreprises privées du secteur des transports ont également innové en se diversifiant dans l'immobilier, la vente au détail, les modes de transport (autobus, traversier, train et taxi), la construction, et d'autres industries.

Cependant, au cours des dix dernières années, le gouvernement national a été plus actif en raison de la situation financière des entreprises de transport qui s'est dégradée, du déclin de population dans les zones rurales, de l'utilisation accrue des véhicules et de la part croissante de personnes âgées dans la population. La déréglementation a également permis la fermeture de lignes de chemin de fer et d'autobus non rentables en dehors des principales zones urbaines, et le gouvernement a dû intervenir pour financer les services de transport collectif dans les petites villes.

# République de Corée

## Introduction

La République de Corée (ci-après dénommée « Corée ») occupe la moitié sud de la péninsule coréenne et compte 49 millions d'habitants pour une superficie de 99 538 km<sup>2</sup>, soit à peu près l'équivalent du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse réunis. Cela fait de la Corée le 23<sup>e</sup> pays au monde en termes de densité, puisqu'on y dénombre 491 personnes/km<sup>2</sup>, ce qui équivaut à environ 160 fois la densité du Canada (3 personnes/km<sup>2</sup>). Étant donné que les terres arables ne représentent que 30 % du pays, le reste étant montagneux, la densité de population dans les zones habitables est plus proche de 1600 personnes/km<sup>2</sup>.

La Corée est une république démocratique où le pouvoir exécutif est détenu par un président élu et par un premier ministre nommé par le président. Le conseil d'État définit les principales politiques du pays et regroupe les ministres des 15 ministères membres du Cabinet, le président et le premier ministre. Le ministère du Territoire, des Transports et des Affaires maritimes planifie les politiques de transports du pays, notamment celles concernant les routes, les chemins de fer, les autobus et d'autres systèmes de transport urbain. Jusqu'en 1995, les gouvernements locaux disposaient de peu d'autonomie puisqu'ils dépendaient directement des gouvernements provinciaux. Toutefois, depuis 1995, ils ont retrouvé une certaine autonomie puisque des assemblées locales sont maintenant élues dans chaque district, ville, région métropolitaine et province. Pourtant, aujourd'hui encore, la plupart des politiques sont décidées au niveau national avant d'être mises en œuvre au niveau provincial et local.

## Tendances en matière de transport collectif et de transport en général en Corée

Grâce à une densité de population élevée sur une surface réduite, la fréquentation du transport collectif est restée élevée en Corée. Comme la plupart des pays industrialisés, la Corée est de plus en plus urbanisée : 90 % de sa population vit en ville, contre seulement 40 % en 1960. Cependant, avec la hausse des revenus, le taux de possession de véhicules a lui aussi augmenté, à un taux d'environ 5 % chaque année au cours des dix dernières années. Pourtant, le nombre de véhicules par habitant (346 pour 1000 personnes) reste plus faible qu'au Canada et que dans presque tous les pays européens, et il est environ deux fois moins élevé qu'au Japon.

La demande de services de transport collectif a augmenté rapidement dans les années 1970 et 1980 avec l'explosion démographique et la croissance économique de la Corée. L'utilisation des véhicules personnels ne s'est accrue que dans les années 1990, mais elle a entraîné une baisse de la part modale du transport collectif, une augmentation de la congestion dans les zones urbaines et des problèmes de pollution atmosphérique. Les petites villes et les villes moyennes dépendent davantage de l'automobile que les grands centres urbains. Ainsi, la part modale de l'automobile dans des villes comme Chunan et Ahnyang atteint 30 %, contre 20 % seulement à Séoul.<sup>73</sup> Malgré une construction de routes et d'autoroutes continue depuis les années 1960, le train reste le principal moyen de transport en Corée. En général, deux types d'autobus, des autocars et des autobus urbains, desservent les centres urbains en suivant le même itinéraire. Les autocars exigent des droits de transport plus élevés, sont plus confortables et s'arrêtent moins souvent, tandis que les autobus urbains font des arrêts fréquents, comme c'est le cas dans la plupart des réseaux d'autobus.

---

<sup>73</sup> Kim, Kwang Sik & Hwang, Keeyeon. (2003). « Critical issues in the transformation of transportation policy in Korean metropolitan areas ». <http://www.easts.info/2003journal/papers/3142.pdf> (Consulté le 15 février 2011)

La plupart des chemins de fer coréens appartiennent à des sociétés privées, à l'exception des lignes de chemin de fer rapides exploitées par les gouvernements locaux et de celles exploitées par Korail (Korea Railroad Corporation).

Korail est une organisation contrôlée par le gouvernement qui assure des services intervilles de transport de passagers et de fret. C'est la Korea Rail Network Authority qui se charge de la construction et de l'entretien des voies. Korail exploite les deux lignes de chemin de fer à grande vitesse, connues sous le nom de Korea Train Express (KTX), qui relient Séoul, Busan et Gwangju. Korail exploite également quatre lignes de trains de banlieue à Séoul qui sont reliées au métro de la ville. Les sept plus grandes villes de Corée disposent de

Le nombre de véhicules par habitant (346 pour 1000 personnes) reste plus faible qu'au Canada et que dans presque tous les pays européens.

lignes de métro, bien que la plupart se trouvent à Séoul (14 lignes) et à Busan (3 lignes).

## Cadre stratégique national en matière de transport collectif

### Financement

Au niveau national, le financement des transports est assuré dans le cadre du budget général ainsi que du budget spécifiquement réservé aux dépenses d'infrastructure économique et sociale. Comme le montre le Tableau 3 ci-dessous, le montant total attribué au secteur ferroviaire urbain en 2010 était d'environ 11,5 milliards de wons (10 milliards de dollars canadiens), ce qui représente 7,7 % du budget total des transports. Bien que les services urbains de transport collectif soient assurés par des entreprises privées, les coûts de construction liés au métro sont assumés par le gouvernement central. Le financement de l'exploitation des autobus urbains est partagé à parts égales entre les gouvernements locaux et le gouvernement national. Ce dernier type de financement n'apparaît pas dans le budget des transports, car il s'agit d'un transfert de fonds du gouvernement fédéral aux gouvernements locaux. Le montant du financement national du transport collectif est donc finalement supérieur à 11 500 milliards de wons.

Tableau 3 : Budget des transports 2010 de la Corée

Investissements dans les transports	Total (en milliards de wons)	Montant en milliards de dollars canadiens	%	Transport collectif
Routes	77 281	67,3	51,4	
Chemins de fer régionaux	42 020	36,6	28,0	
Chemins de fer urbains	11 492	10,0	7,7	
Ports maritimes	18 565	16,2	12,4	11 492
Aéroports	666	0,6	0,4	
Autres	186	0,2	0,1	140
<b>Total</b>	<b>150 210</b>	<b>130,9</b>	<b>100,0</b>	<b>11 632</b>

### Subventions des droits de passage

Les jeunes de moins de 19 ans ont droit à des tarifs réduits, mais, en général, ce n'est pas le cas pour les personnes âgées. Les passagers handicapés sont divisés en deux catégories : ceux atteints de handicaps de niveau 1 à 3 et ceux atteints de handicaps de niveau 4 à 6. Ils bénéficient de réductions allant de 20 % à 50 % sur tous les principaux modes de transport.

## Financement des dépenses en immobilisations et des dépenses d'exploitation

Comme nous l'avons expliqué plus haut, la loi visant à soutenir le transport collectif et son utilisation, adoptée en 2005, détaille les principaux éléments de la stratégie nationale de transport collectif pour des réseaux de transport axés sur le transport collectif dans les zones urbaines. Elle définit des lignes directrices et des orientations pour le transport collectif au niveau local. Cette loi oblige les gouvernements locaux à élaborer un plan directeur pour le transport collectif tous les cinq ans. En plus de ces exigences en matière de planification, le gouvernement parraine des initiatives dans le cadre de la « stratégie des quatre S ». Ces quatre S représentent les mots anglais « *sustainable* » (durable), « *smart* » (intelligent), « *safe* » (sûr), et « *silver* » (argent) :

La taxe d'amélioration des transports (Transportation Improvement Charge) est perçue auprès des propriétaires de grandes installations dans les centres urbains pour faciliter les trajets vers ces installations.

### 1) Durable – Promouvoir avant tout des modes de transport durables

- a. Promotion du transport collectif : les installations de transport collectif doivent être prises en compte lors de l'élaboration de vastes projets de construction. Des subventions sont attribuées pour améliorer le transport collectif, par exemple pour mettre en place des lignes de service rapide par bus et pour acquérir des autobus à plancher surbaissé. Ainsi, la région métropolitaine de Séoul prévoit la construction de 540 km de lignes de service rapide par bus d'ici 2012.

Les services de transport sont également évalués, et les sociétés de transport collectif reçoivent des primes en fonction de la qualité de leur service. Un financement est également disponible pour des mesures assurant la priorité au transport collectif, par exemple pour des voies réservées aux autobus, des améliorations aux services de transport collectif, des recherches en matière de technologie des transports collectifs et l'utilisation de cartes de transport collectif électroniques. Certains éléments de cette politique ont été mis en place dès les années 1990. C'est par exemple le cas à Séoul, où des voies réservées aux autobus ont été ajoutées à l'autoroute de Kyung-Bu à cette époque.

Dans le cadre de la loi visant à soutenir le transport collectif et son utilisation, adoptée en 2005, les gouvernements locaux doivent élaborer un plan directeur pour le transport collectif tous les cinq ans.

grande vitesse (KTX) s'est également efforcé de créer des centres multimodaux, des centres commerciaux et des zones commerciales.

Le ministère du Territoire, des Transports et des Affaires maritimes a élaboré la loi sur l'efficacité des réseaux de transport (Transport System Efficiency Act) afin de construire un réseau de transport intégré et des gares multimodales. Ces éléments faciliteraient également les correspondances entre les lignes principales et les lignes locales. Le système coréen de transport ferroviaire à

- b. Gestion de la demande en matière de transport : le premier plan de tarification pour la congestion a été mis en place en 1996 pour les tunnels 1 et 2 de Namsan et a permis d'améliorer la vitesse de la circulation. Depuis, d'autres efforts importants ont été mis en œuvre pour faire payer les usagers de la route, voire pour réduire l'espace routier. L'exemple le plus impressionnant est la suppression de 5,8 km de l'autoroute urbaine aérienne de Cheonggye, un axe majeur qui relie le centre-ville à la banlieue de Séoul.



La taxe d'amélioration des transports (Transportation Improvement Charge) est une autre initiative dans le cadre de laquelle les propriétaires d'installations payent une certaine somme pour faciliter les trajets vers leur installation. Cette taxe concerne les bâtiments d'une surface supérieure à 1000 pieds carrés (soit 93 m<sup>2</sup>) dans les villes d'au moins 100 000 habitants. Les propriétaires des installations peuvent être dispensés de payer cette taxe ou la voir réduite s'ils mettent en œuvre des mesures destinées à limiter la circulation comme des stationnements payants, du covoiturage, un transport en navettes ou des jours interdits à la circulation.

Le financement du gouvernement national a permis la création d'une norme nationale d'adoption de cartes à puce pouvant être utilisées pour tous les modes de transport.

En outre, les quartiers des affaires centraux disposent de lignes directrices concernant le nombre maximal de places de stationnement autorisées dans les zones commerciales. À Séoul, par exemple, ces espaces représentent un total de 2,1 % de la superficie de la ville.

- c. Transports sans voitures : tous les gouvernements locaux doivent instaurer au moins une rue sans voitures, qui vient s'ajouter aux 27 déjà présentes dans 9 villes coréennes. En outre, la loi facilitant l'utilisation des vélos (*Bicycle-Use Facilitation Act*) de 1995 a permis d'augmenter le nombre de bandes cyclables, dont la longueur dépasse maintenant 10 000 km, ainsi que le nombre de porte-vélos, qui est aujourd'hui supérieur à 1 million. De plus, les exploitants d'autobus à moteur diesel ont reçu des fonds pour convertir leurs véhicules au gaz naturel comprimé (GNC). L'objectif est que 65 % des autobus urbains fonctionnent au GNC.

## 2) Intelligent – La technologie facilite l'usage du transport collectif

- a. Cartes à puce pour les transports collectifs : des fonds ont été attribués pour soutenir la création d'une norme nationale d'adoption de cartes à puce pouvant être utilisées pour tous les modes de transport. Une carte de paiement sans contact baptisée T-money est maintenant utilisée pour effectuer plus de 30 millions de transactions par jour dans le transport collectif. Le système de télépéage Hi-Pass, actuellement utilisé par environ 30 % des véhicules, concerne près de 50 % des autoroutes et sera élargi à 70 % d'entre elles d'ici 2013.
- b. Systèmes de transport intelligents (STI) : la Corée investira environ 230 millions de dollars par année entre 2008 et 2020 dans le cadre de son plan directeur pour le STI (ITS Master Plan).<sup>74</sup> Cette mesure a d'abord été mise en œuvre dans quatre villes modèles pour les STI, qui ont adopté des systèmes de régulation des feux et d'information de circulation en temps réel. Aujourd'hui, plus de 30 villes coréennes ont adopté un STI.
- c. Système d'information à bord des autobus pour les zones étendues : Un système d'information à bord des autobus recueille des renseignements en temps réel sur l'emplacement de ceux-ci, traite ces renseignements et les transmet aux usagers.

<sup>74</sup> Ezell, Stephen. (2010). « Explaining International IT Application Leadership: Intelligent Transportation Systems ». [http://www.itif.org/files/2010-1-27-ITS\\_Leadership.pdf](http://www.itif.org/files/2010-1-27-ITS_Leadership.pdf) (Consulté le 23 février 2011)

- d. Information en temps réel : Grâce au système d'information à bord des autobus, environ 9 300 véhicules et 300 arrêts d'autobus sont équipés de systèmes de localisation des autobus en temps réel et d'avis pour les usagers.

### **3) Sûrs – Application de mesures pour l'utilisation de la ceinture de sécurité et pour prévenir la conduite en état d'ivresse**

#### **4) Transport urbain argent – Promotion de la mobilité pour les personnes vulnérables**

- a. La loi sur le confort de la mobilité (*Mobility Convenience Act*) est destinée aux « personnes à mobilité réduite ». Cette loi vise à augmenter le nombre d'installations et d'équipements de confort relatifs à la mobilité dans les transports et sur les routes, et à assurer la commodité et la sécurité du transport des personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire les personnes handicapées, les personnes âgées, les jeunes enfants, les personnes accompagnées d'un bébé et les femmes enceintes.
- b. Étendre les technologies qui améliorent la commodité : celles-ci comprennent les autobus à plancher surbaissé (50 % des autobus urbains d'ici 2013) ainsi que les escaliers roulants et les ascenseurs dans les gares et dans les stations.

### **Participation du secteur privé**

En Corée, il est d'usage que le secteur privé exploite les lignes d'autobus alors que les organismes publics s'occupent des réseaux ferroviaires et du métro. Des partenariats public-privé n'ont été instaurés que pour la construction de ports et d'autoroutes et non pour l'infrastructure de transport collectif. Cependant, en 2004, une concession de CTE (construction-transfert-exploitation) a été accordée à Bombardier et à un certain nombre de sociétés coréennes de génie-conseils pour une ligne de train léger reliant Everland, un grand parc d'attractions, au métro de Séoul.<sup>75</sup> Depuis, grâce à la nouvelle approche des partenariats public-privé adoptée dans le cadre de la loi sur la participation privée aux infrastructures (*Private Participation in Infrastructure*) de 2005, un grand nombre de concessions ont été accordées. Les concessions de CTE concernent des projets de trains légers à Busan et Uijeongbu, la ligne de chemin de fer de l'aéroport international d'Incheon et deux lignes de métro à Séoul (la ligne 9 et la New Bundang Line).

Dans le cadre d'un modèle de CTE, le gouvernement accorde une concession pour une période donnée à une entreprise privée afin que celle-ci construise, exploite et gère le projet. Au cours de cette période, la société récupère son investissement et génère des bénéfices. Le gouvernement garantit un pourcentage des recettes estimées (généralement entre 60 % et 90 %). Avec un modèle de construction-transfert-location, le gouvernement devient propriétaire de l'installation lorsque celle-ci est construite, et l'exploitant privé obtient le droit de l'exploiter et de l'entretenir.

Les entreprises privées exploitent et entretiennent les autobus, tandis que le gouvernement réglemente les droits de transport, les trajets et l'intégration à d'autres lignes. Rien qu'à Séoul, 68 entreprises privées gèrent les lignes d'autobus. Avant l'accord conclu au début des années 2000, les sociétés privées étaient en concurrence les unes avec les autres, et chaque trajet représentait un monopole local. Les correspondances entre les entreprises posaient

---

<sup>75</sup> Cho, D., Huh, I., & Kim, S. (2006). « Private Sector Participation in Railway Projects in Korea ». <http://www.kimchang.com/UserFiles/files/Transportation.pdf> (Consulté le 24 janvier 2011)

problème, et les trajets n'étaient pas bien coordonnés. La solution était de garantir une subvention aux exploitants en exigeant, en contrepartie, que les trajets d'autobus soient remaniés et que les correspondances soient gratuites.<sup>76</sup>

### **Niveau d'intégration des politiques**

Depuis la création du ministère du Territoire, des Transports et des Affaires maritimes en 2006, la construction, la gestion et l'exploitation des réseaux de transport en Corée sont mieux intégrées. Cependant, certains problèmes doivent encore être résolus, par exemple la division de différentes fonctions de transport entre les autorités locales, une présence gouvernementale forte dans le domaine de la circulation locale et une planification au niveau local qui reste très influencée par le gouvernement national, puisque c'est lui qui contrôle le financement et les subventions. La division du pouvoir pour différentes fonctions rend la coordination difficile au niveau local. Ainsi, l'Agence nationale de la police est responsable des principales routes urbaines, des panneaux et des feux, tandis que les quartiers se chargent des zones en dehors des routes. La police joue également un rôle dans le domaine de la régulation du trafic, de la sécurité et de la réglementation du stationnement. De plus, elle a le pouvoir de modifier les lois sur la circulation routière.

La création d'un plus grand ministère a entraîné une centralisation accrue des pouvoirs et un contrôle plus important sur les politiques de transports des gouvernements locaux. Il est toujours difficile de créer une synergie entre les politiques sur les transports et des secteurs comme l'environnement, la logistique, l'aménagement du territoire et l'urbanisme, même si le nouveau ministère a permis d'améliorer les choses.

### **Aménagement du territoire et exigences de planification**

Comme nous l'avons expliqué plus haut, la loi visant à soutenir le transport collectif et son utilisation, adoptée en 2005, détaille les principaux éléments de la stratégie nationale de transport collectif pour des réseaux de transport axés sur le transport collectif dans les zones urbaines. Elle définit des lignes directrices pour le transport collectif au niveau local. Cette loi oblige les gouvernements national et locaux à élaborer un plan directeur pour le transport collectif tous les cinq ans.

Depuis 1972, des plans nationaux complets d'une durée de 10 ans ont été élaborés et ont servi de lignes directrices pour le développement et la gestion du territoire national, afin d'utiliser efficacement la superficie limitée de la Corée. En outre, un réseau de zones d'aménagement limité a été créé en 1971 afin de réduire la prolifération urbaine et de préserver l'environnement. Entre 1971 et 1977, 14 zones d'aménagement limité ont été désignées, ce qui représente une surface de 5 388 km<sup>2</sup>, soit 5,4 % de la superficie totale de la Corée (ministère de la Construction et des Transports, 2001). En 1999, une ébauche de plan d'amélioration excluait certaines parties de villes moyennes ou petites du réseau des zones d'aménagement limité avec une faible possibilité d'expansion urbaine, tout en désignant des zones à préserver et des espaces verts ou des parcs préservés/productifs.

La loi spéciale sur la gestion de la circulation étendue dans les régions métropolitaines (*Special Act on the Management of Wide Area Traffic in Metropolitan Areas*) [1997], mise en œuvre par le ministère de la Construction et des Transports, a permis d'élaborer, en 1999, le premier plan de transports pour région métropolitaine étendue d'une durée de cinq ans. Son objectif était de trouver une solution complète aux problèmes de circulation dans la région de Séoul.

La loi sur le confort de la mobilité (*Mobility Convenience Act*), adoptée en 2005, vise à améliorer la commodité et la sécurité des transports pour les personnes à mobilité réduite, qui représentent environ 25 % de la population

---

<sup>76</sup> Kim, S. (2010). « Seoul Subway World's 3<sup>rd</sup> Largest in Ridership ».

[http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz/2010/06/291\\_65888.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz/2010/06/291_65888.html) (Consulté le 5 mars 2011)

coréenne. La loi répartit ces personnes en cinq catégories : les personnes handicapées, les personnes âgées, les femmes enceintes, les jeunes enfants et les personnes accompagnées d'un bébé. Les stratégies prévues par cette loi sont notamment la création d'environnements à accès facile pour les piétons, la mise en place de carrefours multimodaux régionaux dans les principales stations, l'amélioration de l'accessibilité du transport en commun, la reconnaissance sociale des personnes à mobilité réduite et le financement de projets de recherche sur l'amélioration de la mobilité. La loi établit les responsabilités de l'industrie et des organismes gouvernementaux de transport collectif dans l'installation et l'entretien des infrastructures et des équipements.

Un autre texte, la loi fondamentale sur la croissance verte à faible intensité de carbone (*Basic Act on Low Carbon Green Growth*), a été rédigé par le comité présidentiel sur la croissance verte et adopté en janvier 2010.<sup>77</sup> La loi impose l'élaboration d'une stratégie nationale accompagnée d'un plan de mise en œuvre de cinq ans, l'établissement d'objectifs concrets de réduction des émissions de GES, une diminution de la consommation d'énergie et l'augmentation des sources d'énergie renouvelable. Elle prévoit des financements pour la recherche sur les technologies vertes et oblige le

gouvernement à soutenir l'économie et l'industrie vertes, et à faire en sorte que l'industrie traditionnelle soit plus durable. Elle exige également que les entreprises déclarent leurs émissions de GES et établit un cadre légal pour un système de « plafonnement et échange ». L'objectif de la Corée est de réduire ses émissions de GES de 30 % par rapport à un scénario de statu quo d'ici 2020. Bien que cette loi soit récente, elle aura sans doute des répercussions importantes sur le transport collectif en Corée dans les années à venir.

Le réseau de zones d'aménagement limité, qui recouvre 5,4 % de la superficie de la Corée, a été créé en 1971 afin de réduire la prolifération urbaine et de préserver l'environnement naturel.

## Collaboration

La loi visant à soutenir le transport collectif et son utilisation, adoptée en 2005, était le fruit d'une collaboration entre le gouvernement national, les instituts de recherche et les universités. Les idées venaient, pour la plupart, des instituts de recherche et des universités, et elles ont été transformées en documents stratégiques détaillés par le gouvernement national. Cette loi représente une étape majeure dans la création d'un plan à long terme plus complet et mieux intégré pour le soutien du transport en commun. Auparavant, les efforts étaient dispersés et de courte durée. La loi exige que les gouvernements locaux élaborent des plans de transport collectif, et un grand nombre de ces gouvernements devraient finir par mettre en place des services rapides par bus.

## Leçons tirées

Les sociétés de transport collectif coréennes ont bénéficié de la superficie limitée du pays, de sa densité de population élevée et de l'explosion démographique dans les villes. Avec l'augmentation de la congestion routière et du nombre de véhicules privés ces dernières années, le gouvernement national a pris des mesures destinées à stimuler l'utilisation du transport collectif et à augmenter le coût des déplacements en automobile. En outre, le réseau de zones d'aménagement limité a permis de réduire la prolifération urbaine et de préserver les terres cultivées et les espaces verts, tout en augmentant la viabilité du transport collectif puisque la densité de population était plus importante dans les zones constructibles.

<sup>77</sup> Ministère de la législation gouvernementale. (2010). « Framework Act on Low Carbon, Green Growth ». <http://www.uncsd2012.org/rio20/content/documents/South%20Korea%20Framework%20Act%20on%20Low%20Carbon%20Green%20Growth%202010.pdf> (Consulté le 6 mars 2011)

Les gouvernements national et locaux sont tenus d'élaborer tous les cinq ans un plan directeur pour le transport collectif qui met l'accent sur le développement à long terme du transport collectif. Les voies prioritaires pour autobus sont maintenant très répandues dans le pays, tout comme l'utilisation de cartes d'abonnement à puce valables pour tous les modes de transport. L'investissement dans la recherche et les technologies pour le transport collectif a également stimulé la mise en œuvre de ces dernières dans le pays. Beaucoup de politiques coréennes en matière de transport collectif sont relativement nouvelles. Aucune évaluation complète de leurs effets n'a donc encore été effectuée. La loi fondamentale sur la croissance verte à faible intensité de carbone (*Basic Act on Low Carbon Green Growth*), notamment, devrait freiner l'utilisation de l'automobile puisque son objectif est de réduire les émissions de GES de 30 % d'ici 2020.

## Royaume-Uni

### Introduction

Le Royaume-Uni compte à peu près 61,8 millions d'habitants<sup>78</sup>, soit environ deux fois plus que le Canada. Cependant, sa superficie est bien moindre et sa densité de population atteint 451 personnes/km<sup>2</sup>, soit approximativement 75 fois celle du Canada. Le taux de fréquentation des transports collectifs y est modéré, puisque ce mode de transport est utilisé pour environ 15 % des voyages d'affaires et des déplacements domicile-travail<sup>79</sup>, contre 11 % des déplacements liés au travail au Canada et 5 % aux États-Unis.<sup>80</sup> Cependant, comme en Amérique du Nord, la plupart des usagers des transports collectifs (notamment des autobus) n'ont pas d'autres possibilités (c.-à-d. vivent dans un ménage ne disposant pas d'une automobile)<sup>81</sup>, et le transport collectif ne parvient pas à offrir des solutions séduisantes pour de nombreux trajets. Toutefois, Londres constitue une exception. Malgré l'augmentation des revenus, généralement associée à une diminution de l'usage du transport collectif, le taux de fréquentation des services d'autobus et de transport ferroviaire a augmenté de manière importante au cours des 20 dernières années.<sup>82</sup>

La politique nationale en matière de transport collectif est intégrée à une politique nationale sur les transports qui, de manière générale, favorise la réduction des déplacements en automobile.

Il est difficile de parler de la politique nationale en matière de transport collectif au Royaume-Uni étant donné que ce pays est constitué de quatre nations (l'Angleterre, l'Irlande du Nord, l'Écosse et le Pays de Galles) et que le secteur des transports est décentralisé, sauf peut-être en ce qui concerne la sécurité. Le Grand Londres dispose également d'un degré d'autonomie important par rapport à d'autres parties de l'Angleterre. En effet, la ville domine l'économie du pays et abrite une très grande part des usagers du transport collectif de la nation. Il existe une longue tradition de services de transport collectif à Londres, où a été construit l'un des premiers réseaux ferroviaires souterrains au monde.

La politique nationale actuelle en matière de transport collectif est largement définie par la loi sur les transports (*Transport Act*) de 1985, qui a instauré la déréglementation des services d'autobus à l'exception de ceux de Londres, et par la loi sur les chemins de fer (*Railway Act*) de 1993, qui a privatisé la majeure partie du réseau ferroviaire. En ce qui concerne les services de transport collectif par autobus, la loi sur les transports de 1985 a été modifiée par la loi sur les transports locaux (*Local Transport Act*) de 2000 et par la loi sur les transports locaux de 2008, qui traitaient de sujets comme la coordination des services et d'autres moyens d'améliorer les services d'autobus locaux. Cette politique a également été influencée, ces dernières années, par le mouvement *localiste*, qui attribue davantage aux

<sup>78</sup> Office for National Statistics. (2009). « Population Estimates – UK Population grows to 61.8 million ». <http://www.statistics.gov.uk/cpi/nugget.asp?id=6> (Consulté le 28 avril 2011)

<sup>79</sup> Department for Transport. (2009). « National Travel Survey web table NTS0409 – Average number of trips and main mode: Great Britain, 2009 ». <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/nts/why-mode/nts0409.xls> (Consulté le 18 janvier 2011)

<sup>80</sup> United States Census Bureau. (2009). « 2005-2009 American Community Survey ». [http://factfinder.census.gov/servlet/DatasetMainPageServlet?\\_program=ACS&\\_submenuId=&\\_lang=en&\\_ds\\_name=ACS\\_2009\\_5YR\\_G00\\_&ts=](http://factfinder.census.gov/servlet/DatasetMainPageServlet?_program=ACS&_submenuId=&_lang=en&_ds_name=ACS_2009_5YR_G00_&ts=) (Consulté le 23 janvier 2011)

<sup>81</sup> Department for Transport. (2009). « National Travel Survey web table NTS0409 – Average number of trips and main mode: Great Britain, 2009 ». <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/nts/why-mode/nts0409.xls> (Consulté le 18 janvier 2011)

<sup>82</sup> Transport for London. (2010). Données de rendement du service

gouvernements locaux la responsabilité des services locaux. Les taux de fréquentation des autobus ont diminué de manière significative partout en Angleterre, sauf à Londres. Cette situation est due à la privatisation, qui a entraîné une augmentation des droits de transport et des réductions de services, accompagnées d'un encombrement des autobus.<sup>83</sup> Les taux de fréquentation continueront probablement à diminuer à court terme en raison des réductions budgétaires du gouvernement central, qui auront des répercussions sur le montant des subventions accordées aux exploitants d'autobus et des sommes transférées aux gouvernements locaux pour financer les services sociaux comme le transport collectif.

En ce qui concerne le transport collectif ferroviaire, les services sont généralement fournis par des sociétés de chemin de fer privées. Le matériel roulant appartient lui aussi à des sociétés privées et est fourni aux sociétés de chemin de fer par des conventions de bail. À la suite d'un accident ferroviaire majeur et de la faillite des entreprises privées auxquelles appartenaient les infrastructures, celles-ci sont maintenant, en majorité, entre les mains du secteur public.

La politique nationale en matière de transport collectif est intégrée à une politique nationale sur les transports qui, de manière générale, favorise la réduction des déplacements en automobile. On reconnaît que les déplacements en automobile ont de graves répercussions sur l'environnement et sur la santé de la population, et que la croissance continue de ces déplacements entraînera une augmentation de la congestion et une baisse de productivité. Ces dernières années, on s'est également aperçu que l'adoption de modes de transports plus durables apporterait des bénéfices économiques importants au pays et permettrait d'atteindre des objectifs environnementaux pour limiter le changement climatique.

Ces dernières années, le gouvernement central a dépensé environ 1 milliard de livres (1,76 milliard de dollars canadiens) par an pour financer les tarifs réduits et s'est engagé à maintenir ce niveau d'aide malgré les pressions exercées pour réduire le budget national.

## Financement

Les dépenses du gouvernement central pour les transports proviennent principalement des recettes générales.

Les employeurs bénéficient de certains avantages fiscaux s'ils fournissent à leurs employés un service d'autobus pour se rendre au travail ou des fonds pour l'utilisation d'un service d'autobus.<sup>84</sup>

## Subventions des droits de passage

Les tarifs réduits constituent une composante importante de la politique nationale du Royaume-Uni en matière de transport collectif. La loi exige que les personnes de 60 ans ou plus et les individus souffrant d'une quelconque forme de handicap puissent voyager gratuitement en autobus en fin de semaine et après 9 h 30 du lundi au vendredi. Ces personnes doivent demander leur carte de transport gratuit auprès du conseil local. Le gouvernement central accorde des fonds aux conseils locaux afin qu'ils attribuent cette carte. Ces dernières années, le gouvernement central a dépensé environ 1 milliard de livres (1,76 milliard de dollars canadiens) par an pour financer les tarifs réduits et s'est engagé à maintenir ce niveau d'aide malgré les pressions exercées pour réduire le budget national. En plus des avantages exigés par le gouvernement central, les gouvernements locaux peuvent choisir d'en accorder

<sup>83</sup> Knowles, D. and Abrantes, P. (2008). *Buses and Light Rail: Stalled en route?* in Docherty, I. and Shaw, J. (eds) *Traffic Jam: Ten Years of Sustainable Transport in the UK*, Policy Press, Bristol, Royaume-Uni.

<sup>84</sup> HM Revenues & Customs. (2011). Section 242 of 480 (2011): A Tax Guide <http://www.hmrc.gov.uk/guidance/480.pdf> (Consulté le 25 mars 2011)

d'autres avec leur propre budget, par exemple des tarifs réduits pour les jeunes ou les personnes à faibles revenus ou encore sur les services ferroviaires nationaux.

### **Financement des dépenses en immobilisations**

En Angleterre, le ministère des Transports (Department for Transport, ou DFT) fournit aux gouvernements locaux et aux autorités chargées du transport en dehors de Londres un financement pour les dépenses en immobilisations. En 2011, le nombre de programmes de financement destinés aux autorités locales a considérablement diminué, passant de 26 à 4<sup>85</sup>, de façon à permettre une plus grande souplesse dans l'utilisation des fonds. Parmi les voies de financement qui peuvent être utilisées pour les projets d'immobilisations, on note :

- Integrated Transportation Block (subvention globale intégrée pour le transport), qui fournira 1,3 milliard de livres (2,0 milliards de dollars canadiens) sur quatre ans aux bénéficiaires selon une formule fondée sur les besoins (en fonction d'intrants tels que l'achalandage, la congestion et les données démographiques) pour une gamme de projets liés au transport;
- Major Schemes Programme (programme de projets d'envergure), qui fournira 1,5 milliard de livres (2,3 milliards de dollars canadiens) sur quatre ans pour financer des projets liés au transport d'une valeur supérieure à 5 millions de livres (7,8 millions de dollars canadiens) ayant été choisis selon un processus concurrentiel;
- Local Sustainable Transport Fund (fonds pour le transport durable à l'échelle locale) [composante du capital], qui fournira 210 millions de livres (327 millions de dollars canadiens) sur quatre ans pour financer des projets d'immobilisations de petite envergure mais à fort impact qui seront retenus selon un processus concurrentiel;
- Local Highways Maintenance (entretien des réseaux routiers locaux), qui fournira plus de 3 milliards de livres (4,6 milliards de dollars canadiens) sur quatre ans aux bénéficiaires selon un processus d'allocation reposant sur une formule avec des intrants tels que les ponts et les débits de circulation.

De plus, parmi les autres voies de financement des dépenses en immobilisations offertes par le Department for Transport, on note une subvention pour les chemins de fer (Rail Grant), qui fournira 18,199 milliards de livres sur quatre ans pour financer les améliorations du réseau ferroviaire dans l'ensemble de la Grande-Bretagne<sup>86</sup>.

En outre, d'autres fonds, comme le Regional Growth Fund (fonds de croissance régional), qui fournira 1,4 milliard de livres (2,2 milliards de dollars canadiens) sur trois ans pour financer des projets encourageant la croissance de l'emploi et le développement économique, peuvent être utilisés pour financer les composantes liées au transport de projets de plus grande envergure.

### **Financement des dépenses d'exploitation**

Il existe aussi plusieurs sources de financement des dépenses d'exploitation des services de transport collectif qui proviennent directement du gouvernement central, notamment :

- Bus Service Operators Grant (subvention aux exploitants d'entreprises de transport par autobus), qui s'élevait à 436 millions de livres (679 millions de dollars canadiens) en 2009 pour compenser en partie les exploitants d'entreprises de transport par autobus en Grande-Bretagne des taxes qu'ils paient sur le carburant; ce financement devrait se poursuivre, mais à un niveau moindre et, éventuellement, d'une manière différente;
- Local Sustainable Transport Fund (fonds pour le transport durable à l'échelle locale) [composante d'exploitation], qui fournira 350 millions de livres (553 millions de dollars canadiens) sur quatre ans pour financer des initiatives locales en Angleterre, avec une répartition des fonds selon un processus concurrentiel.

---

<sup>85</sup> Department for Transport. (2011). *Creating Growth, Cutting Carbon: Making Sustainable Local Transport Happen* (livre blanc sur la politique)

<sup>86</sup> Revue des dépenses de 2010



Un financement pour les dépenses d'exploitation est aussi fourni pour les services ferroviaires, bien que ce financement soit compensé par les recettes générées par les accords de concession exclusive. Les gouvernements locaux peuvent aussi utiliser les subventions globales qu'ils reçoivent du gouvernement central pour financer les services de transport collectif.

### **Capacité à générer des recettes au niveau local**

Les gouvernements locaux en Angleterre ont peu de moyens de générer des recettes; contrairement au Canada, ils ne perçoivent pas d'impôts fonciers. Toutefois, la tarification routière est maintenant autorisée dans toutes les régions en vertu de la loi sur le transport local de 2000 (*Local Transport Act 2000*), même si peu de gouvernements locaux en dehors de Londres ont choisi de mettre cette capacité à profit. Les gouvernements locaux génèrent des recettes grâce aux frais de stationnement et à d'autres droits.

### **Participation du secteur privé**

La participation du secteur privé aux services de transport collectif au Royaume-Uni est importante. Certaines entreprises sont nées du démantèlement des sociétés publiques de transport par autobus et par chemin de fer. Leur participation est en grande partie régie par la réglementation de l'UE, qui vise à réduire les entraves à la concurrence sur le marché européen et à améliorer la transparence dans les accords financiers existants. De ce fait, de nombreuses entreprises internationales offrent aussi leurs services en Angleterre, tant pour le transport par autobus que pour le transport ferroviaire.

La plupart des services de transport par autobus sont exploités sur une base commerciale par des entreprises privées, ce qui signifie que ces dernières peuvent choisir les types d'horaire, les autobus et les parcours utilisés et qu'elles gardent tous les profits réalisés.

La plupart des services de transport par autobus sont exploités sur une base commerciale par des entreprises privées, ce qui signifie que ces dernières peuvent choisir les types d'horaire, les autobus et les parcours utilisés et qu'elles gardent tous les profits réalisés. Les 20 % restants (tel que mesuré en véhicules-km) des services sont fournis sur une base contractuelle par des entreprises privées et des gouvernements locaux ou des autorités chargées du transport. Ces services complètent généralement les services commerciaux offerts et peuvent comprendre des trajets plus tard le soir, lorsque les services d'autobus pourraient ne pas être commercialement viables pour une entreprise privée.

Cinq grandes sociétés de transport par autobus fournissent la majeure partie des services de transport de passagers par autobus en Angleterre. Dans certains secteurs, il est difficile pour les plus petites entreprises d'être en concurrence, ce qui empêche les gouvernements locaux et les autorités chargées du transport de bénéficier de la concurrence.

### **Inclusion sociale**

Le programme National Concessionary Fare (programme national de tarif préférentiel) vise à promouvoir l'inclusion sociale par la gratuité des transports.

### **Soutien administratif**

Au sein du Department for Transport, la direction de la politique des villes (*Cities Policy Branch*) travaille avec les autorités chargées du transport dans les six grandes régions métropolitaines en dehors de Londres, appelées *Passenger Transport Executives*. De plus, certaines divisions se concentrent sur un mode en particulier, comme les chemins de fer, le SLR et les autobus, et travaillent spécifiquement à l'élaboration des politiques liées à ces modes de transport.

En raison de la structure de la prestation des services de transport collectif en Angleterre, la gestion des franchises ferroviaires et la supervision de la sécurité et de la qualité des services offerts exigent un énorme effort administratif, ce qui pourrait limiter la rentabilité du système. Qui plus est, il faudra une aide administrative plus grande encore si l'on veut régler les problèmes d'intégration et de qualité des services.

### **Niveau d'intégration des politiques**

Même si l'on observe des signes de volonté du gouvernement central de promouvoir l'intégration des services de transport collectif, notamment par la fusion des voies de financement pour le transport, l'élargissement du mandat du groupe national de surveillance du transport des passagers avec la supervision des services de transport en autobus en plus des services ferroviaires, la promotion de la billetterie intégrée et l'intégration des plans de services de transport par autobus aux plans locaux de transport, il y a peu de signes d'intégration de la politique sur le transport collectif à d'autres politiques nationales. Les politiques sur le transport collectif peuvent reconnaître les politiques sur les changements climatiques et l'énergie, et vice et versa, mais les liens ne sont pas très solides.

### **Régions autonomes**

Londres, le Pays de Galles, l'Écosse et l'Irlande du Nord sont gérés indépendamment du gouvernement central, sauf pour certains domaines, comme la défense nationale. Londres fait l'objet d'un traitement différent en raison de sa grande taille et de son importance dans l'économie du Royaume-Uni.

Le transport collectif à Londres est géré par Transport for London. Il s'agit d'une agence multimodale qui supervise la billetterie, le métro, les franchises de services d'autobus, la tarification de la congestion et l'entretien du réseau routier. Transport for London définit les services d'autobus, et des entreprises privées soumissionnent ces services, itinéraire par itinéraire. Si la situation de Londres n'est pas représentative de l'Angleterre, sur le territoire européen continental, c'est la façon dont la plupart des services de transport collectif sont offerts. Transport for London reçoit environ 700 millions de livres (1 106 millions de dollars canadiens) par année du gouvernement central pour les services d'autobus, et beaucoup plus pour ses autres activités. Ce niveau de financement permet d'offrir un niveau élevé de service de transport collectif, et l'achalandage des autobus a augmenté considérablement à Londres ces dernières années.

### **Exigences en matière de planification**

La loi exige des plans de transport locaux depuis 2001. Selon les exigences actuelles, deux éléments de planification doivent être fournis, un proposant des stratégies et une politique et l'autre traitant de la mise en application<sup>87</sup>. Les gouvernements locaux disposent d'une certaine souplesse en ce qui concerne la durée de leurs plans. Il est obligatoire d'avoir recours à une consultation et d'inclure des politiques environnementales dans le travail de planification. La date limite d'avril 2011 pour les plans les plus récents a été fixée de façon à donner aux gouvernements locaux le temps de réagir aux changements résultant de la loi de 2008 sur les transports locaux (*Local Transport Act 2008*) et aux nouveaux pouvoirs dont ils disposent en matière d'ententes de services pour le transport par autobus et de tarification routière.

### **Concurrence avec les investissements routiers**

Davantage de fonds sont alloués aux investissements routiers, ce qui se justifie par le fait qu'il y a plus de personnes qui conduisent que d'usagers du transport collectif. Toutefois, on s'accorde généralement à dire que la politique

---

<sup>87</sup> Department for Transport. (2011). *Creating Growth, Cutting Carbon: Making Sustainable Local Transport Happen* (livre blanc sur la politique)

nationale vise à réduire le nombre de personnes au volant et à remplacer ces trajets en voiture par des déplacements au moyen de modes plus durables, en particulier pour les petites distances. Si les associations d'automobilistes représentent de puissantes forces de lobbying, on s'entend pour dire que l'ère du « prédire et agir » dans la construction des routes est révolue.

### **Niveau d'intérêt du gouvernement fédéral pour le transport collectif**

Le transport collectif suscite de l'intérêt, même si celui-ci est probablement plus grand pour les chemins de fer que pour l'autobus. Cette situation pourrait s'expliquer par le fait que les chemins de fer sont considérés comme faisant partie de l'infrastructure publique, tandis que les services d'autobus sont vus comme un service pouvant être réduit sans grandes conséquences et relevant davantage des gouvernements locaux. Le transport est une activité officiellement déléguée et n'est pas un thème caractéristique des campagnes électorales nationales, même s'il en est souvent un au niveau plus local, notamment lors des campagnes électorales à la mairie de Londres.

Le transport collectif fait l'objet d'un appui général; le débat s'oriente davantage sur le degré de financement qu'il doit recevoir.

### **Leçons tirées**

Londres est considérée comme un succès dans le domaine du transport collectif au Royaume-Uni, succès attribuable en partie à la rétention de la capacité à gérer les services d'autobus alors que le reste du pays les a privatisés, mais aussi à la mise en place de la tarification pour la congestion et aux investissements importants dans le transport collectif.

L'expérience au Royaume-Uni semble indiquer que le financement du transport est une plus grande priorité pour les gouvernements locaux que pour le gouvernement central.

Ces deux dernières variables sont vraisemblablement le résultat d'une forte volonté politique locale. Ce modèle pourrait être appliqué avec succès dans certaines des grandes villes du Canada, comme Toronto, Montréal, Vancouver ou Ottawa. En fait, vu les succès obtenus, d'autres régions métropolitaines britanniques prennent des mesures pour adopter le modèle londonien. Cela pourrait nécessiter de donner plus d'autonomie et de pouvoirs aux régions métropolitaines qu'elles en ont actuellement, ainsi que des moyens de générer davantage de recettes pour financer les investissements dans le transport collectif, puisque les sommes consacrées par habitant à Londres sont supérieures à celles versées dans les autres régions métropolitaines britanniques. L'expérience au Royaume-Uni semble indiquer que le financement du transport est une plus grande priorité pour les gouvernements locaux que pour le gouvernement central. Le transport collectif pourrait être encore plus vital à un pays tel que le Royaume-Uni, qui a peu de ressources naturelles comparativement au Canada, puisque ses villes sont réellement ses principaux moteurs de croissance.

Le nouveau fonds pour le transport durable à l'échelle locale du Royaume-Uni est une autre stratégie que le Canada pourrait envisager d'adopter. Ce programme finance les projets locaux visant à changer les comportements et à réduire la demande de déplacements en voiture. Quelques petits investissements au niveau local ont connu un certain succès, contribuant ainsi à une évolution importante vers des villes dotées de transports durables.

# Italie

## Introduction

La population de l'Italie est environ le double de celle du Canada, mais sa densité de population est environ 86 fois plus élevée, à 200,2 personnes/km<sup>2</sup>, comparativement à 3 personnes/km<sup>2</sup> au Canada. Elle compte une proportion élevée de personnes de plus de 60 ans et le plus fort taux de possession de véhicules de tous les pays européens pris en compte dans l'étude. La plus grande ville du pays est Rome, les autres grandes villes étant Milan, Naples, Turin, Palerme et Gênes.

L'Italie est dotée de réseaux de transport collectif prospères dans les grandes villes, où la part modale du transport collectif pour les déplacements motorisés est d'à peu près 29,3 %, alors qu'elle n'est en général que de 12 ou 13 % environ dans l'ensemble du pays<sup>88</sup>. Ce pays obtient de piètres résultats dans d'autres mesures du rendement, comme le recouvrement des coûts des services d'autobus locaux, le coût par kilomètre de services d'autobus offerts et l'âge moyen du parc d'autobus locaux. Le secteur du transport local a été façonné par la loi 422/97, mise en application en 1997, qui a transféré les responsabilités du transport local aux gouvernements régionaux et locaux<sup>89</sup>. Cette loi exige aussi la séparation des organismes de réglementation et d'exploitation des sociétés de transport collectif, la libéralisation du secteur (c.-à-d., permettre les appels d'offres pour les services), et des règles en matière de contrats qui soient conformes à la réglementation de la Commission européenne. Le rôle du gouvernement fédéral se limite en grande partie au financement des dépenses en immobilisations (environ 500 millions d'euros par année<sup>90</sup>), et s'il n'existe pas un document de politique unique, différentes lois nationales ont une incidence sur le transport collectif. L'Italie ayant signé le Protocole de Kyoto, elle a des obligations à respecter en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, et l'on s'attend à ce que le secteur du transport collectif joue un rôle dans l'atteinte de cet objectif. Comme dans d'autres pays européens, il existe une politique générale visant à réduire les déplacements en automobile en vue de mettre en place un système de transport plus durable.

## Financement

Le mécanisme de financement du transport collectif est influencé par le mouvement national qui vise à favoriser l'autosuffisance financière des gouvernements locaux et régionaux. D'importants problèmes de dépassements de budget par le passé ont régulièrement obligé le gouvernement central à payer l'excès de dépenses engendrées par les réseaux de transport collectif locaux. Pour résoudre ce problème, l'Italie a créé un fonds national pour le transport en 1982<sup>91</sup>. Toutefois, cette mesure s'est révélée tout aussi inefficace que le précédent système et a été progressivement abandonnée dans le cadre de réformes gouvernementales complètes.

L'objectif du mécanisme de financement du transport collectif est de permettre aux autorités locales d'être financièrement autosuffisantes.

<sup>88</sup> AASTRA. (2010). *Un Futuro da Construire*

<sup>89</sup> UITP. (2010). Organisation regroupant les principaux intervenants du secteur du transport collectif de courte distance

<sup>90</sup> AASTRA. (2011). Communication personnelle

<sup>91</sup> Piancenza, Massimiliano. (2000). *The Public Transit Systems in Italy: A Critical Analysis of the Regulatory Framework*

Pour maintenir un rendement financier minimal, 35 % des coûts d'exploitation du transport collectif doivent être couverts par les recettes tarifaires<sup>92</sup>.

### Subventions des droits de passage

Nous n'avons trouvé aucune documentation montrant une quelconque subvention des droits de passage par le gouvernement national.

### Financement des dépenses en immobilisations

La loi 211/92 a été promulguée afin de financer les dépenses en immobilisations pour améliorer le réseau de

Le gouvernement central assume aussi 75 % des coûts des véhicules utilisés pour le transport collectif, le reste du financement provenant des budgets des gouvernements régionaux et de l'autofinancement par les entreprises.

transport collectif. Ces fonds peuvent servir à payer jusqu'à 60 % des coûts des projets, et ils ont été utilisés pour étendre ou créer le métro, le tramway ou des services ferroviaires locaux.<sup>93</sup> Le gouvernement central paye aussi 75 % des coûts des véhicules utilisés pour le transport collectif, le reste du financement provenant des budgets des gouvernements régionaux et de l'auto-financement par les entreprises.<sup>94</sup>

### Financement des dépenses d'exploitation

Nous n'avons trouvé aucune documentation montrant un quelconque financement des dépenses d'exploitation par le gouvernement national. La responsabilité du financement des dépenses d'exploitation du transport collectif est largement répartie entre les gouvernements régionaux, qui doivent payer un montant fixe pour des services de base (définis comme étant nécessaires aux étudiants, aux travailleurs, aux bénéficiaires des services sociaux, à la protection de l'environnement, etc.), tandis que le gouvernement local peut financer tout service supplémentaire<sup>95</sup>.

### Capacité à générer des recettes au niveau local

Les gouvernements locaux et régionaux ont différents moyens d'augmenter leurs revenus pour financer leurs dépenses d'exploitation, non seulement pour le transport collectif, mais aussi pour un vaste éventail de services sociaux. Les gouvernements régionaux ont accès à une surtaxe sur le revenu des particuliers, à une surtaxe sur l'électricité, à une taxe sur l'immatriculation des véhicules à moteur, à une taxe d'assurance des véhicules à moteur et à une part des taxes sur les décharges<sup>96</sup>. Quant aux gouvernements locaux, ils ont accès à l'impôt sur le revenu des particuliers (dans une fourchette établie par le gouvernement national), à une surtaxe sur l'électricité, à une taxe communale sur la publicité, à une taxe sur l'évacuation des déchets et à d'autres droits imposés aux usagers des transports, comme la tarification routière (qui n'a été mise en place qu'à Milan) et les droits de stationnement<sup>97</sup>. En

<sup>92</sup> UITP. (2010). Organisation regroupant les principaux intervenants du secteur du transport collectif de courte distance

<sup>93</sup> Fraquelli et autres. (2001). *Costs and Technology of Public Transit Systems in Italy: Some Insights to Face Inefficiency*

<sup>94</sup> UITP. (2010). Organisation regroupant les principaux intervenants du secteur du transport collectif de courte distance

<sup>95</sup> Idem

<sup>96</sup> Frosini, Tommaso. (2010). *The Gamble of Fiscal Federalism in Italy*.

<sup>97</sup> Percoco, Marco. (2009). *Urban Transport Policies and the Environment: Evidence from Italy*.

dépit de leur capacité à générer des recettes, les gouvernements locaux ont souvent eu des manques à gagner et ont dû vendre des terrains municipaux pour payer les services gouvernementaux<sup>98</sup>.

### Participation du secteur privé

Par rapport à d'autres parties d'Europe, les entreprises privées jouent un rôle relativement peu important dans la prestation des services de transport collectif. Dans les grandes villes, les sociétés d'État continuent de posséder et d'exploiter les réseaux de transport collectif. Seuls 32 % environ des services de transport collectif (mesurés en véhicules-kilomètres) dans le pays sont offerts par le secteur privé, selon des données de 2002-2003<sup>99</sup>.

### Inclusion sociale

Il y a une obligation de service minimum, à la charge des régions, et les droits de passage sont maintenus bas pour faire du transport collectif une option viable pour les personnes à faibles revenus<sup>100</sup>.

### Niveau d'intégration des politiques

Il existe différents mécanismes pour l'aménagement du territoire, la planification de l'énergie et le contrôle de la pollution liée au transport local. Une loi nationale régit la planification spatiale<sup>101</sup> et exige des régions qu'elles élaborent des plans d'aménagement du territoire, qui servent à leur tour de base aux municipalités pour établir leurs propres plans. Cette loi exige aussi des plans pour le réseau de transport régional, la construction et la circulation locale, qui peuvent inclure des éléments relatifs au transport collectif. Dans la pratique, toutefois, il n'y a pas de lien entre les différents plans, et les lois ne sont pas aussi respectées en Italie que dans d'autres pays d'Europe (p. ex. en Allemagne)<sup>102</sup>.

On exige au niveau national que tout employeur de plus de 300 employés ait un responsable de la mobilité.

### Régions autonomes

Rien n'indique qu'il existe une région autonome en Italie; toutes les régions sont assujetties aux lois nationales en matière de transport collectif.

### Exigences en matière de planification

Les plans de transport locaux doivent conjuguer le développement économique, l'aménagement du territoire, le financement et le transport<sup>103</sup>. Chaque région urbaine dont la population dépasse 30 000 habitants est tenue d'élaborer un plan de transport multimodal standard, appelé *Piano Urbano del Traffico* (PUT). Toutefois, cette exigence n'est pas entièrement respectée et beaucoup de gouvernements locaux n'ont pas un tel plan. Néanmoins,

---

<sup>98</sup> Cinquième programme-cadre de la Commission européenne. (2002). *Reurbanisation on the condition of demographic change*.

<sup>99</sup> Bank of Italy. (2008). *Regulation and Disparities of Local Public Transport: Regional Disparities*.

<sup>100</sup> Fraquelli et autres. (2001). *Costs and Technology of Public Transit Systems in Italy: Some Insights to Face Inefficiency*.

<sup>101</sup> Cinquième programme-cadre de la Commission européenne. (2002). *Reurbanisation on the condition of demographic change*.

<sup>102</sup> Idem

<sup>103</sup> Piacenza, Massimiliano. (2000). *The Public Transit Systems in Italy: A Critical Analysis of the Regulatory Framework*

certaines régions urbaines peuvent prendre d'autres mesures en établissant un *Piano Urbana della Mobilita* (PUM), qui est essentiellement un plan de transport durable visant à réduire les trajets en voiture<sup>104</sup>.

### Niveau d'intérêt du gouvernement national pour le transport collectif

En raison du transfert de la responsabilité du transport local aux gouvernements régionaux et locaux dans les années 1990 et de l'absence de financement des dépenses en immobilisations pour le transport collectif, on présume que l'intérêt pour le transport collectif au niveau national est faible.

### Leçons tirées

On exige au niveau national que tout employeur de plus de 300 employés ait un responsable de la mobilité<sup>105</sup>. Il s'agit probablement d'une bonne politique, puisqu'elle met à contribution les institutions existantes et fait participer les entreprises aux questions de mobilité, mais il semble qu'elle ne soit pas entièrement respectée.

Même si un nombre accru de pouvoirs politiques ont été transférés aux gouvernements locaux et que les réformes fiscales semblent indiquer qu'une plus grande partie des recettes fiscales seront dépensées là où elles ont été prélevées, cela ne s'est pas encore traduit par une amélioration du transport collectif dans la majeure partie de l'Italie. Cette situation pourrait être attribuable à une trop faible capacité de production de recettes, à la stagnation des niveaux d'investissements et à un faible respect des règles de planification.

Chaque région urbaine dont la population dépasse 30 000 habitants doit produire un plan de transport multimodal standard, appelé *Piano Urbano del Traffico* (PUT).

De nombreuses mesures ont été prises pour réduire l'utilisation des automobiles, notamment l'élévation des frais de stationnement, mais l'absence d'autres possibilités de transport collectif adaptées signifie qu'il n'y a pas eu de changement modal visible dans le pays. Ainsi, la leçon à tirer pour le Canada est la suivante : les gouvernements provinciaux pourraient devoir guider les municipalités locales dans la mise en place des mécanismes locaux de production de recettes et l'élaboration de plans intégrés. De même, les recettes locales générées doivent servir à offrir des services de transport collectif de qualité, de façon à attirer de nouveaux usagers.

La séparation de la responsabilité des « services de base » et des « services supplémentaires » semble un autre problème de la politique sur le transport collectif en Italie. En raison de la nature des services de transport collectif, la distinction est subjective, et les passagers eux-mêmes ne distinguent pas les services de cette façon. Le Royaume-Uni se bute à un problème semblable, les entreprises privées fournissant certains services et les gouvernements locaux, d'autres services. Le Canada peut tirer comme leçon que les autorités locales chargées du transport collectif doivent avoir la liberté de choisir de quelle façon les fonds seront utilisés (c.-à-d. que l'affectation des crédits à des utilisations précises doit être réduite au minimum) et que les services doivent être offerts de manière intégrée.

<sup>104</sup> Percoco, Marco. (2009). *Urban Transport Policies and the Environment: Evidence from Italy*.

<sup>105</sup> UITP. (2005). *Bringing quality to life*.

# France

## Contexte général

La France a une superficie de 549 190 km<sup>2</sup> et comptait 62,3 millions<sup>106</sup> d'habitants en 2008, dont 85 % vivaient dans des régions urbaines<sup>107</sup>. La densité de population moyenne est de 113 personnes/km<sup>2</sup>, ce qui est considérablement plus élevé que la densité nationale moyenne de population du Canada, qui est de 3 personnes/km<sup>2</sup>. Comme d'autres pays d'Europe, les villes françaises datent d'avant l'ère de l'automobile et beaucoup d'entre elles ont toujours des structures centrales de villes médiévales, caractérisées par des rues étroites et des bâtiments de hauteur moyenne. Cet environnement urbain, plus dense que la plupart des villes canadiennes, favorise davantage le transport sur rail et les modes de transport à plus grande capacité.

Comme au Canada, la population française vieillit. En 2011, 29,5 % de la population française était âgée de 55 ou plus<sup>108</sup>. L'économie française a souffert de la récente crise économique. En 2008, le PIB de la France a pratiquement stagné et en 2009, il a diminué de 2,6 %. Le chômage, la croissance économique et la dette publique continuent d'être les priorités du président Sarkozy<sup>109</sup>.

## Tendances en matière de transport collectif et de transport en général en France

La surveillance du transport en France est divisée entre la région du Grand Paris, aussi appelée Île-de-France, et le reste du pays. L'autorité responsable du transport collectif en Île-de-France est le STIF. Il assure la coordination entre trois grands groupes d'exploitants d'entreprises de transport collectif : la RATP, cinquième acteur mondial dans le secteur du transport collectif, la SNCF et l'association OPTILE<sup>110</sup>. En général, les régions métropolitaines d'envergure ont toutes des organismes publics qui agissent à titre d'autorité chargée du transport et organisent les services de transport collectif sur leur territoire respectif. Ces autorités sont appelées AOT (autorités organisatrices de transports).

Depuis 2003, le nombre total de passagers-kilomètres parcourus par tous les modes de transport est resté constant. Il a augmenté pour le transport collectif et a diminué pour les voitures particulières.

Depuis 2003, le nombre global de passagers-kilomètres parcourus annuellement avec tous les modes de transport est resté relativement stable. Au cours de cette même période, le nombre de passagers-kilomètres du transport collectif en France a augmenté régulièrement. Le transport ferroviaire (y compris le voyage en chemin de fer régional et de longue distance) a augmenté d'environ 20 %, et le transport par autobus a augmenté de 15 %. L'utilisation de la voiture particulière a légèrement baissé<sup>111</sup>.

<sup>106</sup> Remarque : Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, la population de la France (y compris les territoires d'outre-mer) a atteint 65 millions d'habitants. Source : INSEE. 2011.

[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=0&ref\\_id=IP1332](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=IP1332)

<sup>107</sup> Division de la population du Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations unies. *World Urbanization Prospects: The 2009 Revision*, chiffres de 2010.

<sup>108</sup> Institut national des statistiques et des études économiques (INSEE). 2011.

[http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg\\_id=0&ref\\_id=NATnon02150](http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&ref_id=NATnon02150)

<sup>109</sup> Remarque : Taux de chômage de 23,7 % dans la tranche des 15 à 24 ans en 2009 (Source : INSEE)

<sup>110</sup> Site Web de la RATP. [http://www.ratp.fr/fr/ratp/c\\_5008/l-essentiel/](http://www.ratp.fr/fr/ratp/c_5008/l-essentiel/)

<sup>111</sup> INSEE, [http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg\\_id=0&ref\\_id=NATTEF13627&page=graph](http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&ref_id=NATTEF13627&page=graph)



Ces tendances sont encourageantes d'un point de vue politique, puisque les services de transport collectif ont augmenté dans la plupart des villes françaises. Les réseaux de système léger sur rail et de tramway sont considérés comme des outils de développement urbain et constituent une amélioration par rapport aux services d'autobus réguliers fonctionnant sur des voies de circulation mixtes.

Les investissements dans les réseaux de SLR et de tramway sont considérés comme des outils de développement plutôt que de simples investissements dans le transport.

Le *Grenelle Environnement*, une importante entreprise politique axée sur les défis climatiques et environnementaux, a établi que le transport collectif constitue une partie importante de la solution à ces problèmes. Selon cette entreprise, les besoins, jusqu'en 2020, d'une nouvelle infrastructure de transport collectif urbain fonctionnant sur des voies de guidage propres s'élevaient à 36 milliards d'euros environ<sup>112</sup>. Cette somme a été présentée dans le cadre d'une étude d'impact mise à jour des implications de la politique *Grenelle*<sup>113</sup>. Elle représente le coût de l'atteinte des objectifs établis et des politiques proposées pour le train léger, le service rapide par bus et les tramways, et non la somme réelle promise par le gouvernement pour les projets de transport collectif à l'heure actuelle.

Chaque citoyen fait en moyenne 3,15 déplacements par jour, un résultat stable dans l'ensemble du pays. L'utilisation de la voiture varie considérablement entre les villes denses comme Paris, où un déplacement sur huit est fait en voiture, et les régions périphériques, où la voiture est utilisée dans neuf déplacements sur dix. L'utilisation de la voiture reste prédominante, mais s'est stabilisée entre 1994 et 2008 dans les grandes villes de province et a diminué à Paris. Après des décennies de diminution, l'utilisation des modes de transport actif (marche et vélo) s'est stabilisée. La marche représente 20 % de tous les déplacements de semaine, et le vélo, un maigre pourcentage de 3 %. Si l'usage du vélo a augmenté dans les villes, il a diminué dans les régions rurales.

Globalement, la motorisation augmente : entre 1994 et 2008, la part de la population sans voiture a diminué, passant de 23 % à 19 %. Ainsi, même si chaque foyer conduit moins, le nombre total de véhicules-kilomètres parcourus en voiture particulière a augmenté.

## Cadre stratégique national en matière de transport collectif

### Transport collectif en Île-de-France

Comme nous l'avons indiqué précédemment, le transport en France est divisé géographiquement entre la région de la capitale, l'Île-de-France, et le reste du territoire français (y compris les territoires d'outre-mer). Le transport collectif en Île-de-France repose sur deux textes officiels, le décret de 1949 et l'ordonnance de 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs. La loi LOTI (*Loi d'orientation des transports intérieurs*) de 1982, qui énonce les principes de l'organisation et du financement du transport des passagers en France, et qui s'applique au reste du pays, ne concerne pas cette région<sup>114</sup>. En vertu de la loi de 2004 sur les libertés et responsabilités locales, l'autorité organisatrice de transports (AOT) pour la région est le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France).

<sup>112</sup> CITC. Club Innovations Transports des Collectivités. <http://www.innovations-transports.fr/La-captation-de-la-plus-value?lang=fr#origine>

<sup>113</sup> Site Web du Grenelle Environnement, <http://www.legrenelle-environnement.fr/grenelle-environnement/spip.php?article1018>

<sup>114</sup> La loi LOTI est maintenant codifiée dans le *Code des transports* et attribue aux autorités locales la responsabilité d'organiser le transport collectif en formant des AOT.

Le STIF représente les intérêts des collectivités locales et fournit des services de transport collectif par l'intermédiaire d'ententes avec différents exploitants d'entreprises de transport. Il délègue les services aux exploitants, les principaux étant la RATP (Régie autonome des transports parisiens), la SNCF (Société nationale des chemins de fer français) et 90 autres entreprises privées regroupées en une association appelée *OPTILE*<sup>115</sup>. La RATP exploite les métros, les autobus, les tramways et environ le tiers du RER (Réseau Express Régional) dans la région de l'Île-de-France et compte 44 000 employés, tandis que la SNCF reçoit 35 % du budget de transport collectif du STIF et exploite environ les deux tiers du RER et du réseau ferroviaire national français. La RATP et la SNCF signent des contrats de service de transport de trois ans (2004-2007, 2008-2011), tandis que les contrats des exploitants privés ont une durée de 11 ans (2007-2016). En 2009, les dépenses d'exploitation pour la région s'élevaient à 7,86 milliards d'euros (13,28 milliards de dollars canadiens au 2 janvier 2009), frais partagés entre les exploitants<sup>116</sup> (la RATP reçoit la moitié du budget total et la SNCF, un tiers). Le STIF est responsable de la gestion des budgets et des finances du transport collectif, ce qui comprend le cofinancement des améliorations avec la Région.

En 2008, on a utilisé la mise en concurrence dans 90 % des cas où les services de transport ont été délégués.

Dans le contexte européen d'harmonisation du cadre réglementaire et d'intégration des marchés, le STIF se prépare à une transition complète d'un marché monopolistique (où la RATP et la SNCF avaient le monopole de l'exploitation du transport collectif) vers un marché ouvert, comme l'exige le règlement n° 1370/2007 du Parlement européen datant du 23 octobre 2007. L'attribution des contrats en vertu de ce nouveau cadre réglementaire est semblable à une mise en concurrence, c'est-à-dire que l'exploitation du transport collectif est confiée par contrat à des exploitants chargés de fournir les services, d'en maintenir la qualité, et d'équilibrer les aspects financiers de leurs opérations.

### **Transport collectif en dehors de l'Île-de-France**

En dehors de l'Île-de-France, le transport collectif est régi par la loi LOTI de 1982. Cette loi nationale a été mise à jour en 1999 pour renforcer et simplifier la coopération intermunicipale, et a été complétée en 2000 par la loi SRU (*Solidarité et renouvellement urbains*). Ces textes ont simplifié la mise en place d'agences et de services de transport intermunicipal. Une des exigences de la loi LOTI est que les régions métropolitaines de plus de 100 000 habitants établissent des plans de mobilité urbaine.

La loi LOTI a été récemment complétée par la politique Grenelle Environnement<sup>117</sup>.

### **Options de délégation de services**

La loi LOTI délègue les responsabilités du transport collectif aux autorités locales, lesquelles forment des AOT, dont la mission comprend l'établissement des exigences minimales des contrats de service (à savoir, horaires, normes de rendement, sélection des exploitants de services de transport et définition des modes de gestion, financement et politiques tarifaires).

<sup>115</sup> OPTILE signifie Organisation professionnelle des Transports d'Île-de-France.

<sup>116</sup> STIF. (2011). <http://www.stif.info/organisation-missions/volet-economique/financement-transports-publics/131.html>

<sup>117</sup> Site Web de la Loi Grenelle, 2011. La loi *Grenelle 1* a été adoptée le 3 août 2009.

Les municipalités (en dehors de l'Île-de-France) ont deux options pour choisir les exploitants d'entreprises de transport collectif : attribution d'un contrat de service public après une mise en concurrence ou choix d'un exploitant interne (public)<sup>118</sup>. L'entente contractuelle la plus courante reste la délégation de service obtenue après un processus d'appel d'offres, qui exige de dresser des contrats d'une durée déterminée et de s'assurer qu'une partie du risque opérationnel est transférée aux exploitants, qui ont une motivation à maintenir un rendement élevé et un achalandage important, puisque ces variables sont étroitement liées aux recettes. Le concessionnaire rend compte annuellement à l'AOT compétente. Ce mode de fonctionnement est utilisé dans 78 % des cas où les services de transport collectif sont délégués. Entre 2005 et 2009, environ 40 % des contrats attribués par appel d'offres ont été confiés à un exploitant différent, signe d'un marché actif et concurrentiel. Comme au Canada, certaines villes françaises utilisent leur propre agence publique pour l'exploitation des services de transport collectif. La loi « Sapin » de 1993 oblige le recours à l'appel d'offres, mais n'interdit pas la prestation de services de transport collectif par des agences publiques. En 2008, 10 % des AOT ont utilisé des agences publiques pour les services de transport collectif.

Pour mettre en place le processus du Grenelle, le gouvernement national français s'est engagé à investir 2,5 milliards d'euros dans les réseaux de transport collectif exploités sur des voies de guidage dédiées.

### **Financement des dépenses en immobilisations et des dépenses d'exploitation**

Contrairement à l'Allemagne, où il existe un certain chevauchement entre les régimes de financement des dépenses en immobilisations et d'exploitation, les voies de financement françaises sont simples et distinguent clairement ces deux modes de financement. Si l'on combine le financement des dépenses en immobilisations et des dépenses d'exploitation, le gouvernement national français n'a fourni que 2,55 % des 19,2 milliards d'euros (28,1 milliards de dollars canadiens au 2 janvier 2008) consacrés au transport collectif en 2008<sup>119</sup>, c'est-à-dire 7,85 € par habitant (11,48 \$ par habitant au 2 janvier 2008). Pour la même année, le financement national total a représenté 0,03 % du PIB de la France en 2008, et le financement du transport collectif par les gouvernements locaux, 0,23 %. Au total, le financement du transport collectif en France représentait juste un peu plus du quart de 1 % de son PIB<sup>120</sup>. Comme on l'explique plus bas, les autres sources de revenus proviennent d'impôts spécialement affectés et des recettes tarifaires.

#### *Financement des dépenses en immobilisations*

En 2008, le gouvernement national a couvert environ 6 % (110 millions d'euros ou 146 millions de dollars canadiens au 2 janvier 2008) de toutes les dépenses en immobilisations en dehors de l'Île-de-France, et seulement 4 % en Île-de-France (71 millions d'euros ou 103,7 millions de dollars canadiens au 2 janvier 2008).

Toutefois, la politique Grenelle Environnement a changé l'ordre habituel des choses, puisque l'on a mis en évidence des besoins massifs d'investissements pour améliorer le transport collectif et réduire les émissions de gaz

<sup>118</sup> La mise en concurrence peut prendre la forme d'une délégation de service public ou d'un marché public. Le marché public est régi par une autre loi (*Code des marchés publics*) et reste une entente contractuelle entre l'AOT et l'exploitant d'entreprise de transport. Son inconvénient majeur est qu'il ne transfère pas le risque commercial aux exploitants. Ce mode de gestion reste relativement marginal, puisqu'il est utilisé par les AOT dans 12 % des cas, les 78 % restants correspondant à la délégation de service.

<sup>119</sup> GART. 2009. *L'année 2008 des transports urbains*. <http://www.gart.org/S-informer/Publications-du-GART/L-annee-2008-des-transport-urbains>

<sup>120</sup> OCDE. <http://stats.oecd.org/Index.aspx?lang=fr>

à effet de serre. C'était aussi la première fois que la société civile était pleinement consultée et était aux côtés de tous les fournisseurs de services publics dans le but de définir les principaux points de la politique gouvernementale sur les questions d'environnement et de développement durable pour les années à venir. En conséquence, le gouvernement national s'est engagé à investir, d'ici 2020, 2,5 milliards d'euros (3,32 milliards de dollars canadiens) dans les réseaux de transport collectif exploités sur des voies de guidage dédiées<sup>121</sup>. De ce fait, les tramways, qui revenaient déjà en force dans le paysage urbain français, gagnent en popularité, et des dizaines de projets sont mis en place dans le pays. C'est aussi le cas pour le SRB, mais dans une moindre mesure.

### *Financement des dépenses d'exploitation*

Globalement, le gouvernement national français joue un rôle limité dans le financement des dépenses d'exploitation. Il n'y a pas de transfert national aux autorités locales pour les aider à assumer les dépenses d'exploitation en soi. En dehors de l'Île-de-France, le financement du gouvernement national représentait 2 % seulement de toutes les dépenses d'exploitation; dont 40 % sont couverts par le versement transport et 30 %, par les autorités locales. Les chiffres sont semblables pour la région de l'Île-de-France, sauf que les recettes tarifaires couvrent une plus grande part des dépenses d'exploitation (26 % p/r à 17 %).

Une caractéristique importante du système de financement français est le versement transport. En 2008, le versement transport a permis de recueillir 2,9 milliards d'euros (3,85 milliards de dollars canadiens) en dehors de l'Île-de-France.

Comparativement à d'autres sources de financement, le versement transport reste le pilier de la politique sur les transports en France, comblant environ le tiers des besoins pour le financement des dépenses d'exploitation. Cette cotisation sociale doit être payée par les entreprises comptant neuf employés ou plus, en fonction de la somme totale annuelle des salaires. Le taux d'imposition varie de 0,55 % pour les villes de 10 000 à 100 000 habitants à 2,6 % dans la région de l'Île-de-France. Les villes de plus de 100 000 habitants peuvent appliquer un taux de 1 %, mais, caractéristique intéressante, elles peuvent bénéficier de 0,75 % supplémentaire si elles prévoient bâtir des lignes de transport collectif sur des voies de guidage dédiées (SRB, SLR, tramways), ce qui encourage les municipalités françaises à adopter ces modes de transport. Les plus grandes villes qui ont un réseau de transport collectif rapide, de SRB ou de SLR génèrent et conservent 60 % du financement total nécessaire.

En 2008, le versement transport a permis de recueillir 2,9 milliards d'euros (3,85 milliards de dollars canadiens) en dehors de l'Île-de-France, finançant ainsi le tiers des dépenses d'exploitation.

### *Captation de la plus-value foncière et immobilière*

En France, seuls quelques exploitants ont commencé à profiter de l'augmentation de la plus-value foncière et immobilière résultant des nouveaux investissements dans les transports. La RATP gère les terrains liés à ses infrastructures depuis les années 1990, mais en général, les autorités publiques françaises ne peuvent pas vraiment profiter des augmentations de la plus-value foncière et immobilière. Toutefois, la possibilité de leur accorder le droit de le faire est à l'étude<sup>122</sup>.

<sup>121</sup> Loi du Grenelle. 2009. <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020949548>

<sup>122</sup> CERTU- CITC : La captation de la plus-value foncière et immobilière : une nouvelle source de financement des infrastructures de transport collectif?

## Participation du secteur privé

La France sous-traite depuis longtemps les services de transport collectif à des sociétés privées ou publiques.

Pour ce qui est de la propriété des infrastructures, en dehors de l'Île-de-France, les AOT possèdent 82 % du matériel roulant, tandis que les 18 % restants appartiennent aux exploitants. Ces données peuvent sembler une part relativement faible de possession privée, mais si l'on examine les chiffres sur le plan du nombre de réseaux, et non du nombre total de véhicules, les exploitants privés possèdent en réalité des véhicules dans 40 % des réseaux français<sup>123</sup>. Pour ce qui est de l'exploitation du transport collectif, 78 % des agences qui en sont responsables ont choisi de la déléguer à des entreprises privées.

## Niveau d'intégration des politiques

Comme on le voit dans cette section, le transport collectif en France est relativement simple. Le gouvernement national ne réglemente pas les opérations quotidiennes, mais joue un rôle dans l'organisation du transport collectif en attribuant les compétences et en définissant les responsabilités. Les municipalités et les autorités locales s'organisent au niveau métropolitain ou régional pour former des AOT, qui délèguent ensuite les services de transport collectif à des exploitants privés.

Au niveau régional, des politiques et des plans d'aménagement du territoire tiennent compte de considérations liées aux transports, et vice versa. La réglementation en matière d'aménagement du territoire reste principalement la responsabilité des municipalités, qui se regroupent en AOT et gèrent le transport collectif. En ce sens, le degré d'intégration des politiques est relativement élevé.

## Aménagement du territoire et exigences de planification

Le lien entre l'aménagement du territoire et le transport est bien compris en France. En général, tant dans les politiques sur les transports que dans les politiques d'aménagement du territoire, un effort a été fait pour limiter la construction de routes et l'utilisation de la voiture en vue d'encourager le changement modal vers le transport collectif et des modes de transport actif. Là encore, le gouvernement national fournit les bases légales en exigeant des autorités locales des plans d'aménagement du territoire et de transport. La loi SRU de 2000 a réformé les lois sur l'aménagement du territoire et renforcé le lien entre les transports et l'aménagement du territoire, tant au niveau des politiques que des autorités responsables<sup>124</sup>. Les municipalités doivent aussi faire des plans d'aménagement du territoire qui respectent les plans régionaux, et les plans et projets relatifs aux transports ne doivent pas être en contradiction avec les plans locaux ou régionaux d'aménagement du territoire<sup>125</sup>.

## Collaboration

Contrairement au Canada, la France est un état unitaire. De ce fait, aucune collaboration entre des États n'est possible. Toutefois, comme on l'explique dans cette section, une collaboration horizontale entre les autorités locales est très bien développée et mandatée par le gouvernement central de façon à donner accès au financement national.

---

<sup>123</sup> GART. *L'année 2008 des transports urbains*, p.10.

<sup>124</sup> Remarque : Loi SRU (n° 2000-1208), *Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains*.

<sup>125</sup> Schémas de cohérence territoriale

En plus du gouvernement national, la France est subdivisée géographiquement en régions, en départements, en arrondissements et en cantons. Ces différentes structures coopèrent et s'associent à des fins diverses, y compris la gestion du transport. Cette intercommunalité peut prendre l'une des formes suivantes : 1) syndicat de communes, 2) communautés urbaines, 3) communautés d'agglomération, 4) communautés de communes. Ces associations administratives reçoivent divers pouvoirs fiscaux (les communautés de communes ont les pouvoirs fiscaux les plus réduits). Le transport collectif est organisé par des organismes gouvernementaux, qui utilisent les recettes fiscales locales pour financer un tiers des dépenses d'exploitation.

Le niveau municipal est le principal ordre de gouvernement chargé d'organiser et d'exploiter les services de transport collectif. Plus de 80 % des services de transport collectif sont transférés à des agences de coopération intermunicipales (communautés urbaines ou communauté d'agglomération). Le mandat de gouvernance de ces agences intermunicipales peut se limiter au transport collectif ou être plus large et comprendre d'autres services. Lorsqu'elles forment une AOT, à des fins d'efficacité et de commodité et non parce que la loi l'exige, elles ont généralement le monopole du transport collectif pour un secteur donné.

Le matériel roulant appartient généralement aux municipalités, soit en propriété complète soit en copropriété. Les services s'étendent aux périmètres de transport urbains dans lesquels un transport collectif est offert. Le transport interurbain est fourni par les Départements, reliés par un réseau routier et ferroviaire dont sont responsables les régions.

### **Leçons tirées**

Les leçons tirées des expériences de la France qui peuvent s'appliquer à la situation du Canada sont les suivantes :

- Le versement transport est une importante source de revenus pour les agences de transport françaises, constituant environ le tiers de leurs revenus totaux, et une telle taxe pourrait être envisagée au Canada, au niveau national, provincial ou municipal, à titre de politique nationale, provinciale ou locale. Étant donné qu'il s'appuie sur le salaire total payé par les entreprises, le versement transport fluctue avec l'économie, tout comme la demande de transport collectif, dans une certaine mesure. Par conséquent, il y a une corrélation entre le revenu tiré de la taxe et la demande de transport. Qui plus est, il diffère de la taxe sur le carburant, qui dépend de la quantité ou des prix de détail du carburant.
- En France, la coopération intermunicipale est favorisée par les lois nationales, et des politiques semblables pourraient être adoptées par le Canada.
- Les services de transport collectif français sont principalement offerts par des exploitants privés, par l'intermédiaire d'un processus de mise en concurrence. Cela permet de partager les risques entre les AOT et les exploitants d'entreprises de transport, ce qui augmente probablement l'efficacité des réseaux de transport collectif. Les Canadiens bénéficieraient très certainement d'une augmentation du nombre de services de transport collectif qui seraient offerts à la suite d'un processus de mise en concurrence.

# Allemagne

## Introduction

Comme le Canada, l'Allemagne est un état fédéral. Le gouvernement national, le *Bund*, comprend 16 *Länder*, ou États, qui sont eux-mêmes divisés en communautés (ou *Gemeinde*). Les pouvoirs du gouvernement national sont définis par la Constitution allemande. Tous les autres pouvoirs relèvent des ordres inférieurs de gouvernement.

Le territoire allemand couvre 357 120 km<sup>2</sup> et compte 82,1 millions d'habitants<sup>126</sup>; la densité de population est de 230 personnes/km<sup>2</sup>, ce qui est 77 fois la densité de population du Canada, qui est de 3 personnes/km<sup>2</sup>. Les trois quarts de la population allemande vivent dans des zones urbaines, un rapport semblable à celui des autres pays étudiés<sup>127</sup>.

L'Allemagne est confrontée à deux difficultés démographiques : une population vieillissante et une diminution de la population à long terme. Entre 2000 et 2008, la proportion de personnes de 60 ans et plus a augmenté de près de 13 %, atteignant 25,6 % de la population totale<sup>128</sup>. D'ici 2060, on s'attend à ce que la population allemande ne représente plus que 78 % de son niveau de 2010. Cette diminution de la population influencera la capacité du gouvernement allemand à financer un transport collectif de qualité, ce qui aura des répercussions sur les usagers.

## Tendances en matière de transport collectif et de transport en général en Allemagne

Du fait de l'augmentation du prix du carburant et d'autres facteurs, l'achalandage du transport collectif urbain a systématiquement augmenté depuis le tournant du millénaire, à un taux annuel moyen d'environ 1 %.

Globalement, de tous les modes de transport collectif, les réseaux de tramways ont connu la plus grande augmentation de l'achalandage total (22 % entre 2000 et 2008), même si le métro a enregistré des augmentations relatives supérieures (25 %). Parallèlement, l'achalandage des autobus a accusé une diminution de 4 %<sup>129</sup>.

En 2008, les entreprises de transport privées actives dans le domaine du transport collectif urbain et métropolitain, ainsi que le transport ferroviaire de passagers et de fret ont enregistré des augmentations des véhicules-kilomètres parcourus et de l'achalandage, de 2,5 % et de 1,3 %, respectivement. Au total, 9,6 milliards de déplacements en transport collectif et 90,6 milliards de personnes-kilomètres ont été consignés en 2008.

Parmi les différents modes de transport collectif, les réseaux de tramway ont connu la plus grande augmentation de l'achalandage total : 22 % entre 2000 et 2008.

<sup>126</sup> Remarque : Population de 2008. Source : Base de données des statistiques routières mondiales de la Fédération routière internationale 2003-2008. Les passagers-km pour le train comprennent les réseaux ferroviaires interurbains et intra-urbains. Les données sur la possession de véhicules sont celles de 2008, sauf pour la Russie, dont les données sont celles de 2007.

<sup>127</sup> Division de la population du Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations unies. *World Urbanization Prospects: The 2009 Revision*, chiffres de 2010. La population urbaine est définie comme la population de fait vivant dans des zones classées comme urbaines selon les critères utilisés pour chaque zone ou pays. Les données font référence au 1<sup>er</sup> juillet de l'année indiquée et sont présentées en milliers.

<sup>128</sup> Remarque : La population de 50 ans et plus était de 22,7 % en 2000. Source : VDV. (2009). *VDV Statistik 2009*. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen.

<sup>129</sup> VDV. (2009). *VDV Statistik 2009*. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. p.10.

Étant donné la récession économique (en 2009, le PIB a subi sa plus importante diminution depuis la Seconde Guerre mondiale), le transport collectif a eu un rendement relativement solide et a maintenu ses chiffres par rapport au transport de marchandises. La grande qualité du transport collectif est une caractéristique marquante de l'Allemagne depuis la réunification, ou même avant. Les vastes réseaux ferroviaires interurbains et la relative proximité des centres de population contribuent à de plus grands niveaux d'accessibilité. Comme en France, mais peut-être dans une moindre mesure, l'Allemagne a adopté le système de train léger avec un enthousiasme renouvelé au cours des dernières années. Des concepts novateurs tels que le tramway cargo<sup>130</sup>, le tram-train<sup>131</sup> et même le train magnétique à haute vitesse (Maglev) proviennent tous d'Allemagne, ce qui prouve l'intérêt de ce pays pour le transport collectif, même s'il a une très forte culture automobile (p. ex. BMW, Mercedes, Porsche, Volkswagen, Opel et Audi sont tous des fabricants d'automobiles allemands).

En vertu de la loi *Entflechtungsgesetz*, l'État allemand fournit environ 1,6 milliard d'euros (2,1 milliards de dollars canadiens en dollars de 2011) chaque année pour financer les dépenses en immobilisations du transport urbain.

### Cadre stratégique national en matière de transport collectif

En Allemagne, la réforme du fédéralisme de 2007 a transféré certains pouvoirs aux gouvernements des États, notamment l'entière responsabilité, le pouvoir décisionnaire et le pouvoir de gestion du budget en ce qui concerne le transport collectif. De ce fait, le gouvernement national ne gère pas les questions liées au transport collectif,

sauf pour transférer chaque année le financement alloué aux États et élaborer la réglementation. Les États répartissent les fonds entre les différentes villes et collectivités.

Le gouvernement national ne gère pas les questions liées au transport collectif, sauf pour transférer chaque année le financement alloué aux États et élaborer la réglementation.

En plus de la Constitution, les principales lois nationales régissant le transport collectif et l'allocation des fonds destinés au transport collectif sont décrites ci-dessous.

### Financement des dépenses en immobilisations et des dépenses d'exploitation

#### Fonds fédéraux

##### *Financement des dépenses en immobilisations*

La loi GVFG (*Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden* ou loi sur le soutien financier fédéral pour l'amélioration des conditions du transport dans les collectivités) décrit le montant de l'aide financière que doit fournir le gouvernement national pour financer les dépenses en immobilisations du transport collectif. Ces fonds fédéraux peuvent être utilisés par les gouvernements des États, à

<sup>130</sup> Le terme tramway cargo désigne des tramways transportant du fret sur des réseaux urbains, mis en place par la ville de Dresde et Volkswagen.

<sup>131</sup> Le tram-train fait référence au modèle utilisé à Karlsruhe, la première ville à utiliser des tramways sur les rails de la ville ET sur les lignes ferroviaires principales électrifiées de la DB (Deutsche Bahn). Le concept permet au même tramway d'offrir des services locaux, puis de changer de système d'alimentation électrique pour circuler sur les lignes ferroviaires principales (à un voltage supérieur) pour rejoindre une ville voisine et y offrir aussi un transport collectif local, ce qui élimine un transfert de mode et augmente l'aspect pratique.



leur discrétion, et servir à tout type de travail routier (p. ex. développement ou amélioration du réseau routier, voies réservées aux autobus, jonctions routières près des voies de chemin de fer et centres de transfert du fret) et de projets de transport collectif (p. ex. tramways ou SRB). Cependant, on accorde généralement une plus grande priorité aux améliorations liées au transport collectif.

En 2008, en vertu de la loi sur la régionalisation du transport en commun, l'État allemand a transféré 6,7 milliards d'euros aux *Länder*, principalement pour couvrir les dépenses d'exploitation.

Le financement fourni en vertu de la loi GVFG est divisé conformément aux dispositions de la loi *Entflechtungsgesetz (EntflechtG)*,<sup>132</sup> qui précise que 75,8 % des fonds de la GVFG vont à l'Allemagne de l'Ouest et 24,2 %, à l'Allemagne de l'Est. Cette voie de financement, qui est distribuée par l'intermédiaire de deux programmes – l'un fédéral et l'autre d'État – apporte un financement annuel d'environ 1,6 milliard d'euros (2,1 milliards de dollars canadiens en dollars de 2011) pour couvrir les dépenses en immobilisations du transport urbain<sup>133,134</sup>. Ces deux programmes sont les suivants :

#### Programme d'État :

- Quatre-vingt pour cent des fonds sont assignés à ce programme d'État, et ils sont alloués aux États selon la formule suivante : 75,8 % de tous les fonds destinés aux investissements vont à l'Allemagne de l'Ouest et 24,2 %, à l'Allemagne de l'Est.
- Cette formule de financement expirera à la fin de 2013, et une nouvelle formule axée exclusivement sur les investissements sera négociée pour 2014-2019.

#### Programme fédéral :

- Vingt pour cent des fonds sont alloués au ministère des Transports, qui a des programmes dont les États peuvent se prévaloir pour financer des projets.
- Le programme fédéral comprend des investissements réservés au réseau de transport de passagers par métro, géré par la Deutsche Bahn AG, et qui fournit annuellement 336 millions d'euros (447,5 millions de dollars canadiens en dollars de 2011). Ces fonds peuvent servir à financer des projets ferroviaires urbains et régionaux (S-Bahn, services interurbains) [plus de 50 millions d'euros ou 66 millions de dollars canadiens en dollars de 2011], jusqu'à concurrence de 60 % des coûts.
- Il existe aussi un programme de recherche sur le transport urbain – le seul en son genre en Allemagne – qui reçoit environ 4,2 millions d'euros (5,6 millions de dollars canadiens en dollars de 2011) chaque année.

Les sociétés ferroviaires ne reçoivent pas de financement fédéral (la Deutsche Bahn, société ferroviaire nationale, et ses filiales), puisqu'elles sont censées être économiquement viables.

Tous les fonds décrits plus haut ne concernent pas uniquement le transport urbain, mais ils ont quand même été inclus au tableau de l'annexe A, car il n'a pas été possible de trouver une décomposition plus détaillée de leur allocation.

<sup>132</sup> Entflechtungsgesetz.

<sup>133</sup> BMVBS. 2010. Site Web. <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/EN/Artikel/IR/federal-financial-aid-to-improve-transport-at-the-local-authority-level.html>

<sup>134</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. 2011. VDV Statistik 2009., [http://www.vdv.de/module/layout\\_upload/jb2009.pdf](http://www.vdv.de/module/layout_upload/jb2009.pdf)

## Financement des dépenses d'exploitation

La deuxième voie de financement fédéral est régie par la *RegG* (loi sur la régionalisation du transport collectif)<sup>135</sup>. En 2008, en vertu de la *RegG*, un total de 6,7 milliards d'euros (9,8 milliards de dollars canadiens) a été transféré du gouvernement national aux gouvernements d'État pour les services de transport collectif. Ces fonds, recueillis par un impôt sur les huiles de pétrole, sont répartis entre les États en fonction d'une formule précise. La *RegG* porte sur les dépenses d'exploitation et une partie du financement des dépenses d'immobilisations pour des initiatives liées au transport collectif et au réseau routier.

Ensemble, les lois *RegG* et *GVFG/EntflechtG* représentaient un financement de 8,3 milliards d'euros (12,1 milliards de dollars canadiens) en 2008. Il s'agit de sources de financement récurrentes et stables à la disposition des États pour financer les dépenses d'exploitation du transport collectif et les investissements dans l'infrastructure. La souplesse de ce système permet de financer des travaux routiers, même si la majeure partie des fonds est utilisée pour les services de transport collectif.

## Contributions des gouvernements des États

Les gouvernements des États contribuent aussi au financement du transport collectif en vertu de la loi *PbefG* (loi sur le transport des passagers), qui constitue la principale réglementation régissant la prestation de services de transport collectif et décrit les pouvoirs, les obligations et les responsabilités de chaque intervenant (gouvernement d'État, gouvernement local, entreprises privées) ainsi que les responsabilités financières des gouvernements d'État<sup>136</sup>. En 2008, les contributions des gouvernements d'État s'élevaient à 907,2 millions d'euros (1,3 milliard de dollars canadiens), soit un peu moins de 10 % des contributions gouvernementales totales.

Les fonds transférés en vertu de la *RegG* et de la *GVFG/EntflechtG* représentaient un financement de 8,3 milliards d'euros en 2008.

Ainsi, en 2008, le gouvernement national et les gouvernements d'État ont dépensé un total d'environ 9,2 milliards d'euros (13,5 milliards de dollars au 2 janvier 2008) dans le transport collectif local (en supposant que la majeure partie du financement alloué par la *RegG* et la *GVFG* sert au transport collectif). Environ 90 % de cette somme provenaient des sources de financement fédérales (la Constitution allemande n'autorise pas les villes à prélever des taxes pour financer le transport collectif). Ce montant total représente environ 3 % du budget fédéral complet, qui s'élevait à 283,2 milliards d'euros (414,3 milliards de dollars canadiens au 2 janvier 2008) en 2008.<sup>137</sup>

## Division de la politique fédérale

Au niveau national, le ministère des Transports est aussi chargé du logement et du développement urbain. L'intégration de ces trois fonctions dans un même ministère illustre le fait que l'Allemagne reconnaît le lien étroit entre l'aménagement du territoire et le transport (bien qu'on ne sache pas exactement comment cela a amélioré la planification, le développement de projets, etc.). Il y a aussi des ministères qui se concentrent spécifiquement

<sup>135</sup> Bundesministerium der Justiz. 2011. *RegG*, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. <http://www.gesetze-im-internet.de/regg/index.html>

<sup>136</sup> Bundesministerium der Justiz. 2011. *PBefG* Personenbeförderungsgesetz, <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>

<sup>137</sup> Ministère allemand des Finances, aperçu du budget fédéral de 2008 (Übersichten zum Bundeshaushaltsplan 2008), [http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2008/pdf/vorsp/vsp\\_i.pdf](http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2008/pdf/vorsp/vsp_i.pdf)

sur l'intégration des politiques au niveau de l'Europe, du pays et des États, tandis que d'autres sont axés sur les nouvelles technologies, y compris les technologies liées au transport collectif.

### **Niveau d'intégration des politiques**

En Allemagne, toutes les lois et politiques, y compris les plans et les projets liés au transport, doivent respecter les lois de tous les ordres de gouvernement supérieurs (fédéral → d'État → régional → municipal → de quartier). Par conséquent, le niveau d'intégration entre les plans et les projets de transport entre les différents niveaux de gouvernement est élevé.

### **Aménagement du territoire et exigences de planification**

En ce qui a trait à l'intégration de la planification du transport et de l'aménagement du territoire, les projets qui bénéficient d'un financement fédéral doivent suivre les plans d'aménagement du territoire et de transport déjà en place, plans qui doivent être intégrés. Pour ce qui est du transport, l'aménagement du territoire est organisé par les municipalités et supervisé par les gouvernements d'État, qui fournissent le financement mais ne gèrent pas les politiques sur l'aménagement du territoire.

Le gouvernement national élabore le plan directeur fédéral pour le transport, qui est mis au scrutin au parlement fédéral et à un organe législatif ressemblant au Sénat canadien, en fonction de la représentation des provinces. Les organismes de gouvernance de moindre niveau peuvent proposer des projets, pour lesquels ils fournissent des données à l'appui du processus d'évaluation.

Les gouvernements d'État et locaux influencent le processus en ce sens qu'ils contrôlent les procédures légales de la phase de mise en œuvre. Plus précisément, les gouvernements d'État doivent confirmer que les projets ne contredisent pas leur « loi sur le développement spatial » (*Raumordnungsgesetz*) et qu'ils peuvent s'y intégrer. Les collectivités locales participent aux étapes finales de la conception de l'alignement d'un projet, tel qu'il est énoncé dans la « loi sur les spécifications locales et la définition d'un plan » (*Planfeststellung*).

### **Participation du secteur privé**

Le secteur du transport collectif en Allemagne s'est ouvert à la participation du secteur privé depuis plusieurs décennies. Ce dernier joue un rôle important dans la prestation des services de transport collectif, puisque les agences de transport publiques utilisent souvent des filiales pour la prestation des services, l'entretien de l'équipement et la réalisation des projets. De même, des exploitants commerciaux fournissent aussi des services de transport.

Un des tournants décisifs pour cet aspect a été la « privatisation » en 1994 de la Deutsche Bahn (DB), l'ancienne société nationale des chemins de fer, qui a été réformée et suit maintenant un modèle de société de portefeuille privé. La DB, qui est actuellement régie par une loi nationale, a pour seul actionnaire l'État allemand<sup>138</sup>. Le groupe DB comprend 500 filiales et constitue le plus grand exploitant ferroviaire et la plus importante infrastructure de chemins de fer en Europe.

Comme dans tous les pays d'Europe, l'Allemagne doit se plier aux lois de l'UE, ce qui, dans le domaine du transport collectif, signifie l'ouverture des marchés intérieurs aux entreprises étrangères. Cette situation représente une occasion d'améliorer l'efficacité économique dans la prestation des services de transport collectif en augmentant

---

<sup>138</sup> Bundesministerium der Justiz. 2011. DBGrG, Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft. <http://bundesrecht.juris.de/dbgrg/index.html#BJNR238600993BJNE000500303>

la concurrence et en ouvrant le marché local à un plus grand nombre d'exploitants potentiels. Toutefois, il est probable que tout le monde n'appréciera pas les bénéfices de l'ouverture des marchés du transport collectif aux exploitants étrangers, puisque cela pourrait être perçu par certains comme une occasion perdue pour les entreprises locales.

## **Collaboration**

Comme on le voit dans cette section, la grande majorité du financement du transport collectif en Allemagne provient de sources fédérales, qui sont réparties entre les États. Ceux-ci, à leur tour, allouent les fonds aux collectivités locales, qui sous-traitent généralement la prestation des services et la majeure partie du travail connexe. Ainsi, il y a une collaboration importante entre les collectivités et les organisations pour la coordination du transport interurbain au niveau de l'État, et entre les entreprises privées et les agences de transport publiques, ainsi qu'entre le gouvernement national et les gouvernements d'État en ce qui a trait à la détermination des priorités dans les projets et leur financement.

## **Leçons tirées**

En résumé, les leçons importantes tirées par l'Allemagne qui pourraient être appliquées au Canada sont décrites ci-dessous.

Tout d'abord, les transferts fédéraux de fonds destinés à couvrir les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation en Allemagne sont les plus élevés de tous les pays étudiés dans le cadre de ce rapport. Même s'il serait difficile d'appliquer le système de financement de l'Allemagne au Canada, puisque notre système fiscal est complètement différent et que le gouvernement national allemand participe depuis longtemps à la prestation des services de transport collectif, l'apport d'un financement stable et prévisible constitue une pratique que le Canada devrait s'efforcer d'appliquer.

Une autre leçon peut être tirée de l'expérience allemande, à savoir la semi-privatisation de la Deutsche Bahn. Bien que ce modèle ait permis de réduire les dépenses d'exploitation, il a aussi eu des conséquences négatives inattendues, notamment la réduction du travail d'entretien effectué sur le matériel roulant et l'infrastructure, ce qui a mené à une détérioration de la qualité du service et, par voie de conséquence, à une réduction du service<sup>139</sup>. Ces difficultés doivent être prises en compte par les autorités canadiennes si elles envisagent une quelconque forme de privatisation des services.

Une troisième leçon tirée est que le gouvernement national allemand ne fournit aucune aide financière à la DB pour l'exploitation. Cela permet de s'assurer que les services offerts ont un taux net de couverture des dépenses par les recettes qui est positif, et cela prouve que l'on peut obtenir un bon rendement avec une densité de population suffisante et une infrastructure ferroviaire adéquate.

Finalement, l'intégration des transports, du logement et du développement urbain en un seul ministère, comme le fait l'Allemagne, est une pratique qui pourrait être envisagée au Canada. Cette façon de faire pourrait considérablement améliorer les chances de créer une meilleure cohésion entre ces secteurs étroitement liés.

---

<sup>139</sup> La lettre ferroviaire, <http://lcda.fr/lalettreferroviaire/pdf/train-05.pdf>

## Russie

**Remarque : Cette section ne peut être terminée sans les commentaires du ministère russe des Transports, avec lequel Stantec a essayé de communiquer par l'intermédiaire de l'Ambassade du Canada à Moscou. Les tentatives de communication directe par courriel avec des personnes de ce ministère n'ont pas abouti, et ce, malgré le fait que des recherches et des sources locales aient permis de trouver les coordonnées de plusieurs personnes.**

**Ces renseignements seront communiqués à l'ACTU si une réponse est reçue.**

### Introduction

La Russie couvre un territoire qui représente le double de la taille du Canada, et elle a une population plus de quatre fois plus élevée que celle du Canada, soit 142,9 millions d'habitants.<sup>140</sup> La densité de population de la Russie est quand même supérieure à celle du Canada, puisqu'elle se chiffre à 8,4 personnes/km<sup>2</sup> comparativement à 3 personnes/km<sup>2</sup>. La Russie possède plusieurs conditions nécessaires au succès des services de transport collectif, notamment un faible taux de possession de véhicules, des villes denses et un réseau routier limité. Le gouvernement national n'a pas fait d'investissements importants dans le réseau routier national. De ce fait, l'utilisation du transport collectif dans ce pays est très élevée et continue de constituer la majorité des déplacements motorisés, même si le taux de possession de véhicules augmente considérablement.

### Financement

Il existe des prêts pour le financement des dépenses en immobilisations des systèmes de transport collectif. Toutefois, l'intérêt suscité par ces prêts a été limité.

### Subventions des droits de passage

L'obligation d'offrir des tarifs réduits a été éliminée en 2005, ce qui a amélioré les finances des exploitants d'entreprises de transport collectif, puisqu'il y a désormais davantage de clients qui payent. On estime que jusqu'à 60 % des usagers bénéficiaient de ces tarifs réduits<sup>141</sup>.

### Financement des dépenses en immobilisations

En 2002, le gouvernement central a dépensé 6 milliards de roubles (314 millions de dollars canadiens au 2 janvier 2002) pour l'achat d'autobus et 2,2 milliards de roubles (115 millions de dollars canadiens au 2 janvier 2002) pour l'achat d'autobus urbains et de trolleybus<sup>142</sup>.

Le gouvernement central a investi dans le métro de Moscou.

---

<sup>140</sup> Radio Free Europe. (2011). *Russian Census Results Show Continuing Demographic Crisis*.

[http://www.rferl.org/content/russia\\_census\\_results\\_demographic\\_crisis/3543674.html](http://www.rferl.org/content/russia_census_results_demographic_crisis/3543674.html) (Extrait le 18 avril 2011)

<sup>141</sup> United States Department of Transportation. (2007). *Developing Effective Mass Transit Systems: Proceedings of the 5<sup>th</sup> International Workshop on Public Transportation*.

<sup>142</sup> Idem

## **Financement des dépenses d'exploitation**

Nous n'avons trouvé aucune documentation montrant un quelconque financement des dépenses d'exploitation par le gouvernement central.

## **Participation du secteur privé**

Le rôle du secteur privé dans la prestation des services de transport collectif a augmenté ces dernières années, puisque les systèmes en place ne parvenaient pas à répondre à la demande. Le rôle du secteur privé se cantonne principalement à la prestation de services de minibus aux abords de zones urbaines que le réseau de transport collectif en place ne dessert pas. Le secteur privé fournit environ 15 % des déplacements.

## **Inclusion sociale**

Les véhicules de service sont de plus en plus adaptés aux fauteuils roulants.

## **Soutien administratif**

Nous n'avons trouvé aucune documentation montrant un quelconque soutien administratif pour l'élaboration d'une politique sur le transport collectif au niveau national.

## **Niveau d'intégration des politiques**

Nous n'avons trouvé aucune documentation montrant une quelconque intégration de la politique sur le transport collectif aux autres politiques nationales.

## **Régions autonomes**

Nous n'avons trouvé aucune documentation montrant un quelconque traitement différent de certaines régions par le gouvernement national en ce qui a trait au transport collectif.

## **Exigences en matière de planification**

Nous n'avons trouvé aucune documentation montrant une quelconque obligation de planification au niveau national en ce qui a trait au transport collectif.

## **Niveau d'intérêt du gouvernement national pour le transport collectif**

Peut-être en raison du fort achalandage du transport collectif, le gouvernement national ne s'est pas beaucoup intéressé à ce mode de transport. Son intérêt au cours des dernières années a été plus le résultat des aspects du développement économique associés au service de transport collectif. Le gouvernement national a aussi exprimé un intérêt à aider les fournisseurs de services locaux à remplacer leur parc de véhicules vieillissants par des véhicules plus neufs.

## **Leçons tirées**

Étant donné que le gouvernement national n'a jamais adopté de programme relatif au réseau routier, il n'a pas été obligé de créer un programme relatif au transport collectif pour équilibrer la situation.

Le tableau suivant souligne les leçons tirées de chacun des pays de l'étude qui sont applicables au Canada.

	États-Unis	Australie	Nouvelle-Zélande	Japon	Corée	Royaume-Uni	Italie	France	Allemagne	Russie
Pour être efficace, le financement du gouvernement fédéral doit être important, prévisible et à long terme	✓								✓	
Un groupe qui gère et distribue les fonds fédéraux destinés au transport collectif, élabore les politiques fédérales sur le transport collectif et les coordonne entre les différents ministères et ordres de gouvernement peut être efficace	✓		✓			✓				
Le gouvernement fédéral doit encourager les autorités locales chargées du transport à recourir au secteur privé pour limiter les coûts, réduire les risques et améliorer la qualité du service						✓	✓			
Le financement fédéral pour les dépenses d'exploitation doit s'assortir d'un pouvoir discrétionnaire	✓								✓	
La majeure partie du financement fédéral du transport collectif doit être soumis à peu de conditions	✓									
Les programmes de logement, de construction routière et de transport doivent être complémentaires, et ce, à tous les ordres de gouvernement.	✓									
Les revenus générés par les taxes sur l'essence pourraient ne pas être une source durable pour le financement fédéral du transport collectif, et des solutions de rechange doivent être cherchées	✓									
La qualité du service et l'intégration se détériorent avec la déréglementation			✓			✓			✓	
Les autorités locales ont plus tendance à donner la priorité au transport collectif que les autorités fédérales			✓			✓				
Les politiques fédérales sur le transport collectif doivent être élaborées en partenariat avec les intervenants			✓							
Les villes exerçant un contrôle étroit sur les services de transport collectif, ayant la capacité d'appliquer une tarification pour la congestion et disposant de sources importantes de financement ont un transport collectif efficace						✓				
Il est important de conseiller les autorités de transport locales au sujet de la planification et du financement						✓	✓			

	États-Unis	Australie	Nouvelle-Zélande	Japon	Corée	Royaume-Uni	Italie	France	Allemagne	Russie
Une taxe à l'emploi pourrait être une bonne source de financement en complément des sources de financement liées au transport								✓		
L'intégration de la responsabilité du logement, de l'infrastructure et du transport au niveau fédéral pourrait favoriser l'intégration sur le terrain									✓	



### 3. ANALYSE COMPARATIVE

Cette section compare les politiques nationales sur le transport collectif des 11 pays de l'étude. Les tableaux donnent une indication de la capacité des pays pour ce qui est de l'usage et du financement du transport collectif et de l'intensité d'utilisation de l'automobile. L'utilisation de l'automobile est remarquablement élevée dans tous les pays, en particulier aux États-Unis, ce qui n'est pas surprenant puisque le nombre d'automobiles par foyer a tendance à être en corrélation directe avec le produit intérieur brut (PIB) d'un pays. La part modale du transport collectif varie d'un minimum de 4 % en Nouvelle-Zélande à un maximum de 67 % en Russie, ce qui semble indiquer qu'elle n'est pas liée au PIB. Le financement du gouvernement fédéral varie aussi de façon relativement importante et est généralement plutôt élevé en Europe et en Amérique du Nord et plus faible ailleurs. Au Japon et en Corée du Sud, le financement est moindre en partie à cause du rôle significatif du secteur privé dans la prestation des services de transport collectif, mais aussi parce que ces réseaux de transport sont si utilisés qu'ils parviennent à couvrir une grande partie de leurs dépenses avec les recettes tarifaires.

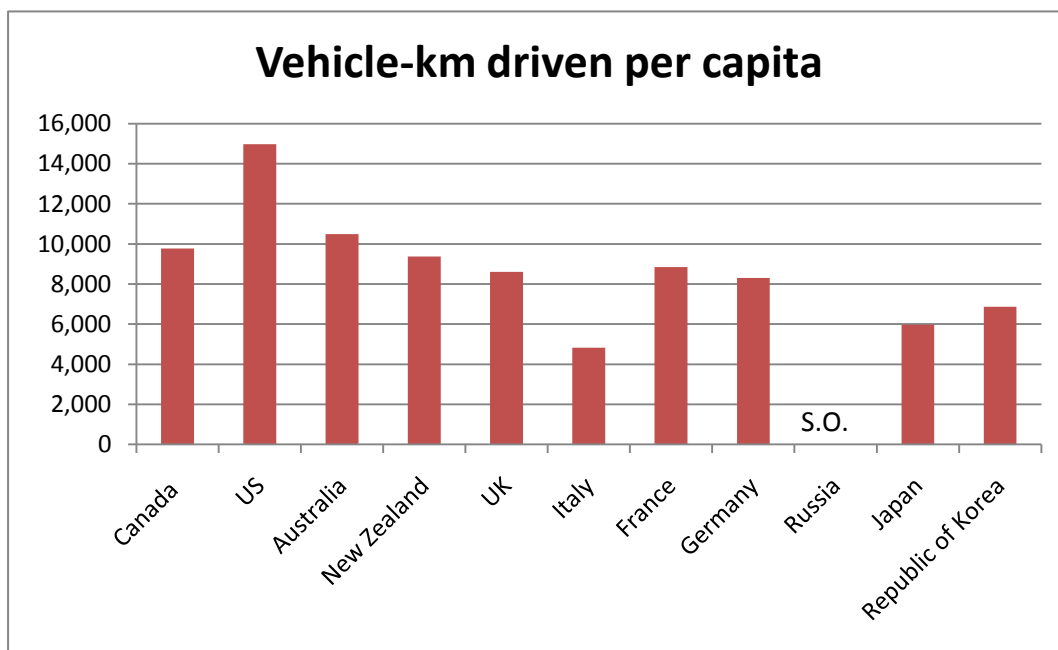
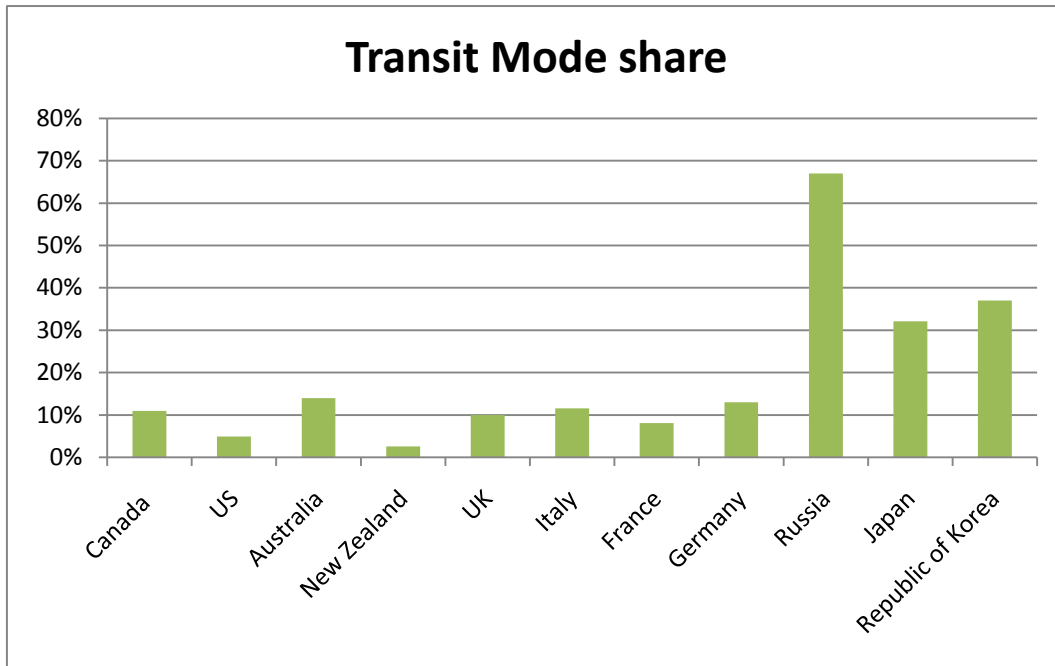


Figure 3 : Véhicules-km parcourus par habitant<sup>143</sup>

Source : International Road Federation (2010)<sup>2</sup>

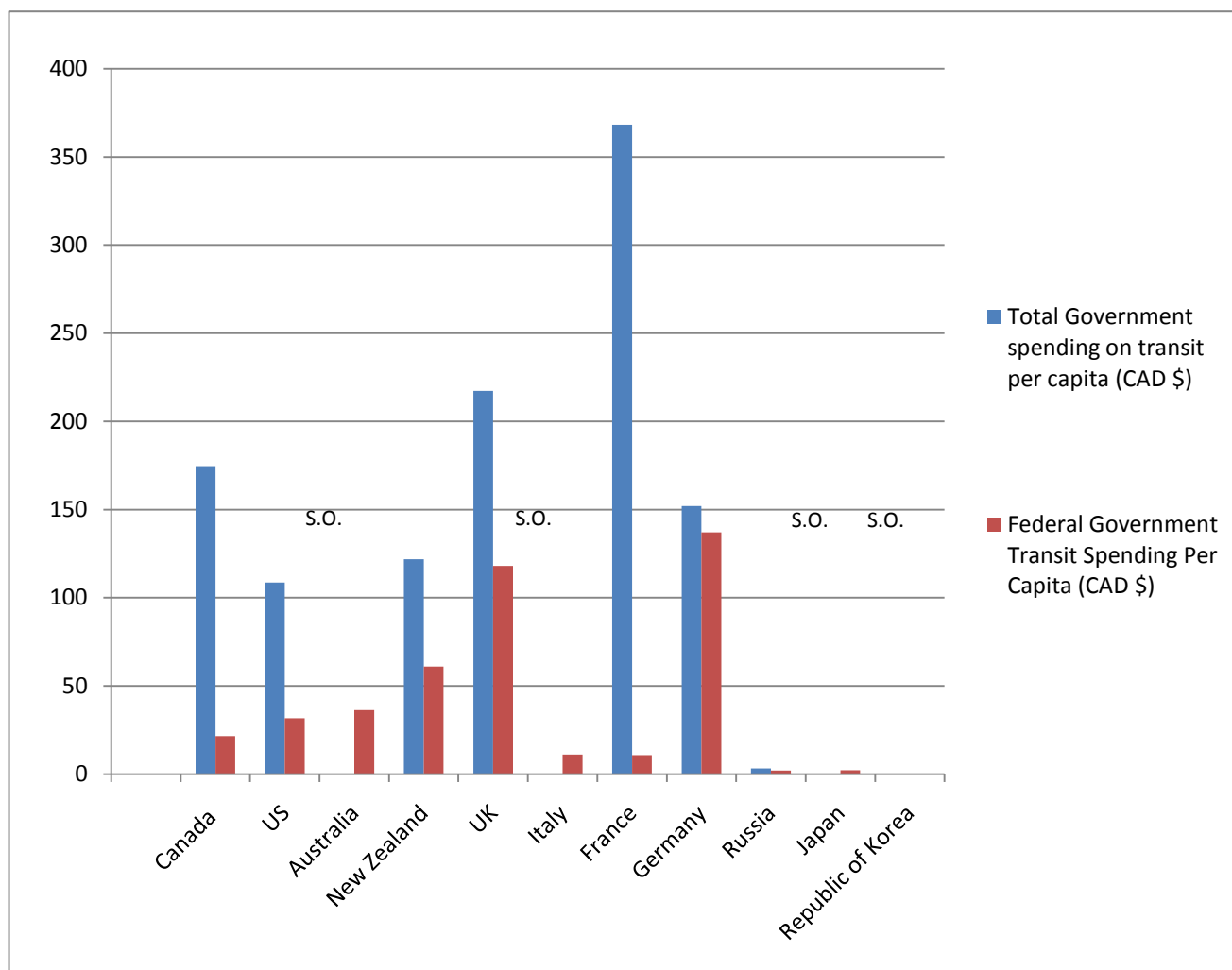
<sup>143</sup> Le nombre annuel de véhicules-kilomètres parcourus par habitant est défini comme le nombre total de kilomètres parcourus par tous les véhicules à moteur dans un pays pour une année donnée divisé par la population nationale.



**Figure 4 : Part modale du transport collectif<sup>144</sup>**

*Source : Voir l'annexe A, sources 12-16, 18-23*

<sup>144</sup> La part modale du transport collectif est définie comme le pourcentage de déplacements qui sont effectués au moyen du transport collectif. Certains pays choisissent de la présenter comme un pourcentage de la distance parcourue avec chaque mode de transport de façon à tenir compte du fait que certains déplacements sont effectués à l'aide de plusieurs modes et d'autres, avec un seul, afin de donner une meilleure indication de l'intensité d'utilisation de chacun d'eux. Dans certains pays, seuls les déplacements motorisés sont inclus dans les calculs.



**Figure 5 : Dépenses gouvernementales dans le transport collectif, par habitant<sup>145</sup>**

Source : Voir l'annexe A, sources 8, 24, 25, 28, 29, 32, 34, 37, 42, 43, 45

Les pays étudiés sont relativement stables et prospères, et leur politique nationale sur le transport collectif est généralement le fruit de recherches approfondies et d'une pondération par rapport aux autres priorités nationales. Toutefois, en raison de différentes considérations politiques, financières et historiques, le rôle du gouvernement national dans le financement et la réglementation du transport collectif varie considérablement. Notre étude des politiques nationales sur le transport collectif des 11 pays a montré que les thèmes décrits ci-après représentaient les meilleurs éléments de comparaison de telles politiques.

<sup>145</sup> Année des données : Canada et États-Unis – 2009; Nouvelle-Zélande – 2009/2010; Australie – moyenne de 2008/2009-2013/2014; Royaume-Uni – 2008/2009; Italie – 2010; France et Allemagne – 2008; Russie – 2007; Japon – moyenne de 2000 et de 2002.

## Subventions d'investissement du gouvernement

### Tendances

En général, les gouvernements nationaux sont réticents à financer les dépenses d'exploitation des réseaux de transport collectif et préfèrent financer des projets d'immobilisations, la recherche et la technologie ainsi que des études de planification. Lorsque des fonds d'exploitation ont été fournis, ils étaient destinés aux zones rurales ou aux régions à faible densité de population qui auraient subi des compressions de services sans ce financement ou à des villes plus petites ayant des besoins moindres. La Nouvelle-Zélande fait exception, puisqu'elle finance 50 % des dépenses d'exploitation pour tous les réseaux de transport collectif du pays. Certains ont le sentiment que le financement des dépenses d'exploitation entraînerait une augmentation des salaires, et les gouvernements fédéraux estiment que leur financement des dépenses en immobilisations est une contribution suffisante.

En général, les gouvernements nationaux sont réticents à financer les coûts d'exploitation des systèmes de transport collectif et concentrent plutôt leurs dépenses sur des projets d'immobilisations, la recherche et la technologie ainsi que des études de planification.

Pratiquement aucun des programmes gouvernementaux nationaux, en dehors de ceux du Royaume-Uni et de la Nouvelle-Zélande, ne prévoit de financement du transport des personnes âgées. Le Royaume-Uni a une politique de gratuité des transports (sauf pour les déplacements les matins de semaine) pour les personnes de plus de 60 ans ou qui sont invalides, tandis que la Nouvelle-Zélande offre la gratuité des transports aux personnes de 65 ans et plus et aux anciens combattants en dehors des périodes de pointe. Par ailleurs, pratiquement tous les pays étudiés prévoient des subventions pour les personnes à mobilité réduite. Au Japon et en Corée, ce financement sert à l'infrastructure d'immobilisations pour améliorer l'accessibilité, ajouter des escaliers roulants ou des ascenseurs dans les stations et financer l'introduction des autobus à plancher surbaissé.

Les subventions du gouvernement central destinées au transport collectif sont souvent justifiées sur le plan économique par le fait que les réseaux routiers et les aéroports nationaux reçoivent des fonds dans la plupart des pays pour des raisons de développement économique, ce qui exige de subventionner le transport collectif afin que les différents modes de transport soient sur un pied d'égalité. Dans de nombreux pays, l'infrastructure de transport collectif est aussi considérée comme une composante clé de l'infrastructure nationale, et son entretien est essentiel pour la sécurité et pour réduire au minimum la congestion et les dépenses d'exploitation à vie.

	<b>Aucune subvention pour les dépenses d'exploitation du gouvernement national</b>	<b>Subventionnement modeste des dépenses d'exploitation par le gouvernement national</b>	<b>Subventionnement élevé des dépenses d'exploitation par le gouvernement national</b>
<b>Description</b>	-les dépenses d'exploitation sont à la charge des gouvernements locaux et régionaux	-limité aux plus petites villes ou aux régions rurales -limité aux populations cibles	
<b>Pays</b>	Italie Russie Canada Australie France	États-Unis Royaume-Uni Japon Corée	Nouvelle-Zélande Allemagne

## Leçons tirées

La plupart des gouvernements nationaux sont réticents à financer les dépenses d'exploitation, car cela crée une obligation à long terme envers le transport collectif et pourrait avoir des répercussions importantes sur le service de transport collectif en cas de compressions ultérieures. De même, les gouvernements fédéraux peuvent clairement montrer l'incidence du subventionnement des dépenses en immobilisations par leur contribution à l'infrastructure visible comme les nouveaux véhicules, les lignes de chemin de fer et les gares, ce qui n'est pas toujours le cas avec le subventionnement des dépenses d'exploitation. Il semblerait donc que si une politique à long terme du gouvernement fédéral sur le transport collectif ne doit pas nécessairement prévoir des montants importants pour le financement des dépenses d'exploitation, elle doit quand même encourager les gouvernements locaux/régionaux/provinciaux à financer les dépenses d'exploitation ou permettre aux autorités de transport et aux gouvernements locaux de générer leur propre financement. Un large éventail de sources de financement protégerait dans une certaine mesure les services de transport collectif des compressions budgétaires fédérales.

Le financement du transport des personnes âgées est rare dans les pays étudiés. Une raison avancée est qu'une importante proportion de la population vieillit et que ce financement créerait un fardeau élevé pour le gouvernement fédéral. Qui plus est, comme le montre l'exemple du Royaume-Uni, il est difficile de rendre cette politique « progressive » en ce sens que les subventions pourraient ne pas être dirigées vers les personnes qui en ont le plus besoin : des citoyens âgés fortunés pourraient en bénéficier, ce qui pourrait ne pas être le cas de citoyens à faibles revenus en âge de travailler. Ainsi, selon les résultats de notre enquête, le subventionnement du transport des personnes âgées dans le cadre d'une politique nationale sur le transport collectif pourrait ne pas être une priorité pour le Canada. Au contraire, il pourrait être plus efficace d'offrir des services de transport collectif accessibles et globalement de meilleure qualité. Au cas où un financement serait fourni pour les personnes âgées ou d'autres clients marginalisés, il pourrait être justifié par des objectifs sociaux (p. ex. inclusion, santé) plutôt que par des objectifs de transport, ou être fourni par des ordres de gouvernement locaux ou régionaux.

## Capacité à générer des recettes au niveau local

	<b>Capacité limitée à générer des recettes au niveau local pour les activités de transport collectif</b>	<b>Capacité à appliquer une tarification routière/pour la congestion afin de financer les activités de transport collectif</b>	<b>Capacité d'utiliser les recettes fiscales locales pour financer le transport collectif</b>
<b>Description</b>	-Les municipalités peuvent utiliser les recettes générées par les frais de stationnement pour l'exploitation du transport collectif -Les contributions locales au service de transport collectif peuvent provenir des recettes générales	-Les gouvernements locaux et régionaux ont accès à un financement important généré par les conducteurs	-Les gouvernements locaux et régionaux peuvent prélever des impôts ou obtenir une part des impôts locaux pour financer le transport collectif
<b>Pays</b>	Australie Nouvelle-Zélande Japon Corée Allemagne Canada Russie	Royaume-Uni	États-Unis France Italie

## Tendances

### *Délégation de pouvoirs et de responsabilités aux gouvernements locaux pour percevoir des taxes destinées au financement des réseaux de transport collectif*

Comme on l'a indiqué auparavant, les municipalités et les structures de gouvernance des métropoles du Canada n'ont pas le droit de percevoir directement d'impôts sur le revenu pour financer les activités de transport collectif ou les dépenses en immobilisations. Seuls les gouvernements fédéral et provinciaux ont cette capacité. La principale source de financement pour les municipalités est l'impôt foncier – calculé en fonction de la valeur de la propriété –, qui constitue aussi la principale source de financement dans les budgets fiscaux généraux des municipalités. La nécessité de sources de financement plus diverses et durables est une préoccupation fréquemment soulevée par les partisans du transport collectif et des réseaux de transport municipaux. Il semble que la situation canadienne soit aussi la norme dans les pays étudiés, seuls la France, l'Italie et les États-Unis ayant délégué des pouvoirs de taxation plus libéraux aux autorités locales.

Aux États-Unis, le gouvernement fédéral perçoit une taxe sur l'essence de 2,86 cents par gallon pour le transport collectif, mais il ne s'agit pas d'une taxe perçue localement. En général, les régions et les municipalités des États-Unis ont le droit de percevoir localement des taxes pour financer le transport collectif. Ces taxes ne sont pas limitées à un type précis et peuvent comprendre une cotisation sociale, une taxe sur l'essence, une taxe de vente, etc. Même si les taxes foncières ne sont pas considérées comme une « taxe » au sens juridique strict, les recettes générées par des mécanismes financiers liés à la valeur de la propriété sont considérables et méritent d'être prises en compte. En plus de la « taxe » foncière perçue par les municipalités, il y aurait lieu d'envisager d'autres taxes liées à la valeur de la propriété (c.-à-d. récupération de la plus-value, financement par de nouvelles taxes foncières, taxes sur les parcs de stationnement). Ainsi, la ville de Portland s'est servie des taxes sur les parcs de stationnement et du financement par de nouvelles taxes foncières pour réunir 75 % du financement nécessaire à la première phase de son nouveau réseau de tramway.<sup>146</sup> Des mécanismes semblables au financement par de nouvelles taxes foncières semblent particulièrement adaptés au financement des réseaux de transport collectif rapide, de SLR ou de tramway, qui augmentent en général considérablement la valeur de la propriété à proximité de ces tracés.

En France, les collectivités locales financent aussi les dépenses d'exploitation du transport collectif à partir de leurs recettes générales (comme la plupart des pays). En 2008, le financement municipal général représentait environ 24 % de l'ensemble du financement, dont 29 % provenait du versement transport. Cette cotisation sociale doit être payée par les entreprises comptant neuf employés ou plus, en fonction de la somme totale annuelle des salaires. Le taux d'imposition varie de 0,55 % pour les villes de 10 000 à 100 000 habitants à 2,6 % dans la région de l'Île-de-France. Les villes de plus de 100 000 habitants peuvent appliquer un taux de 1 %, mais, caractéristique intéressante, elles peuvent bénéficier de 0,75 % supplémentaire si elles prévoient bâtir des lignes de transport collectif sur des voies de guidage dédiées (SRB, SLR, tramways), ce qui encourage les municipalités françaises à adopter ces modes de transport.

---

<sup>146</sup> Portland Streetcar Development Oriented Strategy. 2006. Portland Office of Transportation, Portland Streetcar Inc. [http://www.portlandstreetcar.org/pdf/development\\_200804\\_report.pdf](http://www.portlandstreetcar.org/pdf/development_200804_report.pdf)

## Capacité à appliquer une tarification routière

Même si de plus en plus de pays explorent la possibilité d'imposer une tarification routière, les autorités locales ont rarement le pouvoir de percevoir un droit de péage sur les routes ou des structures telles que des ponts. En général, ce sont les routes nationales, et non les routes locales ou urbaines, qui sont dotées de péages. Ces systèmes de péage sont essentiellement différents de la tarification pour la congestion, qui vise une région métropolitaine et n'est appliquée actuellement qu'à

Londres, à Stockholm ou à Rome. De tous les pays étudiés dans ce rapport, on ne retrouve de système de tarification de la congestion qu'au Royaume-Uni et en Italie, et le gouvernement de l'État de New York a refusé la mise en place d'un tel système dans la ville de New York. La France a récemment adopté une loi accordant aux collectivités le droit d'appliquer des frais de congestion, qui résulte de la loi *Grenelle 2*, mais cette loi n'a pas encore été mise en application. L'Allemagne impose des frais aux camions qui entrent dans les centres-villes, mais pas aux véhicules particuliers, qui doivent respecter les normes relatives à l'Eurovignette pour pouvoir pénétrer dans les régions urbaines d'envergure<sup>147</sup>.

Une nouvelle technologie permet le suivi précis de l'utilisation des véhicules, ce qui permet de mettre en place des systèmes exhaustifs de tarification routière (paiement à la conduite).

Contrairement à une taxe sur l'essence, le versement transport en France ne dépend pas de l'utilisation globale des automobiles et de la consommation totale de carburant dans une région donnée, mais de la vitalité économique globale d'une région urbaine.

Pour les autorités locales, la capacité d'appliquer une tarification routière pour financer les services de transport collectif a des avantages indéniables. Les péages sur les routes nationales sont techniquement faisables et justifiés sur le plan économique, mais la mise en place physique de péages sur les routes locales n'est pas réaliste. Au lieu de cela, une nouvelle technologie permet le suivi précis de l'utilisation des véhicules, ce qui permet de mettre en œuvre des systèmes de tarification routière complets (paiement à la conduite).

## Leçons tirées

Le pouvoir de percevoir des impôts locaux pour financer les dépenses d'immobilisations ou d'exploitation du transport collectif est clairement bénéfique aux municipalités. Toutefois, selon la façon dont le transport collectif est généralement financé dans un pays et les conditions générales de prestation des services de transport collectif, ce pouvoir peut être plus ou moins important. La capacité d'imposer des impôts locaux pour financer le transport collectif ne garantit pas de bons résultats économiques ni un fort achalandage du transport collectif. L'Allemagne et la Corée, par exemple, n'accordent pas ce droit à leurs municipalités et pourtant,

La ville de Portland s'est servie des taxes sur les parcs de stationnement et du financement par de nouvelles taxes foncières pour réunir 75 % du financement nécessaire à la première phase de son réseau de tramway.

<sup>147</sup> European Commission on Mobility and Transport.  
[http://ec.europa.eu/transport/road/road\\_charging/charging\\_hgv\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/road_charging/charging_hgv_en.htm)

l'achalandage du transport collectif et les résultats économiques y sont impressionnants, car ces réseaux de transport sont influencés par d'autres facteurs dominants, comme la densité de population et la géographie.

Le cas de l'Allemagne semble indiquer que si les municipalités ne perçoivent pas d'impôts locaux, d'autres sources d'aide financière gouvernementale sont nécessaires pour que le financement soit suffisant pour offrir un transport collectif de bonne qualité. Le gouvernement fédéral allemand est la principale source de financement gouvernemental (90 %) et finance presque la moitié de toutes les dépenses d'exploitation. Les villes allemandes ne sont donc pas désavantagées par l'absence de taxe locale pour le transport, pour la bonne raison que les gouvernements national et d'État assurent un financement durable, stable et prévisible. De plus, comme les régimes fiscaux sont complexes et nécessitent une connaissance approfondie de chaque pays, il faut tenir compte de l'ensemble complet de taxes imposées aux citoyens et non uniquement de la présence ou de l'absence de pouvoir de taxation local pour se faire une meilleure idée de l'aide gouvernementale au transport collectif.

Une autre leçon tirée est que, selon le type de pouvoir de taxation accordé aux autorités locales, les sources de financement pourraient être plus ou moins stables et adaptées au financement du transport. Par exemple, une taxe sur l'essence pourrait avoir peu d'utilité si c'est un montant fixe par gallon ou par litre, comme c'est le cas aux États-Unis et au Canada, puisqu'elle ne dépend pas de l'augmentation des prix de l'essence, ce qui signifie que le pouvoir d'achat découlant des rentrées fiscales diminue avec le temps. L'expérience a montré que les rentrées fiscales sont mieux perçues par le grand public et la classe politique si elles sont affectées à une utilisation particulière (p. ex. une taxe sur l'essence ou une tarification pour la congestion pour les améliorations du transport collectif) que si elles sont ajoutées au Trésor public général.

Le versement transport en France est un autre exemple de la variabilité des caractéristiques fiscales et de leur caractère plus ou moins approprié en fonction des circonstances. Contrairement à une taxe sur l'essence, le versement transport ne dépend pas de l'utilisation globale des automobiles et de la consommation totale de carburant dans une région donnée, mais de la vitalité économique globale d'une région urbaine puisqu'il fluctue selon les salaires payés aux employés.

Si les municipalités ne perçoivent pas d'impôts locaux, d'autres sources d'aide financière gouvernementale sont nécessaires pour que le financement soit suffisant pour offrir un transport collectif de bonne qualité.

Selon les personnes interrogées dans le cadre de cette étude, ce système est considéré comme une source de financement plus stable puisque l'utilisation de la voiture en France a stagné ou diminué au cours des dernières années, ce qui signifie que les recettes de la taxe sur l'essence ont aussi diminué tandis que les besoins en transport collectif augmentent. Comparativement, en période de croissance économique, les besoins en transport augmentent aussi, tout comme les recettes tirées du versement transport.

## **Modèles de gestion du transport collectif et participation du secteur privé**

### **Tendances**

Dans cette section, on examine les modèles de gestion du transport collectif (façons dont les services de transport collectif sont planifiés, gérés et fournis) utilisés dans les pays de l'étude, ainsi qu'en Nouvelle-Zélande, en Australie et en Corée, ainsi que le degré de participation du secteur privé à la planification, à la prestation et au financement des services de transport collectif. Le tableau ci-dessous résume les résultats.



	<b>Réseaux de transport principalement définis par le secteur public</b>	<b>Proportion importante des réseaux de transport ayant une réglementation publique minimale</b>
<b>Description</b>	-le secteur public exerce un contrôle réglementaire sur les services de transport commerciaux et sous-traités sur le plan de la qualité des services et des horaires	-un pourcentage important de réseaux de transport ne sont ni contrôlés ni réglementés par le secteur public pour ce qui est de la qualité et des horaires
<b>Pays</b>	Italie États-Unis Russie Corée Australie France Allemagne	Nouvelle-Zélande Royaume-Uni Japon

Dans la plupart des pays étudiés (Italie, États-Unis, Canada, Russie, Corée, Australie, France, Allemagne) et dans certaines régions du Royaume-Uni, du Japon et de la Nouvelle-Zélande, le secteur public joue un rôle important dans la définition des services de transport collectif fournis au sein de leur juridiction respective. En d'autres termes, les gouvernements de ces régions ont le pouvoir de réglementer et de définir certains contrôles sur les services de transport collectif. Dans ces cas, l'autorité au pouvoir peut choisir d'exploiter ses propres services de transport collectif ou de les sous-traiter à un ou plusieurs exploitants privés (le rapport des services publics aux services privés varie d'un pays à l'autre). Parmi les avantages de cette dernière approche, on note une réduction des dépenses du gouvernement pour les immobilisations comme les véhicules (puisque beaucoup d'entre eux appartiennent aux exploitants privés) et les ressources humaines, comme les conducteurs, et la capacité à tirer profit de l'expérience des exploitants et de leurs connaissances du terrain pour ce qui est de la demande du marché, des parcours et des horaires.

Les exploitants privés peuvent aussi former les conducteurs, et les conflits sociaux ont tendance à être moins fréquents dans les entreprises privées. Souvent, les contrats sont attribués par un processus concurrentiel, et l'autorité y spécifie les normes de rendement et de service que doivent respecter les exploitants. Dans la plupart des cas, l'entente de financement est un contrat net, où l'exploitant conserve les recettes tarifaires et l'autorité au pouvoir subventionne le coût net de l'exploitation. Le but de cette entente est de motiver les exploitants à accroître la demande. Cependant, la Nouvelle-Zélande a observé que ce modèle créait un manque de transparence, puisque les exploitants commerciaux ne sont pas obligés de rendre compte de leur achalandage au gouvernement. Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a donc de la difficulté à faire le suivi de l'achalandage, et il est difficile pour les nouvelles entreprises de pénétrer le marché puisqu'elles ne connaissent pas exactement la demande ni les revenus nets potentiels pouvant être réalisés.

Au Royaume-Uni et en Nouvelle-Zélande, souvent du fait de la déréglementation, il existe aussi des régions dans lesquelles les exploitants privés peuvent offrir des services commerciaux non réglementés (dans le cas de la Nouvelle-Zélande, une nouvelle législation anticipée devrait mettre fin à cette pratique dans un proche avenir). Ces services sont hors du contrôle des gouvernements locaux/régionaux, et toute personne ou toute organisation peut créer un service commercial à condition d'enregistrer le service et de répondre à des normes de sécurité de base. Ils ne sont pas obligés d'offrir des niveaux de service minimaux ni d'offrir des services en dehors des heures de pointe ou dans les régions rurales. En général, l'expérience de ces pays a montré que ce type d'entente entraînait

souvent un manque de coordination dans les services et les tarifs, ainsi qu'une qualité de service inférieure. Pour résoudre ces problèmes, les gouvernements ont essayé de mettre en place certaines mesures d'atténuation. Par exemple, au Royaume-Uni, en vertu des lois sur les transports de 2000 et de 2008, les exploitants privés ont le droit de coopérer entre eux et avec le gouvernement local afin d'accroître l'intégration et d'améliorer les services. Toutefois, à ce jour, peu d'exploitants se sont prévalus de ce droit de coopération mutuelle. Cependant, certains partenariats ont été conclus entre les gouvernements locaux et des exploitants privés. Par exemple, un gouvernement local peut fournir une voie prioritaire si l'exploitant accepte d'offrir un niveau de service minimum. De même, les gouvernements ont souvent complété les services commerciaux par des services supplémentaires sous-traités (p. ex. en dehors des heures de pointe ou le long de parcours ruraux moins lucratifs) afin de répondre à des objectifs publics fondamentaux. Cependant, cela signifie souvent que l'autorité au pouvoir doit fournir des subventions plus importantes.

En Europe, l'élaboration de contrats de service est régie par les règlements de l'UE. Ceux-ci exigent que toute la rémunération pour les services de transport collectif, même si les services sont fournis par une entreprise publique, soit bien définie et que les organes de réglementation et de planification diffèrent des organes d'exploitation.

Fait intéressant, aux États-Unis, avant l'avènement du financement fédéral pour le transport collectif, la plupart des services de transport collectif étaient offerts par des entreprises privées. Aujourd'hui, ces services sont en très grande majorité fournis par le secteur public. Cette situation s'explique en grande partie par le fait que seules les organisations publiques peuvent recevoir des fonds du gouvernement fédéral (même si elles peuvent les utiliser pour payer les services d'un entrepreneur privé).

Il y a de nombreux avantages à faire participer le secteur privé à la prestation des services de transport collectif. Toutefois, il est important que les gouvernements locaux/régionaux/provinciaux ou des États aient l'autorité de définir les services qui sont offerts sur leur territoire.

## Leçons tirées

Si l'on en juge par les expériences décrites plus haut, il semble qu'il y ait de nombreux avantages à faire participer le secteur privé à la prestation des services de transport collectif. Toutefois, il est important que les gouvernements locaux/régionaux/provinciaux ou des États aient l'autorité de définir les services qui sont offerts sur leur territoire, et ce, indépendamment de l'organisme qui offre les services. Les contrats doivent aussi préciser les normes de rendement à respecter et comprendre des incitatifs à augmenter l'achalandage et l'intégration, ainsi que des pénalités si des objectifs ou des buts précis ne sont pas atteints. Cela permet de mieux intégrer les services de transport collectif entre eux et de s'assurer que les niveaux de service offerts répondent aux besoins et aux objectifs du secteur public.

## Concurrence avec les investissements routiers

### Tendances

Dans la présente section, on examine la concurrence entre le transport collectif et la construction de routes. Comme le montre le tableau ci-dessous, dans des pays tels que les États-Unis, le Canada, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, où il y a toujours eu moins de contraintes d'espace pour la croissance et le développement, on a eu tendance à donner davantage la priorité aux investissements routiers plutôt qu'au transport collectif. Comme l'a indiqué une personne interrogée, les groupes de revendication nationaux représentant le secteur routier ont tendance à être plus puissants et mieux établis que ceux qui représentent l'industrie du transport collectif, et on a

tendance à mettre plus l'accent sur l'augmentation de l'espace routier et des jonctions que l'amélioration de la mobilité des gens et des biens. De ce fait, les réseaux de transport collectif reçoivent souvent un financement fédéral considérablement moindre que celui des routes et des ponts, ce qui, à son tour, donne lieu à la prestation de services de transport collectif de moins bonne qualité et à des parts modales du transport collectif inférieures.

Au contraire, dans des pays tels que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie et la Corée, où il y a considérablement moins d'espace par habitant et des centres urbains plus denses, on a continuellement mis l'accent sur les services de transport collectif comme moyen d'offrir des services de transport de base à une large population. Sans services de transport collectif, les centres urbains ne pourraient simplement pas fonctionner. De ce fait, les investissements routiers reçoivent généralement moins d'attention.

Malgré la taille du pays et des espaces vastes apparemment inoccupés ouverts à la croissance, pour améliorer la mobilité de nos résidents, il faut donner la priorité au transport collectif par rapport aux développements routiers.

	<b>Plus grande priorité aux investissements routiers</b>	<b>Plus grande priorité aux investissements dans le transport collectif</b>
<b>Description</b>	-densités de population plus basses -moins de contraintes d'espace pour la croissance et le développement	-densités de population plus élevées -croissance et développement contraintes par le manque de terrains à bâtir
<b>Pays</b>	États-Unis Canada Nouvelle-Zélande Australie	Allemagne France Royaume-Uni Italie Corée

### Leçons tirées

Ainsi, un défi au Canada consiste à convaincre le gouvernement fédéral qu'en dépit de la taille du pays et des espaces vastes apparemment inoccupés ouverts à la croissance, pour améliorer la mobilité de nos résidents, il faut donner la priorité au transport collectif par rapport aux développements routiers.

Il faut reconnaître que nos villes, les moteurs économiques du pays, se développent et s'intensifient. Pour ces raisons et afin que les villes puissent fonctionner efficacement et être concurrentielles sur le plan mondial, comme c'est le cas en France, en Allemagne et en Corée, des investissements importants et stables dans le transport collectif sont nécessaires.

## Niveau d'intégration des politiques

Pour les besoins de ce rapport, le niveau d'intégration des politiques reflète le degré d'intégration d'une politique nationale sur le transport collectif à d'autres politiques. Le tableau ci-dessous définit trois niveaux d'intégration.

	Faible intégration	Intégration moyenne	Intégration élevée
<b>Description</b>	-politiques nationales contradictoires -les politiques peuvent être une source de confusion pour ceux qui doivent les appliquer -possibilité de chevauchement entre les politiques nationales ou de lacunes dans celles-ci	-les politiques nationales sur le transport sont généralement indépendantes -il peut falloir du temps pour appliquer les politiques, mais celles-ci ne sont pas nécessairement une source de confusion ni contradictoires	-les politiques se renforcent mutuellement -les politiques sont faciles à comprendre et à appliquer -les politiques ont des objectifs communs -les politiques ne dépendent pas du mode de transport
<b>Pays</b>		États-Unis  Royaume-Uni	Allemagne France Corée du Sud Nouvelle-Zélande

Remarque : La Russie, l'Italie, le Japon, le Canada et l'Australie n'apparaissent pas dans ce tableau, car ces pays n'ont pas de politiques nationales sur le transport bien définies

Il existe un vaste éventail de façons dont les politiques nationales sur le transport collectif peuvent être intégrées à d'autres politiques. Les politiques nationales sur le transport collectif doivent être coordonnées avec les autres politiques nationales sur le transport, en particulier celles qui ont trait à la construction des routes, au transport ferroviaire interurbain et au transport actif, si ces secteurs sont financés et réglementés au niveau national. Les politiques peuvent aussi être intégrées aux différents niveaux – national, provincial, régional et local. Lorsque les politiques sont intégrées, elles se renforcent mutuellement. L'intégration des politiques nationales a l'avantage de renforcer chaque politique et de permettre de retirer une valeur maximale des investissements et des efforts.

D'un autre côté, de faibles niveaux d'intégration pourraient entraîner une utilisation inefficace des ressources, en particulier si les politiques se recoupent ou se contredisent. Cette situation est également problématique du point de vue des régions et des villes, puisqu'elle diminue leur capacité à offrir des services locaux comme le transport collectif et à accéder aux fonds.

### Tendances

Aux États-Unis, la politique sur les transports a été intégrée avec succès aux secteurs de la planification, de la recherche et de l'environnement. Les politiques nationales sur le transport collectif ont aussi été coordonnées, dans une certaine mesure, avec le logement abordable. Certains pays ont pu intégrer leurs politiques nationales sur le transport collectif à leurs politiques sur l'environnement, l'énergie, l'économie, la santé et la sécurité, et les droits civils.

Dans la réalité, il existe un vaste éventail d'obstacles à l'intégration des politiques. Par exemple, aux États-Unis, la FTA s'associe principalement avec des régions urbaines, tandis que la Federal Highway Administration travaille principalement avec les États. Les fonctionnaires des différents ministères n'utilisent pas les mêmes vocabulaires et ne connaissent pas les mêmes réglementations, ce qui signifie que toute tentative d'intégration des politiques exige tout d'abord qu'ils se familiarisent avec les organisations et les activités de l'autre. Il y a longtemps que le Royaume-Uni traite les divers modes de transport collectif de manière différente, de sorte que les lois et les

politiques relatives aux autobus et aux chemins de fer ne sont pas les mêmes, ce qui limite le degré d'intégration possible.

Parfois, c'est parce que l'on a demandé à d'autres ministères leurs commentaires dans l'élaboration de plans ou de programmes de financement qu'il y a eu une certaine intégration des politiques. Par exemple, il est arrivé par le passé que les résultats de recherches du Department of Energy des États-Unis soient appliqués au contexte du transport collectif. L'Australie, qui élabore actuellement une politique nationale sur le transport collectif et une autre sur l'urbanisme, fait participer les mêmes personnes à la définition des deux politiques et s'assure que celles-ci sont alignées entre elles et avec d'autres travaux stratégiques.

Les États-Unis ont une stratégie d'habitabilité qui nécessite l'intégration des politiques de la FTA, de l'HUD, de l'EPA et du Department of Agriculture. Dans ce pays, la FTA a le droit de refuser le financement pour toute région métropolitaine qui n'applique pas les politiques relatives aux droits civils, à l'environnement ou à l'accessibilité.

Il faut noter que les politiques intégrées diffèrent des politiques sur les réseaux de transport intégrés. On trouve une discussion à ce sujet dans la section sur les exigences en matière de planification.



**Photo 3 : CTT (ACTU)**

Au Royaume-Uni, la méthode de financement préétablie pour les gouvernements locaux a pour but de combler un large éventail de besoins en transports, ce qui oblige les gouvernements locaux à définir leurs priorités. L'intégration est généralement un aspect positif, mais l'intégration des modes de transport pourrait avoir l'effet négatif d'évincer les besoins de certaines formes de transport, comme le transport collectif, la marche ou le vélo.

### **Leçons tirées**

Une intégration efficace des politiques pourrait nécessiter une hiérarchisation claire de ces dernières. La loi *Americans with Disabilities Act (ADA)*, les droits civils et la législation sur la qualité de l'air ont été efficacement intégrés à la politique nationale sur le transport collectif aux États-Unis, car ce sont trois dimensions qui ont une influence sur toutes les politiques sur les transports. Qui plus est, ces politiques donnent aux différents organismes de transport un langage commun, dont l'absence constituait auparavant un obstacle à l'intégration. Un désavantage de ces types de politiques, cependant, est qu'elles créent parfois des « mandats sans financement ».

### **Présence d'une unité chargée de l'élaboration des politiques d'urbanisme**

Pour les besoins de ce rapport, une unité chargée de l'élaboration des politiques d'urbanisme est un groupe qui préconise des politiques uniformes et bénéfiques pour les zones urbaines relativement au financement, à l'aménagement du territoire, au logement social, aux transports et à l'imposition. Une telle unité aurait l'avantage d'intégrer les différentes politiques nationales touchant les régions urbaines et de promouvoir l'intégration parmi les différents ordres de gouvernement (régions, municipalités, États, etc.). Elle favoriserait aussi les intérêts des régions urbaines au niveau national, où elles sont souvent sous-représentées.

Les difficultés pour les unités chargées de l'élaboration des politiques d'urbanisation sont que les régions urbaines n'ont pas toujours été au centre de l'attention des gouvernements nationaux (en particulier les régimes gouvernementaux fédéraux). À ce titre, les États ou les provinces pourraient être jaloux ou soupçonner des liens

directs entre le gouvernement fédéral et les villes. Les gouvernements nationaux pourraient aussi vouloir intervenir dans les problèmes des régions urbaines, comme la pauvreté et le crime. D'un autre côté, les régions urbaines pourraient veiller à leur autonomie dans certains domaines et ne pas vouloir d'interférence du gouvernement national. Du point de vue logistique, les frontières des régions urbaines pourraient être difficiles à définir, et la variété des besoins d'une région urbaine est tellement grande que cela pourrait créer des difficultés dans l'élaboration d'une politique d'urbanisme.

## Tendances

Aux États-Unis, la FTA n'a pas pour mandat de superviser tous les aspects de la politique d'urbanisme, mais de tous les ministères du Department of Transportation de ce pays, c'est celui qui travaille le plus directement avec les régions urbaines. La FTA distribue les fonds aux régions urbaines et met en œuvre les politiques relatives aux programmes de financement. Elle a dix bureaux régionaux et cinq bureaux urbains, de façon à améliorer encore davantage la coordination des programmes avec les fournisseurs de services de transport collectif. Le programme de transport collectif a été coordonné avec le programme de développement urbain et de logement depuis ses débuts dans les années 1960. Ce programme est né du puissant lobbying de l'American Municipal Association (aujourd'hui appelée National League of Cities), et les villes semblent être un point d'intérêt important de l'administration actuelle du président Obama.

Au Royaume-Uni, il existe aussi au sein du ministère des Transports une unité, appelée Cities Policy, qui assure la coordination avec les régions métropolitaines en dehors de Londres.

De même, le gouvernement australien a récemment manifesté un intérêt renouvelé pour la politique d'urbanisme en créant une unité appelée Major Cities Unit. Cette unité fait partie du ministère de l'Infrastructure et des Transports; elle conseille le gouvernement australien sur les enjeux en matière de politique, de planification et d'infrastructure qui ont des répercussions sur les grandes villes.

Le Canada a aussi une unité chargée de l'élaboration des politiques. Le Groupe des politiques fait partie du ministère des Transports (Transports Canada). Le rôle de cette unité consiste à élaborer, à recommander et à coordonner les politiques relatives au transport.

Pour les besoins de ce rapport, une unité chargée de l'élaboration des politiques d'urbanisme est un groupe qui préconise des politiques uniformes et bénéfiques pour les zones urbaines relativement au financement, à l'aménagement du territoire, au logement social, aux transports et à l'imposition.

## Leçons tirées

En raison de l'importance du transport collectif dans les régions urbaines, il est essentiel d'établir un mécanisme de coordination entre les villes et le gouvernement national avant de mettre sur pied un programme national de transport collectif ou conjointement avec un tel programme. Ce mécanisme pourrait prendre la forme d'une unité nationale chargée de l'élaboration des politiques d'urbanisme. Dans la plupart des pays, l'unité chargée de l'élaboration des politiques d'urbanisme fait partie du ministère des Transports ou du ministère de l'Infrastructure, plutôt que d'un autre ministère national, ce qui semble indiquer que les transports et l'infrastructure sont une préoccupation centrale dans la relation entre le gouvernement fédéral et les régions urbaines. Certaines unités chargées de l'élaboration des politiques, comme la FTA aux États-Unis, distribuent le financement en plus d'élaborer et de mettre en application les politiques, ce qui peut les rendre plus efficaces qu'une unité chargée de l'élaboration de politiques qui n'a pas de mécanisme de financement.

## Niveau d'intérêt du gouvernement fédéral pour le transport collectif

Parmi les signes d'intérêt fédéral pour le transport collectif, on note le niveau d'investissement important, la protection des dépenses fédérales liées au transport collectif lors de la récession récente et la prééminence des enjeux liés au transport collectif lors des élections nationales. En fonction de nos discussions avec les experts du domaine des transports dans les pays étudiés et des facteurs décrits précédemment, nous avons évalué le niveau d'intérêt fédéral pour le transport collectif sur une échelle de 10 points, illustrée au Tableau 4. Le Royaume-Uni, la France, les États-Unis et la Corée étaient les pays où l'intérêt fédéral pour le transport collectif semblait le plus élevé. Fait intéressant, cet intérêt n'était pas nécessairement en corrélation avec le degré auquel le transport en général et le transport collectif sont considérés comme des responsabilités locales.

### Tendances

De nombreux gouvernements nationaux des pays étudiés ont commencé à jouer un rôle plus actif dans la politique sur le transport collectif au cours des 10 dernières années, portant une plus grande attention aux enjeux politiques et injectant davantage de fonds. Le gouvernement coréen a été très actif au cours des six dernières années, avec des programmes de financement pour l'intégration du transport collectif et de l'aménagement du territoire, des mesures de gestion de la demande en matière de transport, les technologies intelligentes et l'aide aux personnes à mobilité réduite. En France, le processus d'élaboration de politique *Grenelle Environnement* a permis de définir les politiques gouvernementales clés sur le développement écologique et durable, le transport collectif y jouant un rôle essentiel. De même, le gouvernement fédéral allemand continue à fournir un financement stable, régulier et souple aux autorités locales pour le transport collectif.

Aux États-Unis, l'intérêt et le financement du gouvernement fédéral fourni ont augmenté quand les bienfaits économiques du transport en commun ont commencé à être démontrés. De même, la participation du gouvernement australien a augmenté avec la création de l'unité Major Cities Unit et la politique nationale sur le transport collectif qui est élaborée actuellement par Infrastructure Australia. Même au Japon, où le gouvernement fédéral a toujours joué un rôle très limité dans le financement du transport en commun, le gouvernement a été plus actif ces dix dernières années pour répondre à la compression des services provoquée par le dépeuplement des zones rurales et la déréglementation dans ces zones. En Nouvelle-Zélande, le financement fédéral destiné au transport collectif a augmenté au cours des dernières années, et le National Land Transport Fund apporte un financement relativement prévisible et stable pour les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation du transport collectif.

Les pays qui sont actuellement moins actifs en matière de politique nationale sont le Canada, la Russie et l'Italie. Le Japon a un excellent réseau de transport collectif exploité en majeure partie par le secteur privé, de sorte que cet enjeu n'avait pas beaucoup attiré l'attention du gouvernement fédéral avant le début des compressions de service dans les régions rurales se dépeuplant au cours de la dernière décennie. En Russie, bien que l'utilisation du transport collectif soit élevée en raison des investissements importants dont ce secteur a bénéficié par le passé et du faible financement accordé aux infrastructures routières, le financement des dépenses en immobilisations du transport collectif est limité et aucune politique nationale en la matière n'a été mise en place. Au Canada, le

**Tableau 4 : Niveau d'intérêt relatif du gouvernement fédéral pour le transport collectif**

Country	Level of Federal Interest in Public Transit (0 = no interest, 10 = very high)
Canada	4
US	8
Australia	4
New Zealand	5
UK	7
Italy	4
France	7
Germany	6
Russia	2
Japan	4
Republic of Korea	8

gouvernement fédéral a commencé à financer les dépenses en immobilisations quand les autorités locales ont pris conscience de la nécessité d'un financement plus important dans ce secteur et que des organismes nationaux comme la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'ACTU ont défendu cette idée. Toutefois, aucune politique de financement permanente et prévisible n'a encore été mise en œuvre, et il n'existe pas de projet d'élaboration d'un cadre stratégique national en matière de transport collectif.

### Leçons tirées

En France, en Allemagne, en Corée et au Japon, le transport collectif fait partie intégrante de la vie quotidienne. Dotés de superficies plus petites et de densités de population plus élevées, ces pays ont dû faire du transport collectif une partie centrale de leur stratégie de transport. Toutefois, la part modale plus élevée pour le transport collectif n'a pas nécessairement entraîné une augmentation du niveau d'intérêt du gouvernement fédéral. Au lieu de cela, des objectifs nationaux comme la croissance économique, l'emploi, la protection de l'environnement et l'indépendance énergétique sont souvent les moteurs qui stimulent l'élaboration de politiques nationales sur le transport collectif.

Aux États-Unis, en Australie, en Nouvelle-Zélande et, dans une moindre mesure, au Royaume-Uni et en Italie, le transport collectif n'était pas considéré comme une priorité élevée dans les années d'après-guerre; les budgets nationaux se concentraient sur le réseau routier, et le nombre de véhicules par habitant a augmenté. Cependant, avec l'augmentation de la congestion dans les villes, les problèmes de pollution atmosphérique, l'augmentation du prix du carburant et l'accroissement de la part du transport dans les budgets des foyers, plusieurs de ces pays ont commencé à élaborer des politiques et créer des voies de financement pour le transport collectif au cours des 10 dernières années. Cela dit, le financement du transport collectif n'est pas encore suffisamment intégré à la politique fédérale. Un changement de gouvernement dans ces derniers pays pourrait toujours donner lieu à des compressions budgétaires ou à une diminution de l'attention politique, comme cela a été le cas en Italie et au Royaume-Uni, qui ont tous deux réduit leur financement ces dernières années.

### Exigences en matière de planification

	<b>Nécessité de plans à long terme relatifs aux transports régionaux</b>	<b>Nécessité de normes de service</b>	<b>Nécessité d'une intégration modale</b>
<b>Description</b>	-Nécessité pour une agglomération urbaine d'élaborer un plan stratégique pour les transports régionaux	-Norme de service couvrant les tarifs, l'équipement, le niveau de service, etc.	-Nécessité d'une intégration modale dans la planification et l'exploitation des transports
<b>Pays</b>	États-Unis Nouvelle-Zélande Royaume-Uni France Allemagne Corée	Japon Corée France Allemagne	France Allemagne Corée



## Tendances

### *Exigences en matière d'aménagement du territoire*

Les experts et les praticiens s'entendent pour dire que le lien entre l'aménagement du territoire et le transport ne saurait être sous-estimé. Malheureusement, reconnaître ce fait ne se traduit pas automatiquement par une intégration efficace des politiques sur l'aménagement du territoire et de celles relatives aux transports. Trop souvent, les contradictions entre les politiques, les ministères et les niveaux d'autorité peuvent empêcher

une planification cohérente entre ces deux sphères, bien que la tendance semble indiquer un mouvement général vers une réforme administrative et politique qui permettra une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des transports.

En France et en Allemagne, le financement des dépenses en immobilisations doit être en harmonie avec les exigences d'aménagement du territoire.

Une meilleure intégration des politiques d'aménagement du territoire et de celles relatives au transport est possible si le pouvoir dans ces deux domaines est entre les mains des mêmes autorités.

De tous les pays étudiés, seuls l'Allemagne, la France et la Corée exigent que le transport collectif soit lié à la planification de l'aménagement du territoire (il pourrait y avoir d'autres pays où les gouvernements locaux ou régionaux font un lien entre ces deux dimensions, mais nous n'avons inclus que ceux dont les exigences sont dictées par la législation nationale). En France comme en Allemagne, ces exigences sont liées au financement des dépenses en immobilisations, puisque le rôle du gouvernement dans le transport collectif a trait au

financement et à la réglementation de niveau élevé. En Allemagne, le financement par projet nécessite que les projets fassent partie des plans sur les transports, lesquels doivent respecter les plans stratégiques d'aménagement du territoire. En France, une intégration semblable entre les projets de transport et les plans d'aménagement du territoire est une condition à l'accès au financement national.

Cependant, une intégration complète est difficile, car les sociétés de transport régionales n'ont généralement aucun pouvoir sur la réglementation en matière d'aménagement du territoire (qui relève le plus souvent des municipalités). Une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et des politiques de transport est possible si le pouvoir dans ces deux domaines est entre les mains de la même autorité. En France, les autorités locales doivent collaborer pour créer des autorités régionales chargées du transport et de l'aménagement du territoire régional. Ce régime administratif permet de s'assurer que, même si le contrôle ultime reste fragmenté entre les municipalités, on parvient à un niveau suffisant d'intégration des politiques régionales et locales.

Au Canada, les municipalités qui bénéficient des transferts de la taxe fédérale sur l'essence doivent élaborer un Plan intégré pour la durabilité de la collectivité (PIDC); toutefois, l'intégration des politiques sur l'aménagement du territoire et des politiques relatives aux transports pourrait être grandement améliorée, puisque les organismes dirigeants responsables de l'aménagement du territoire et des transports ne travaillent pas toujours ensemble ou de façon coordonnée.

### *Exigence de planification des transports*

La planification des transports est exigée par les gouvernements nationaux dans tous les pays étudiés, sauf trois : l'Australie, la Russie et le Japon. Le plus souvent, les gouvernements exigent que les autorités

locales adoptent des plans stratégiques à long terme en matière de transport. L'Allemagne, la France et la Corée sont allées un peu plus loin, en imposant une intégration modale et des normes de service.

En France comme en Allemagne, on accorde une plus grande priorité aux projets relatifs au SRL, au SRB ou au tramway.

En France et en Allemagne, par exemple, les lois nationales ne tiennent pas compte de l'intégration modale. L'approche multimodale a une place importante dans leurs documents de politique sur le transport des passagers et du fret. Dans ces deux pays, le financement des dépenses en immobilisations destiné à l'infrastructure de transport peut être utilisé pour une variété de modes de transport collectif, mais on accorde une plus grande priorité aux projets relatifs au SLR, au SRB ou au tramway. Une partie du financement du gouvernement allemand peut aussi être utilisée pour des projets routiers qui doivent être liés aux services de transport collectif ou avoir au moins un certain lien avec les infrastructures de transport collectif. Le Japon et la Corée ont également des exigences en matière de normes de service, ce qui semble indiquer une participation fédérale plus grande à la gestion du transport collectif.

### **Leçons tirées**

La planification des transports est essentielle à la pérennité des villes et des régions. C'est un processus nécessaire à la prestation de bons services de transport collectif, à une utilisation plus efficace de l'infrastructure en place et à l'éloignement des réseaux de transport dominés par l'automobile. On utilise fréquemment des plans à long terme pour les transports afin de planifier les budgets et d'établir les priorités dans les projets liés au transport collectif dans une région donnée. Même si les gouvernements nationaux n'imposent pas toujours aux autorités locales d'élaborer des plans de transport, toutes les villes ayant des services de transport collectif de bonne qualité sont dotées de plans de transport stratégiques.

Comme dans d'autres domaines, le conditionnement du financement au respect des exigences politiques paraît être un moyen plus efficace et plus simple de contraindre les autorités locales à remplir leurs obligations, plutôt qu'une approche punitive.

Le manque d'intégration de l'aménagement du territoire et des transports est maintenant une critique classique qui s'applique à la plupart des pays dans le monde. La France, l'Allemagne et la Corée signalent le plus haut niveau d'exigence à cet effet et relient ces exigences au financement des dépenses en immobilisations pour les infrastructures de transport collectif. Les plans d'aménagement du territoire doivent être intégrés aux investissements dans les transports afin de créer un environnement favorable aux services de transport collectif.

Chaque ville devrait intégrer l'aménagement du territoire et la planification des transports. Que ces exigences de planification s'intègrent ou non aux lois nationales semble d'importance secondaire, bien que cela permette de s'assurer que toutes les municipalités adoptent effectivement de tels plans. Comme dans d'autres domaines, le conditionnement du financement au respect des exigences politiques paraît être un moyen plus efficace et plus simple de contraindre les autorités locales à remplir leurs obligations, plutôt qu'une approche punitive qui sanctionne les organismes ne respectant pas les contraintes fixées.

## 4. RECOMMANDATIONS

Un grand nombre des pays étudiés, y compris le Canada, avaient des objectifs et facteurs de motivation similaires pour adopter des politiques nationales sur le transport collectif, notamment la promotion du développement économique; l'amélioration de l'accessibilité; la réduction de la congestion routière; la promotion de modes de vie plus sains; le soulagement des pressions liées à l'augmentation du prix de l'essence; la demande de transport collectif; la protection de l'environnement et la gestion des enjeux des changements climatiques et de la qualité de l'air.

Pour ce qui est du développement économique, les réseaux de transport collectif peuvent aider les régions et les pays à maintenir et à améliorer leur compétitivité mondiale, à améliorer l'accès à l'emploi et à créer de nouveaux emplois (en 2010, l'industrie du transport collectif canadienne employait environ 45 200 personnes, sans compter 24 300 emplois dérivés supplémentaires)<sup>148</sup>. On reconnaît aussi que des services de transport collectif de qualité sont une façon d'améliorer l'accès à l'éducation, aux établissements de santé et à d'autres services importants. De même, en incitant le passage de l'automobile au transport collectif, on réduit le nombre de véhicules sur les routes et les coûts économiques connexes de la congestion routière, de l'entretien du réseau routier et de l'infrastructure de stationnement. Les bienfaits pour la santé du transport collectif comprennent la diminution des taux d'obésité, l'augmentation de l'activité physique, la diminution de la pollution atmosphérique et la diminution des coûts des soins de santé (une étude menée en 2010 par l'ACTU a montré que le transport collectif permettait au système de santé d'économiser au moins 157 hospitalisations et 115 millions de dollars chaque année).

De plus, la hausse des prix de l'essence a rendu la conduite automobile moins abordable, ce qui a eu pour effet d'augmenter la demande de services de transport collectif. Par exemple, dans une étude internationale effectuée en 2003, on a calculé le coût moyen du passager-kilomètre de déplacement dans cinq grandes villes canadiennes (Montréal, Toronto, Ottawa, Vancouver et Calgary). Le coût du transport collectif était de 0,12 \$ et celui de la voiture, de 0,46 \$, ce qui représente des économies de 74 %<sup>149</sup>. Par conséquent, il y a eu un besoin d'augmentation des investissements dans le transport collectif à long terme. Enfin et surtout, des pays tels que le Royaume-Uni et l'Australie reconnaissent que le transport collectif est un outil essentiel pour réduire les répercussions négatives du transport sur l'environnement, comme les émissions de gaz à effet de serre et l'écoulement de surface, ainsi que pour l'équité sociale.

Ainsi, du fait des multiples rendements des investissements dans le transport collectif, le Canada devrait élaborer un cadre stratégique national à long terme en matière de transport collectif. Cette mesure permettra de s'assurer que le transport collectif reste une priorité élevée et que tous les ordres de gouvernement travaillent de pair et de façon coordonnée pour promouvoir le transport collectif.

Le reste du présent chapitre décrit les politiques qui devraient constituer le cadre stratégique national du Canada. Dans la mesure du possible, les politiques pertinentes ayant été adoptées par d'autres pays et qui pourraient être envisagées pour le Canada sont surlignées. De même, d'autres recommandations générales sont basées sur les leçons tirées des pays étudiés. La dernière partie de ce chapitre fait état des mesures que peut prendre l'ACTU pour accroître encore davantage la visibilité du transport collectif et s'assurer un soutien national pour un cadre stratégique en matière de transport collectif.

---

<sup>148</sup> ACTU. *L'impact économique des investissements dans le transport collectif : Une enquête nationale*.

<sup>149</sup> ACTU. *Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada*. Exposé analytique n° 5.

## POLITIQUES DE TRANSPORT COLLECTIF LIÉES AUX FINANCEMENTS

## EXEMPLES DE POLITIQUES SEMBLABLES MISES EN PLACE DANS LES PAYS ÉTUDIÉS

Un fonds national pour le transport collectif devrait être créé pour fournir un financement fédéral prévisible et à long terme des dépenses en immobilisations. Les gouvernements municipaux pourraient avoir une certaine latitude pour utiliser une portion donnée des fonds pour le financement des dépenses d'exploitation. De même, les gouvernements provinciaux devraient être fortement encouragés à fournir aux réseaux de transport collectif locaux et régionaux un financement pour les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation, puisque ces gouvernements sont responsables des réseaux de transport collectif en vertu de la Constitution canadienne.

National Land Transport Fund de la Nouvelle-Zélande  
Fonds GVFG de l'Allemagne  
SAFETEA-LU des États-Unis

Afin de créer le fonds national pour le transport collectif, plusieurs mécanismes producteurs de recettes à long terme doivent être mis en place pour diversifier le financement du transport collectif et augmenter la stabilité globale. La taxe d'accise fédérale sur l'essence pourrait être une de ces sources de financement, et le gouvernement fédéral devrait envisager d'augmenter la taxe sur l'essence afin de générer davantage de recettes pour le transport collectif.

Versement transport en France

Les gouvernements provinciaux, qui, comme nous l'avons mentionné plus haut, sont responsables du transport collectif en vertu de la Constitution canadienne, devraient donner aux autorités locales la capacité de générer des recettes pour les services de transport collectif grâce à des taxes et à d'autres types de droits locaux, en particulier ceux qui influencent la demande de transport collectif (p. ex. des taxes de stationnement, des péages sur les ponts, etc.). Une telle mesure aidera à éviter de donner toute la responsabilité du financement aux gouvernements fédéral et provinciaux, et permettra aussi aux gouvernements responsables de la planification des services de transport collectif de fournir un financement équivalent.

L'Italie donne aux municipalités locales l'autorité de générer des recettes pour le transport collectif au moyen de différents mécanismes, notamment des droits de stationnement.

La Corée impose une taxe d'amélioration des transports (Transportation Improvement Charge) et applique une tarification pour la congestion depuis 1996.

Certaines provinces pourraient devoir transférer certains pouvoirs de taxation aux municipalités ou aux régions, ou encore réduire leurs taux d'imposition pour éviter d'alourdir de façon excessive le fardeau fiscal imposé au public. De même, dans le cas où le gouvernement fédéral fournirait un financement, les provinces devraient être obligées de verser des montants supérieurs ou égaux aux municipalités ou régions pour financer le transport collectif. Toutes ces mesures permettront de diversifier le financement du transport collectif et d'augmenter une fois encore sa stabilité globale.

---

Afin de recevoir un financement fédéral pour le transport collectif, les gouvernements devraient satisfaire aux exigences suivantes :

1. s'engager à intégrer l'aménagement du territoire et le transport par l'élaboration de plans d'aménagement du territoire et de transport intégrés (p. ex., plans axés sur le transport collectif);
2. élaborer des plans de transport à plus long terme, quinquennaux ou décennaux, pour aider les gouvernements locaux à dépasser la période politique moyenne.
3. démontrer une optimisation des ressources (p. ex., obligation de fournir les ratios coûts-avantages);
4. s'engager à effectuer une planification multimodale dans leurs plans de transport;
5. répondre à des objectifs liés à l'environnement et à la santé (p. ex., réduire les émissions de gaz à effet de serre et réduire au minimum l'utilisation d'énergie);
6. assurer un suivi du succès de leurs services (p. ex., achalandage, niveaux de service, pourcentage de services qui sont à l'heure, etc.) et communiquer chaque année cette information sur le rendement au gouvernement fédéral
7. accepter de renoncer à certains financements du gouvernement fédéral si les objectifs de rendement ne sont pas atteints ou si les projets devant être réalisés pour recevoir les financements ne le sont pas.

La France et l'Allemagne exigent que les projets relatifs au transport collectif concordent avec les plans de transport et qu'ils soient coordonnés avec les plans d'aménagement du territoire.

Un financement supplémentaire pour la recherche et la technologie doit être attribué aux projets qui facilitent spécifiquement l'utilisation du transport collectif, comme les systèmes de cartes à puce ou d'information en temps réel. Le centre de recherche sur les transports de Transports Canada a actuellement un programme de recherche et développement sur les STI, ainsi que de financement de projets routiers (y compris des projets axés sur la technologie des autobus) et de l'accessibilité des transports; toutefois, un financement supplémentaire pourrait être attribué spécifiquement à la recherche et à la technologie liées au transport collectif.

Les États-Unis donnent un total de plus de 20 millions de dollars canadiens chaque année à plusieurs programmes de recherche sur le transport collectif, notamment le TCRP, le NTI et les UTC.

La Corée investira environ 230 millions de dollars canadiens par année entre 2008 et 2020 dans le cadre de son plan directeur pour les STI.

Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent financer des programmes de gestion de la demande en transport afin de compléter les investissements dans le transport collectif et d'avoir davantage d'influence sur la demande.

Les États-Unis financent des programmes de gestion de la demande en transport tels que *Safe Routes to School* et des programmes de réduction des déplacements domicile-travail.

L'Australie finance un programme

---

---

connu sous le nom de *Travelsmart*.

## POLITIQUES NON LIÉES AUX FINANCEMENTS

## EXEMPLES DE POLITIQUES SEMBLABLES MISES EN PLACE DANS LES PAYS ÉTUDIÉS

Le gouvernement fédéral doit élaborer une politique nationale sur le transport collectif qui définit des normes nationales pour les niveaux de service, les véhicules, etc.

L'Australie élabore actuellement une stratégie nationale pour le transport collectif axée sur ces thèmes.

Il devrait aussi y avoir des politiques sur le transport collectif s'intégrant à d'autres politiques ou stratégies plus larges que celles sur le transport multimodal, la protection de l'environnement, le logement, l'amélioration de la mobilité et de l'accessibilité pour tous les citoyens, l'urbanisation au niveau national, etc. Cette approche s'est révélée être le moyen le plus efficace en ce qui concerne l'intégration des politiques.

Dans la politique nationale d'urbanisation de l'Australie, le transport collectif sera une composante essentielle.

La politique *Grenelle Environnement* de la France se concentre sur les changements climatiques et des enjeux environnementaux, et elle reconnaît le transport collectif comme une partie importante de la solution.

Les ordres de gouvernement et les organismes chargés de fournir les services de transport collectif doivent recevoir un financement important, avoir la possibilité de générer leurs propres recettes et être responsables de la planification des services. Il a été prouvé que de telles mesures permettaient de maintenir l'achalandage du transport collectif et la qualité du service.

L'Italie, les États-Unis, la Russie, la Corée, l'Australie, la France et l'Allemagne donnent à leurs autorités chargées du transport collectif la capacité de planifier et de fournir les services et, dans une certaine mesure, de financer leurs propres services.

Le gouvernement fédéral doit favoriser une plus grande utilisation du processus de mise en concurrence pour les services sous-traités (puisque ces ententes réduisent les coûts de la main-d'œuvre, améliorent l'efficacité et permettent de répartir les risques d'exploitation) en offrant des primes de financement si les sociétés de transport collectif s'engagent à avoir recours aux appels d'offres concurrentiels. Il ne faut pas confondre une telle pratique avec la déréglementation, qui retire le contrôle sur l'industrie du transport collectif.

En France, en Allemagne, au Japon, en Nouvelle-Zélande, en Corée, aux États-Unis et au Royaume-Uni, les exploitants privés jouent un rôle important dans la prestation des services de transport collectif. Dans certains cas, ces exploitants sont à contrat.

De plus, les autorités qui offrent les contrats devraient être obligées d'imposer des normes de rendement et de service dont le respect permettrait d'obtenir les primes de financement. De même, les contrats devraient prévoir des incitatifs pour les cas où ces normes sont atteintes ou dépassées ainsi que

des pénalités lorsque les normes de rendement ne sont pas respectées.

Le Groupe des politiques au sein de Transports Canada doit être agrandi (ou une nouvelle unité d'élaboration des politiques doit être créée) et être chargé d'élaborer les politiques nationales en matière de transport collectif, d'administrer le fonds national destiné au transport collectif et d'agir à titre d'unité de coordination pour le gouvernement fédéral. Ce groupe doit aussi avoir la responsabilité de travailler avec d'autres ministères fédéraux et d'autres ordres de gouvernement pour s'assurer que leurs stratégies connexes reconnaissent le rôle important du transport collectif.

Infrastructure Australia est chargée de l'élaboration d'une stratégie nationale pour le transport collectif.

La New Zealand Transport Agency a la responsabilité de gérer le National Land Transport Fund.

#### AUTRES ACTIONS OU INITIATIVES RECOMMANDÉES

#### EXEMPLES DE MESURES OU D'INITIATIVES SEMBLABLES MISES EN PLACE DANS LES PAYS ÉTUDIÉS

En plus d'un cadre stratégique national en matière de transport collectif, il faut élaborer une politique ou une stratégie nationale sur les transports dans laquelle le transport collectif est une composante importante.

National Land Transport Programme de la Nouvelle-Zélande

Des incitations fiscales comme l'exonération d'impôt pour les indemnités de transport collectif payées par l'employeur (p. ex., cartes de transport à prix réduit) doivent être mises en œuvre afin de promouvoir davantage l'utilisation du transport collectif.

Aux États-Unis, les employeurs peuvent donner à leurs employés jusqu'à 230 \$ US par mois à titre d'allocation incitative de transport collectif, sans que cette somme soit prise en compte dans le calcul des cotisations sociales.

Au Royaume-Uni, les employeurs bénéficient de certains avantages fiscaux s'ils fournissent un service d'autobus pour conduire les employés à leur travail ou s'ils subventionnent l'utilisation d'un service d'autobus par leurs employés.

Les intervenants publics comme privés (p. ex., associations dans le secteur du transport collectif, usagers du transport collectif et exploitants privés et publics) doivent participer à l'élaboration des politiques nationales sur le transport collectif afin d'augmenter les chances de réussite et de respect de ces politiques.

Dans le cadre de la révision de la loi *Public Transport Management Act*, la Nouvelle-Zélande fait participer des exploitants privés et des associations de l'industrie au comité de travail et a réalisé des progrès considérables grâce à cette collaboration.

Dans le cadre de l'élaboration de la politique française *Grenelle Environnement*, le public a eu l'occasion de s'asseoir avec des fournisseurs de services publics afin de définir les points clés de la politique gouvernementale liés aux enjeux de l'écologie et du développement durable.

Le gouvernement national doit faire connaître les nombreux avantages du transport collectif afin que les programmes s'y rapportant soient soutenus par un large éventail d'intervenants.

États-Unis

### Les prochaines étapes pour l'ACTU

L'Association canadienne du transport urbain a un rôle central à jouer pour mettre en évidence la contribution du transport collectif à la santé, à la mobilité, au développement économique, à l'environnement et à la qualité de vie globale au Canada. Le transport collectif peut être un catalyseur qui aidera à résoudre nombre des problèmes auxquels sont confrontés tous les ordres de gouvernement. Les politiques sur le transport collectif ne doivent pas être la responsabilité d'un seul ministère, mais plutôt être intégrées à d'autres stratégies plus larges de tous les ordres de gouvernement. L'ACTU doit jouer un rôle central dans la conscientisation des chefs d'entreprise, des médias et des différents ministères à la nécessité d'intégrer le transport collectif aux objectifs du Canada non seulement dans le secteur des transports, mais aussi de l'environnement, de l'économie et du logement.

L'autre rôle de l'ACTU est de proposer des stratégies novatrices pour un financement durable du transport collectif. Les exemples des 11 pays étudiés pourraient servir de point de départ pour amorcer au Canada la discussion sur les meilleures façons d'augmenter le financement du transport collectif. De nombreuses sociétés de



transport au Canada sont maintenant contraintes d'étendre leur service, sans nouveaux flux de rentrées. Un effort coordonné avec les sociétés de transport collectif, les gouvernements locaux et régionaux, les universités et les membres du public pour soulever la question du financement auprès des plus hauts ordres de gouvernement et aider à coordonner une discussion sur les façons de financer le transport collectif serait une fonction clé de l'ACTU.

Photo 4 : TransLink (ACTU)



L'ACTU pourrait aussi aider à amener la question de la gestion de la demande en transport au centre des préoccupations grâce à des travaux de recherche sur les répercussions positives potentielles de la tarification pour la congestion sur les régions métropolitaines, par exemple. Si l'idée d'imposer plus de frais aux conducteurs automobiles peut être difficile à défendre pour les politiciens, l'ACTU peut aider à présenter l'idée grâce à des recherches solides sur les bienfaits de tels projets sur l'économie, la société et la santé.

Il est reconnu qu'au Canada, les provinces jouent un rôle important pour évoquer et soulever les questions locales auprès du gouvernement fédéral. Ainsi, une des mesures recommandées pour l'ACTU est de travailler avec le Conseil de la fédération (CDF) pour soulever la question et la nécessité d'élaborer un cadre stratégique national en matière de transport collectif. Les constatations de ce rapport pourraient être présentées au CDF pour aider les provinces à mieux comprendre ce qui se fait dans d'autres pays et les bienfaits qu'elles retireraient d'une plus grande participation du gouvernement fédéral dans le transport collectif. De même, une collaboration soutenue avec d'autres intervenants clés (la Fédération canadienne des municipalités, la Chambre de commerce du Canada, des groupes se consacrant à l'environnement ou à la santé, etc.) sera essentielle pour atteindre un consensus sur les recommandations et leur mise en place.

## 5. CONCLUSION

Notre analyse a permis de mettre en évidence les éléments des cadres stratégiques nationaux sur le transport collectif du Canada, de l'Italie, du Royaume-Uni, des États-Unis d'Amérique, de la France, de l'Allemagne, de la Russie, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de la République de Corée. Les résultats montrent que chaque pays, y compris le Canada, a des éléments d'un cadre stratégique national sur le transport collectif. Ce cadre stratégique pourrait ne pas exister sous forme de document distinct et bien articulé établissant les objectifs et les visées larges du gouvernement pour différents secteurs qui influencent le transport collectif ou y sont liés. Toutefois, on retrouve fréquemment dans les pays étudiés des éléments tels que le financement des dépenses en immobilisations des services de transport collectif et la possibilité, pour différents ordres de gouvernement, de définir les services de transport collectif devant être fournis dans leur secteur. De même, nos comparaisons des pays étudiés montrent qu'il y a des différences d'orientation importantes entre les différentes politiques sur le transport collectif ayant été mises en place. La législation liée au transport, les programmes d'investissement, les modèles de propriété et de gestion, le degré de participation du secteur privé et même les pratiques quotidiennes peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre.

D'après nos constatations, nous recommandons au gouvernement fédéral, éventuellement par l'intermédiaire du Groupe des politiques de Transports Canada, d'élaborer des politiques nationales sur le transport collectif qui soient intégrées à des politiques et stratégies plus larges. Ces politiques seraient élaborées en partenariat avec des intervenants publics et privés pour accroître les chances de réussite et d'application des politiques. Le Groupe des politiques serait aussi chargé de gérer un fonds national pour le transport collectif permettant d'apporter un financement à long terme prévisible pour les dépenses en immobilisations du transport collectif au Canada.

Des mécanismes permettant de générer des recettes qui diversifieraient et stabiliseraient le financement du transport collectif pourraient aussi être coordonnés par le Groupe des politiques. Les programmes de gestion de la demande en transport ainsi que la recherche et la technologie qui favorisent l'utilisation du transport collectif recevraient aussi d'autres fonds. Le Groupe des politiques préconiserait aussi des incitations fiscales, défendrait un plus grand recours aux appels d'offres concurrentiels pour les services à contrat et communiquerait les nombreux bénéfices du transport collectif afin de rallier l'appui pour ces politiques.

On suggère aussi d'exiger des provinces qu'elles versent des montants supérieurs ou égaux à ceux du gouvernement fédéral pour le transport collectif, et de les encourager à fournir un financement pour les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation. Les gouvernements locaux devraient être obligés d'intégrer l'aménagement du territoire et la planification du transport, d'élaborer des plans de transport multimodal à plus long terme, de surveiller le rendement et d'atteindre certains autres objectifs. En retour, ils devraient avoir la capacité de générer des recettes pour les services de transport collectif au moyen de taxes et d'autres impôts locaux.

Un cadre stratégique national pour le transport collectif au Canada qui définisse les rôles, les responsabilités et les priorités de chaque ordre de gouvernement et détermine des sources durables de financement pour couvrir les dépenses en immobilisations et les dépenses d'exploitation aiderait le Canada à résoudre nombre de problèmes urgents, ce qui permettrait à notre pays de mieux se préparer pour l'avenir. Si la possession de véhicule par



Photo 5 : RTC (ACTU)

habitant a déjà atteint son plus haut niveau dans des pays comme les États-Unis, la demande de solutions de rechange aux automobiles – comme le transport collectif, la marche et le vélo – a augmenté, tout comme la demande de communautés favorisant les déplacements à pied. Le rallongement des temps de déplacement domicile-travail, l'augmentation de la pollution atmosphérique, les taux croissants d'obésité et les coûts en soins de santé qui en résultent, ainsi que l'augmentation des prix de l'essence peuvent tous être positivement influencés par un financement stable à long terme et des politiques mieux intégrées et plus favorables pour le transport collectif au niveau fédéral.

Le transport collectif doit être considéré comme le catalyseur qui permettra d'atteindre les objectifs du Canada en matière de santé, de mobilité, de développement économique, de protection de l'environnement et d'amélioration de la qualité de vie. Il est à espérer que les pratiques exemplaires relevées dans les pays étudiés pourront aider le gouvernement fédéral du Canada à élaborer un cadre stratégique national complet pour le transport collectif. L'Association canadienne du transport urbain, en partenariat avec d'autres intervenants clés, peut faire preuve de leadership et faire des recommandations pour un tel cadre stratégique.

## Annexe A – Caractéristiques fondamentales des pays étudiés

### Caractéristiques géographiques et démographiques

Pays	Géographie		Démographie						
	Superficie (km <sup>2</sup> ) [1]	Caractéristiques urbaines pertinentes qui favorisent/gênent les services de transport collectif	Population (million, 2008) [1]	Répartition par âge (2009) - % [2]			Densité moyenne de population (personnes/km <sup>2</sup> , sur la base de la population de 2008)	Répartition de la population nationale dans les régions urbaines et rurales (%) [3]	
				De 0 à 14 ans	De 15 à 59 ans	60 ans et plus		Régions urbaines	Régions rurales
<b>Canada</b>	9 984 670	Faible densité de population dans de nombreuses parties du pays. Seules les grandes villes comme Vancouver, Toronto et Ottawa ont été organisées en fonction du transport collectif.	33,3	16,5	64	19,5	3	80,58	19,4
<b>États-Unis</b>	9 632 030	Étalement au-delà des frontières traditionnelles des villes après la Seconde Guerre mondiale; services de transport collectif souvent non étendus; développement important des banlieues à faible densité de population encouragé par l'adoption généralisée de la voiture particulière privée et les hypothèques exonérées d'impôt favorisant la nouvelle accession à la propriété; investissements importants dans le réseau routier fédéral; coût du carburant relativement faible; maintien des tarifs du transport collectif à un bas niveau par les gouvernements locaux;	304,1	20,3	61,8	17,9	32	82,29	17,7
<b>Australie</b>	7 741 220	Faible densité de population. Les grandes villes comme Sydney et Melbourne sont organisées en fonction du transport collectif; mais les autres villes sont organisées en fonction de la conduite automobile. Toutefois, le prix croissant du pétrole, les embouteillages et les préoccupations relatives à l'environnement et à l'obésité favorisent les améliorations du transport collectif et jouent un rôle dans l'augmentation de l'achalandage du transport collectif.	21,4	19	61,9	19,1	3	89,11	10,9
<b>Nouvelle-Zélande</b>	267 710	Traditionnellement, les villes de Nouvelle-Zélande n'ont pas été organisées en fonction du transport collectif.	4,3	20,4	61,8	17,8	16	86,20	13,8
<b>Royaume-Uni</b>	243 610	Londres est le centre urbain dominant du pays et l'utilisation du transport collectif y est élevée, mais les autres villes ont généralement adopté le schéma de développement des villes des États-Unis	61,4	17,4	60,2	22,4	252	79,64	20,4
<b>Italie</b>	301 340	L'Italie est composée d'une poignée de zones urbaines qui étaient à l'origine des Cités-États. Les plus grandes villes ont une forte densité de population et sont dotées de réseaux de transport collectif bien utilisés.	59,8	14,2	59,4	26,4	199	68,36	31,6
<b>France</b>	549 190	Le <i>versement transport</i> , impôt à la charge des employeurs, génère environ 35 % de tous les fonds d'administration consacrés au transport collectif urbain en France. Investissement considérable par le biais du <i>Grenelle Environnement</i> . Forte densité de population de l'environnement urbain, coût élevé du carburant; centres-villes bâtis avant l'ère de l'automobile; longue tradition de transport ferroviaire; popularité croissante des tramways modernes au cours des deux dernières décennies.	62,3	18,4	58,9	22,7	113	85,25	14,7
<b>Allemagne</b>	357 120	Solide culture de transport collectif; important réseau ferroviaire régional et interurbain; financement du transport collectif prévu par la loi;	82,1	13,5	60,8	25,7	230	73,85	26,2
<b>Russie</b>	17 098 240	Aucun programme fédéral relatif au réseau routier; peu d'espace dans les villes consacré aux chaussées.	142,0	14,8	67,4	17,8	8	73,17	26,8
<b>Japon</b>	377 930	Forte densité de population et taux élevés d'urbanisation. Régions montagneuses étendues qui limitent la zone développable. Construction des autoroutes amorcée en 1964 seulement; autoroutes à péage pour la plupart. Coût élevé de l'assurance, du carburant et du permis de conduire; stationnement gratuit rare dans les centres urbains.	127,7	13,3	57	29,7	338	66,83	33,2
<b>République de Corée</b>	99 720	Population urbaine représentant un fort pourcentage de la population totale, population du pays concentrée sur 30 % seulement du sol disponible. La guerre de Corée (1950 à 1953) a laissé une grande partie du réseau de transport en ruines. La reconstruction rapide du réseau ferroviaire a nécessité la participation du gouvernement à la construction, qui se poursuit encore aujourd'hui. À cause de la guerre, le PIB par habitant a été loin derrière celui des pays occidentaux jusque dans les années 1980; il y avait donc moins d'argent dans les budgets des ménages pour acheter des automobiles.	48,6	16,8	68,1	15,1	487	60,22	39,8

## Caractéristiques gouvernementales, politiques et économiques

Pays	Gouvernement et politique				Économie		
	Structure politique [4]	Processus décisionnels et législatifs [4]	Influence du gouvernement fédéral sur le secteur des transports	Autres priorités nationales concurrentes	PIB (milliards de \$ CAN, 2009) [2]	PIB par habitant (\$ CAN, 2009) [en fonction de la population de 2008]	Principales industries [5]
<b>Canada</b>	Structure étatique : système de gouvernement fédéral - régime parlementaire	Législature bicamérale, une chambre non élue et une chambre élue selon un système uninominal majoritaire à un tour	Le gouvernement fédéral est responsable des navires et des compagnies maritimes, des aéroports, des ports, des chemins de fer, des canaux ainsi que des travaux et entreprises d'une nature locale qui concernent deux provinces ou plus (p. ex., normes sur les émissions des véhicules, sûreté et sécurité en matière de transport et questions d'urbanisme).	Programmes éducatifs, sanitaires et sociaux	1 610	48 332	matériel de transport, produits chimiques, minéraux traités et non traités, produits alimentaires, produits du bois et articles en papier, produits du poisson, pétrole et gaz naturel
<b>États-Unis</b>	Structure étatique : système de gouvernement fédéral - régime présidentiel	Législature bicamérale, les membres de la chambre haute et ceux de la chambre basse étant élus selon le système uninominal majoritaire à un tour	Le financement des transports par le gouvernement fédéral a créé une relative uniformité dans les sociétés de transport dans les États. A donné lieu à ce qui pourrait être le plus grand projet de construction au monde, le réseau routier fédéral. Le gouvernement fédéral est responsable des transports inter-états.	Défense (23 % des dépenses nationales en 2009), sécurité sociale (20 % des dépenses nationales en 2009) et Medicare/Medicaid (19 % des dépenses nationales en 2009) [6]	16 648	54 752	industrie hautement diversifiée, leader sur le marché international, innovatrice dans les hautes technologies, au deuxième rang mondial pour la production industrielle; pétrole, acier, véhicules à moteur, industrie aérospatiale, télécommunications, produits chimiques, électronique, transformation des aliments, biens de consommation, bois, exploitation minière
<b>Australie</b>	Structure étatique : système de gouvernement fédéral – régime parlementaire. Le Parlement australien (Commonwealth) a un pouvoir législatif dans des domaines tels que les échanges et le commerce avec d'autres pays, les affaires étrangères et la construction ferroviaire, avec le consentement de l'État concerné. Les parlements des États ont un pouvoir législatif sur les écoles, la police et l'appareil judiciaire d'État, les routes, le transport collectif et le gouvernement local	Législature bicamérale, les membres de la chambre haute et ceux de la chambre basse étant élus selon un mode de scrutin préférentiel	Très faible. Le transport collectif est sous la responsabilité des gouvernements régionaux et d'État	Santé, éducation et emploi/ économie	994	46 380	exploitation minière, équipement industriel et équipement de transport, transformation des aliments, produits chimiques, acier
<b>Nouvelle-Zélande</b>	Structure étatique : système de gouvernement unitaire - régime parlementaire	Il n'y a pas de chambre haute, et les membres de la chambre basse sont élus selon un système de représentation semi-proportionnelle	Il existe un mécanisme fédéral officiel pour le financement des priorités régionales en matière de transports (National Land Transport Fund). Le bureau des transports (Transport Agency) approuve aussi les procédures d'achat préparées par les autorités régionales.	Développement du réseau routier	165	38 652	transformation des aliments, produits du bois et articles de papier, textiles, machinerie, équipement de transport, banque et assurance, tourisme, exploitation minière

## Caractéristiques gouvernementales, politiques et économiques

Pays	Gouvernement et politique				Économie		
	Structure politique [4]	Processus décisionnels et législatifs [4]	Influence du gouvernement fédéral sur le secteur des transports	Autres priorités nationales concurrentes	PIB (milliards de \$ CAN, 2009) [2]	PIB par habitant (\$ CAN, 2009) [en fonction de la population de 2008]	Principales industries [5]
<b>Royaume-Uni</b>	Structure étatique : Système de gouvernement unitaire – régime parlementaire. De nombreux pouvoirs, notamment en matière de transport, ont été transférés au pays de Galles, à l'Écosse, à l'Irlande du Nord et à Londres	Législature bicamérale, une chambre non élue et une chambre élue selon un système uninominal majoritaire à un tour	La question des transports ayant été transférée, l'Écosse, le Pays de Galles, l'Irlande du Nord et Londres définissent leur propre politique à ce sujet. Toutefois, c'est le gouvernement central qui fournit le financement.	Santé, éducation, immigration	3 356	54 645	machines-outils, équipement électrique, équipement de bureau, équipement ferroviaire, construction navale, avions, véhicules à moteur et pièces, équipement électronique et équipement de communication, métaux, produits chimiques, charbon, pétrole, papier et produits de papier, transformation des aliments, textiles, vêtements, autres biens de consommation
<b>Italie</b>	Structure étatique : système de gouvernement unitaire - régime parlementaire	Législature bicamérale, les membres des deux chambres étant élus selon un système de représentation semi-proportionnelle	Le gouvernement fédéral fournit le financement pour les dépenses en immobilisations, mais ne participe pas au financement des dépenses d'exploitation ni à la gestion des services de transport collectif. Il s'agit d'une responsabilité clairement définie comme relevant des ordres de gouvernement inférieurs.	Santé	2 545	42 536	tourisme, machinerie, fer et acier, produits chimiques, transformation des aliments, textiles, véhicules à moteur, vêtements, chaussures, céramique
<b>France</b>	Structure étatique : système de gouvernement unitaire – pouvoir exécutif double; importance de l' <i>intercommunalité</i> entre les <i>communes</i> et d'autres types de gouvernements locaux et régionaux	Législature bicamérale, les membres de la chambre haute et ceux de la chambre basse étant élus par scrutin uninominal majoritaire à deux tours	- Flambée récente dans le financement des dépenses en immobilisations utilisées principalement pour les nouveaux projets d'infrastructure, en particulier le tramway, le train léger et le système rapide par bus, en vertu de la loi <i>Grenelle Environnement</i> . - Donne un cadre législatif national pour l'ensemble du domaine des transports, le principal étant la loi LOTI.	Le transport collectif local n'est pas une priorité nationale en soi; les grands points du budget national comprennent les relations internationales, l'agriculture, la culture, la défense, l'économie, le développement durable, la justice, l'enseignement postsecondaire, la santé, le sport, le chômage, etc. [7]	3 136	50 355	machinerie, produits chimiques, automobiles, métallurgie, avions, électronique; textiles, transformation des aliments; tourisme
<b>Allemagne</b>	Structure étatique : système de gouvernement fédéral - régime parlementaire	Bundesrat : membres des gouvernements d'État; Bundestag : membres élus selon un système de représentation semi-proportionnelle	La constitution allemande donne au gouvernement fédéral le mandat de soutenir financièrement les transports collectifs locaux. Le gouvernement fédéral fournit le financement, mais les décisions sur la façon d'utiliser les fonds appartiennent aux Länder (États).	Les Länder sont responsables du transport collectif, lequel n'est donc pas directement une priorité fédérale, même si la majeure partie du financement provient du gouvernement fédéral; les autres priorités comprennent la santé, la défense, l'éducation, l'économie et l'emploi, etc. [8]	4 016	48 910	parmi les producteurs de fer, d'acier, de charbon, de ciment, de produits chimiques, de machinerie, de véhicules, de machines-outils, de produits électroniques, d'aliments et de boissons, de navires et de textiles les plus importants au monde et les plus avancés sur le plan technologique

## Caractéristiques gouvernementales, politiques et économiques

Pays	Gouvernement et politique				Économie		
	Structure politique [4]	Processus décisionnels et législatifs [4]	Influence du gouvernement fédéral sur le secteur des transports	Autres priorités nationales concurrentes	PIB (milliards de \$ CAN, 2009) [2]	PIB par habitant (\$ CAN, 2009) [en fonction de la population de 2008]	Principales industries [5]
<b>Russie</b>	Structure étatique : système de gouvernement fédéral - régime présidentiel-parlementaire (le président est le chef de l'État et le premier ministre est le chef du gouvernement). [9]	Législature bicamérale, les membres de la chambre basse étant élus tandis que les représentants de la chambre haute sont nommés. [10]	Minime; le gouvernement fédéral a fourni un certain financement pour le métro de Moscou, mais pas pour les autres réseaux ferroviaires. Il aide à investir dans les autobus, les trolleybus et d'autres infrastructures.	Développement économique, environnement, sécurité	1 562	11 004	exploitation minière et industries extractives; construction de machines; industrie de la défense; équipement de transport routier et ferroviaire; équipement de communication; machinerie agricole et équipement électrique; instruments médicaux et scientifiques; biens durables, textiles, produits alimentaires, artisanat
<b>Japon</b>	Structure étatique : système de gouvernement unitaire - régime parlementaire	Législature bicamérale, les membres des deux chambres étant élus selon un système de représentation semi-proportionnelle	Le ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (MLIT) est responsable du secteur des transports et de la réglementation du transport collectif. Même s'il y a une planification au niveau local, le financement provient exclusivement du gouvernement national.	Travaux publics, éducation, défense nationale.	5 308	41 565	parmi les producteurs de véhicules à moteur, d'équipement électronique, de machines-outils, d'acier et de métaux non ferreux, de navires, de produits chimiques, de textiles et d'aliments transformés les plus importants et les plus avancés sur le plan technologique au monde
<b>République de Corée</b>	Les gouvernements locaux sont semi-autonomes et ont leurs propres organes exécutifs et législatifs.	Le vice-ministre des Transports, de la Logistique et des Affaires maritimes dirige les trois bureaux du ministère du Territoire, des Transports et des Affaires maritimes consacrés au transport collectif : Politique sur les transports (transport collectif), Politique sur les routes (planification et construction des routes) et Politique sur les chemins de fer (planification et construction de lignes de chemin de fer, métro et liaison ferroviaire à grande vitesse)	Le ministre du Territoire, des Transports et des Affaires maritimes est nommé par le président. Le ministère est chargé de développer les artères et les réseaux routiers interurbains, ainsi que d'étendre le réseau de transport collectif. Cela inclut le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse. Korail (Korea Railroad Corporation), la compagnie nationale des chemins de fer de la Corée du Sud, est une agence du ministère. Korea Train Express (KTX), le système ferroviaire à grande vitesse de Corée, est exploité par Korail.	Défense (12 % du budget national); santé (12 %); éducation (16 %) [11]	1 174	24 153	produits électroniques, télécommunications, production automobile, produits chimiques, construction navale, acier

## Statistiques générales sur les transports

Pays	Prix moyen du supercarburant (\$ CAN/l) - 2008 [1]	Taux de possession de véhicules (par 1 000 personnes) - 2007/2008 [1]	Nombre de véhicules par km de route [1]	Véhicules-km parcourus [1]			Longueur du réseau routier (km) [1]	Véhicules-km parcourus chaque année par km de route	Part modale				
				véhicules-km (million)	véhicules-km par habitant (en fonction de la population de 2008)	Année des données sur les véhicules-km			Véhicule personnel (%)	Transport collectif (%)	Marche/bicyclette (%)	Autre (%)	Année des données sur la part modale
<b>Canada</b>	0,75 \$	605	14	325 373	9 768	2008	1 409 000	230 925	80 [12]*	11 [12]*	7/1 (total 8) [12]*	1 [12]*	2006
<b>États-Unis</b>	0,56 \$	809	38	4 554 446	14 979	2008	6 506 221	700 014	86,5 [13]	4,9 [13]	3,3 [13]	5,3 [13]	2007
<b>Australie</b>	0,73 \$	687	18	224 660	10 483	2008	818 356	274 526	80 [14]*	14 [14]*	6 [14]*		2009
<b>Nouvelle-Zélande</b>	1,08 \$	733	33	40 020	9 375	2008	93 911	426 148	78 [15]	2,6 [15]	18,3 [15]	1,5 [15]	2006-2010
<b>Royaume-Uni</b>	1,43 \$	526	77	528 910	8 612	2008	419 634	1 260 408	64 [16]	10 [16]	24 [16]	2 [16]	2008
<b>Italie</b>	1,56 \$	673	83	288 634 [17]	4 824 [17]	2004	487 700	591 827	88,5 [18]	11,6 [18]	s.o.	s.o.	2009
<b>France</b>	1,51 \$	598	39	550 700	8 843	2008	951 200	578 953	64,8 [19]	8,1 [19]	22,2/2,6 (total 24,8) [19]	1,7 [19]	2008
<b>Allemagne</b>	1,55 \$	554	71	681 995	8 306	2008	644 288	1 058 525	60,8 [20]	12,9 [20]	17,8 [20]	8,6 [20]	2008
<b>Russie</b>	0,88 \$	245	37	s.o.	s.o.	s.o.	963 000	s.o.	s.o.	67 [21]	s.o.	s.o.	2005
<b>Japon</b>	1,41 \$	593	63	762 613	5 972	2006	1 200 858	635 057	67,7 [22]	32,1 [22]	s.o.	0,2 [22]	2008
<b>République de Corée</b>	1,50 \$	346	161	334 032	6 872	2008	104 237	3 204 543	28 % [23]	37 (autobus 30; train 7) [23]	30 (marche 28; bicyclette 2) [23]	5 [23]	2000

\*Les données sur les parts modales représentent les déplacements domicile-travail uniquement. Les données pour tous les déplacements n'étaient pas disponibles.



## Statistiques sur le transport collectif

Pays	Étendue et état de l'infrastructure du transport ferroviaire de passagers (inter et intra-urbain)			Achalandage du transport collectif (nombre annuel de déplacements effectués par des voyageurs)	Achalandage du transport collectif par habitant (en fonction de la population de 2008)	Passagers-km par habitant pour le transport collectif			Dépenses gouvernementales totales pour le transport collectif (\$ CAN)*	Dépenses gouvernementales totales pour le transport collectif en % du PIB (selon le PIB de 2009)	Dépenses totales du gouvernement fédéral pour le transport collectif (\$ CAN)*	Part du gouvernement fédéral des dépenses gouvernementales totales pour le transport collectif (%)*	Dépenses gouvernementales totales par habitant pour le transport collectif (\$ CAN)*	Dépenses du gouvernement fédéral par habitant pour le transport collectif (\$ CAN)*
	km de réseau ferroviaire	km de réseau ferroviaire par habitant	km de réseau ferroviaire par km de superficie			Tous les modes de transport collectif	Transport ferroviaire seulement - passager-km par habitant (en fonction de la population de 2008) [1]	Année des données sur les passagers-km pour le transport ferroviaire						
Canada	s.o.	s.o.	s.o.	2 714 528 899 (relié) [24]	81,49	s.o.	60	2008	5 815 534 793 [24]	0,36 %	718 562 895 [24]	12,6 %	175	22
États-Unis	20 956 [24]	0,00007	0,00218	10 134 262 062 (non relié) [24]	33,33	177 [24]	157	2007	33 010 900 000 [25]	0,20 %	9 627 700 000 [25]	29,2 %	109	32
Australie	41 461 [26]	0,0001	0,00536	624 100 000 (non relié) [26]	10,02	1 611 [27]	663	2008	s.o.		776 633 333 [28]	s.o.	s.o.	36
Nouvelle-Zélande	s.o.	s.o.	s.o.	121 500 000 (non relié) [15]	28,46	274 [29]	91 [29]	2009/2010	519 945 364 [29]	0,32 %	259 972 682 [29]	50,0 %	122	61
Royaume-Uni	16 000 [30]	33 900 [30]	0,06568	7 704 000 000 (relié ou non relié non précisé) [31]	125,44	s.o.	787	2007	13 035 000 000 [32]	0,39 %	7 252 000 000 [32]	55,6 %	217	118
Italie	16 700 [30]	0,00028	0,05542	5 200 000 000 (relié ou non relié non précisé) [33]	86,91	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	665 950 000 [34]	s.o.	s.o.	11
France	29 473 [35]	0,00047	0,05367	6 409 315 000 (relié ou non relié non précisé) [36]	102,92	2302,44 [37]	1 590	2008	7 275 632 600 [36]	0,23 %	716 071 600 [36]	9,8 %	117	11
Allemagne	33 900 [30]	0,00041	0,09493	7 602 000 000 (relié) [38]	92,58	548 [39]	1 005	2008	13 403 384 000 [8]	0,33 %	12 078 872 000 [8]	90,1 %	163	147
Russie	6 721 [40]	0,00005	0,00039	37 400 000 000 (relié ou non relié non précisé) [21]	263,47	s.o.	1 219	2007	458 000 000 [41]	0,03 %	276 000 000 [41]	60,3 %	3	2
Japon	27 343 [22]	0,0002	0,07235	28 906 000 000 (non relié) [22]	226,35	3 855 [22]	3 016	2004	s.o.	s.o.	278 100 000 [42]	s.o.	s.o.	2
République de Corée	3 399 [43]	0,0001	0,0341	110 000 000 (2001, transport ferroviaire uniquement) [43]	246,20	s.o.	1 153	2006	s.o.	s.o.	10 000 000 [44]	s.o.	s.o.	0,2

\*Ces chiffres reflètent les subventions gouvernementales fournies aux réseaux de transport

## Notes et sources

[1]	Source : Base de données des statistiques routières mondiales de la Fédération routière internationale 2003-2008. Les passagers-km pour le transport ferroviaire concernent les déplacements inter- et intra-urbains. Les données sur la possession de véhicules sont celles de 2008, sauf pour la Russie, dont les données sont celles de 2007.
[2]	Source : <i>The Economist - Pocket World in Figures - 2010 Edition</i> , à moins d'indication contraire
[3]	Source : Organisation des Nations unies, Département des affaires économiques et sociales, Division de la population. <i>World Urbanization Prospects: The 2009 Revision</i> , chiffres de 2010. La population urbaine est définie comme la population de fait vivant dans des zones classées comme urbaines selon les critères utilisés pour chaque zone ou pays. Les données font référence au 1 <sup>er</sup> juillet de l'année indiquée et sont présentées en milliers.
[4]	Source : <i>Panorama des administrations publiques 2009</i> Accessible sur le site <a href="http://www.oecd.org/document/33/0,3746,fr_2649_33735_43792835_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/33/0,3746,fr_2649_33735_43792835_1_1_1_1,00.html</a> , sauf indication contraire
[5]	Source : CIA. <i>The World Factbook</i> , « Industries »
[6]	Source : Wikipedia, United States federal spending
[7]	Source : Ministère du Budget, des Comptes publics, de la Fonction publique et de la Réforme de l'État. 2010. Le budget de l'État voté pour 2010 en quelques chiffres. <a href="http://www.performance-publique.gouv.fr/fileadmin/medias/documents/ressources/PLF2010/depliant_budget2010.pdf">http://www.performance-publique.gouv.fr/fileadmin/medias/documents/ressources/PLF2010/depliant_budget2010.pdf</a>
[8]	Source : Bundesministerium der Finanzen, 2008. <a href="http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2008/html/index.html">http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2008/html/index.html</a>
[9]	Source : World Forum on Democracy. <a href="http://www.fordemocracy.net/electoral.shtml">http://www.fordemocracy.net/electoral.shtml</a>
[10]	Source : Encyclopedia Britannica. <a href="http://www.britannica.com/EBchecked/topic/203555/Federation-Council">http://www.britannica.com/EBchecked/topic/203555/Federation-Council</a>
[11]	Source : Visual Economics. <a href="http://www.visualeconomics.com/how-countries-spend-their-money/">http://www.visualeconomics.com/how-countries-spend-their-money/</a>
[12]	Source : Statistique Canada, Recensement de 2006
[13]	Source : Bureau of Transportation Statistics des États-Unis. <i>Transportation Statistics Annual Report 2008</i> - chiffres de 2007 (en 2007, l'achalandage du transport collectif aux États-Unis était de 10 418 000 000)
[14]	Source : Australia Bureau of Statistics (2009). Chiffres de 2009. Déplacements autres que domicile-travail en 2009 : 90 % des déplacements concernaient des véhicules personnels et 19 %, le transport collectif (les totaux ne représentent pas 100 % puisqu'un même déplacement peut comprendre plusieurs modes). <a href="http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Latestproducts/1090C7E66ADE806BCA2576730012D21A?opendocument">http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Latestproducts/1090C7E66ADE806BCA2576730012D21A?opendocument</a>
[15]	Source : New-Zealand Ministry of Transport. <i>Transport Monitoring Indicator Framework</i> . Achalandage du transport collectif pour 2009, véhicules-km parcourus pour 2008/2009
[16]	Source : Department for Transport. <i>Statistics</i> . Déplacements par mode, données de 2008
[17]	Source : OCDE. <i>Statistiques du transport 2004</i>
[18]	Source : <i>UN FUTURO DA COSTRUIRE</i> . Données sur les parts modales uniquement disponibles pour les déplacements motorisés.
[19]	Source : Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. Commissariat général au Développement durable. 2010. <i>La Revue du CGDD. La mobilité des Français : panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008</i> .
[20]	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. 2011. VDV Statistik 2009., <a href="http://www.vdv.de/module/layout_upload/st2009_online.pdf">http://www.vdv.de/module/layout_upload/st2009_online.pdf</a> ; part modale pour les déplacements vers le lieu de travail uniquement
[21]	Source : Moscow Conference Proceedings (2005)
[22]	Source : Ministry of Internal Affairs and Communications Statistics Bureau, Director-General for Policy Planning (Statistics Standards) & Statistical Research and Training institute. <i>Japan Statistical Yearbook</i> ( <a href="http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/1431-12.htm">http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/1431-12.htm</a> ). Chiffres de 2008. La part modale ne concerne que les déplacements motorisés, et l'achalandage du transport collectif inclut le chemin de fer intermunicipal. Selon le recensement de la population de 2000 ( <a href="http://www.stat.go.jp/english/data/kokusei/2000/jutsu1/00/04.htm">http://www.stat.go.jp/english/data/kokusei/2000/jutsu1/00/04.htm</a> ), la part modale pour les déplacements domicile-travail pour tous les modes était de 44,3 % pour les voitures de tourisme, de 27,2 % pour le transport collectif, de 19,5 % pour la marche et la bicyclette et de 7,8 % pour les autres.
[23]	Source : Korea National Statistical Office

## Notes et sources

[24]	Sources : National Transit Database des É.-U. et ACTU (données de 2009). La part du gouvernement fédéral américain des dépenses en immobilisations effectuées en 2009 était de 42 %, et selon le document du Bureau of Transportation Statistics des États-Unis <i>Transportation Statistics Annual Report 2008</i> , les véhicules-km de transport collectif aux É.-U. en 2006 étaient de 7 537 000 000 et les km pour le transport ferroviaire, de 15 889 km. On a ajouté 1175 km du réseau Amtrak pour que les chiffres soient plus comparables à ceux d'autres pays.
[25]	Source : APTA 2010 Factbook (données de 2008). Les dépenses totales du gouvernement excluent les fonds générés directement.
[26]	Source : BITRE. Communication personnelle. Données sur l'achalandage pour 2007/2008.
[27]	Source : BITRE. <i>Australian Transport Statistics Yearbook 2009</i> , chiffres de 2007/2008. Le chiffre correspondant aux passagers-km comprend tous les passagers-km pour le transport ferroviaire et par autobus, y compris pour le chemin de fer interurbain et les services d'autobus, mais pas les passagers-km pour les traversiers.
[28]	Source : Budget Background Paper No. 2. <a href="http://www.ato.gov.au/budget/2009-10/content/bp2/html/bp2_expense-19.htm">http://www.ato.gov.au/budget/2009-10/content/bp2/html/bp2_expense-19.htm</a> et communication personnelle avec Infrastructure Australia. Dépenses fédérales annuelles moyennes entre 2008/2009 et 2013/2014 pour le transport collectif
[29]	Source : New Zealand Transport Agency (communication personnelle), données de 2009/2010
[30]	Source : Department for Transport. Statistics, road and rail infrastructure, données de 2007
[31]	Source : Department for Transport. Statistics, passenger journeys on public transport, données de 2009
[32]	Source : Department for Transport. Statistics, modes, données de 2008/2009
[33]	Source : site Web de l'AASTRA. données de 2006
[34]	Source : AASTRA, correspondance par courriel. chiffre de 2010
[35]	Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, <i>Repères. Chiffres clés du transport. Édition 2010</i>
[36]	Source : GART. <i>L'année 2008 des transports urbains</i> ; <a href="http://www.gart.org/S-informer/Publications-du-GART/L-annee-2008-des-transports-urbains">http://www.gart.org/S-informer/Publications-du-GART/L-annee-2008-des-transports-urbains</a>
[37]	Source : INSEE, Institut national des statistiques et des études économiques. <a href="http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&amp;ref_id=NATnon02151">http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&amp;ref_id=NATnon02151</a> , et <a href="http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&amp;ref_id=NATTEF13627">http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&amp;ref_id=NATTEF13627</a> , comprend tous les modes de transport collectif et non uniquement le transport collectif urbain
[39]	Source : Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. 2009. <i>VDV Statistik 2008</i> . <a href="http://www.vdv.de/module/layout_upload/st2008_online.pdf">http://www.vdv.de/module/layout_upload/st2008_online.pdf</a> ;
[40]	Remarque : Pour l'Allemagne, le nombre de passagers-km par habitant a été calculé à partir des chiffres de la publication <i>VDV Statistik 2008</i> , sauf en ce qui concerne le transport de passagers par véhicule lourd sur rail.
[41]	Source : <i>EU Energy and Transport in Figures</i> . chiffres de 2007
[42]	Source : Notes de l'échange entre des hauts responsables des transports des États-Unis et de Russie en 2005 (reflète les données de 2000/2002)
[43]	Source : General Federation of Private Railway and Bus Workers Union. (2011). <i>Act for Preserving and Maintaining Local Public Transit</i> . <a href="http://www.pru.or.jp/document/download.php?id=3144">http://www.pru.or.jp/document/download.php?id=3144</a>
[44]	Source : Railway Gazette International
[45]	Source : Sang-Kyu Hwang, Director of the Global Research Office for Green Growth and Convergence, The Korea Transportation Institute. Communication personnelle

## Annexe B – Glossaire

**AOT (Autorités organisatrices de transports)** – En France, une AOT est formée par un groupe de gouvernements locaux et assure la gestion, la planification et l'organisation du transport collectif sur son territoire, tandis que l'exploitation est généralement assurée par des exploitants d'entreprise de transport privée sous contrat.

**Bund** : Gouvernement national allemand. Le *Bundesregierung* fait référence au gouvernement fédéral, *Bundestag* et *Bundesrat* sont les deux corps législatifs nationaux.

**Carte à puce** : Aussi appelée carte à circuit intégré, elle est utilisée comme carte prépayée sans contact à valeur enregistrée pour l'achat électronique de billets, mais elle peut aussi être utilisée de façon plus générale comme argent électronique pour les transactions relatives à différents modes de transport (autobus, traversier, train) et dans les magasins de détail, les distributeurs automatiques, les stationnements et les établissements de loisirs.

**Commission européenne** : Organe exécutif de l'Union européenne, chargé de proposer la législation, d'appliquer les décisions, de faire respecter les traités de l'Union et responsable des opérations quotidiennes générales de l'Union.

**Déductible** : Fait référence à un montant pouvant être déduit d'un montant imposable.

**Department of Infrastructure and Transport** : Le ministère national australien chargé de l'infrastructure des transports, de la sécurité du transport, des routes, de l'aviation et du développement maritime

**Déréglementation** : Élimination des réglementations liées aux tarifs, aux trajets, aux horaires et à la pénétration du marché.

**Deutsche Bahn (DB)** : Société nationale des chemins de fer allemands. Privatisée en 1994, même si le seul actionnaire est l'État allemand. Elle est maintenant organisée en conglomérat de différentes filiales, y compris une filiale responsable de l'exploitation du transport collectif urbain, qui est une organisation semi-publique.

**Droits d'immatriculation** : Une taxe payée par le propriétaire d'un véhicule lors de l'immatriculation de ce véhicule. En Nouvelle-Zélande, les revenus tirés de cette taxe servent à financer le transport collectif.

**EntflechtG (Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen)** : Législation allemande se traduisant par « Loi sur la division des pouvoirs et le soutien financier entre les collectivités ». Cette législation définit les conditions et les taux de financement fédéral supplémentaire auxquels sont assujettis les domaines de l'éducation, du logement et du transport.

**Exonéré d'impôt** : Fait référence à un bénéficiaire qui ne sera pas imposé.

**Financement discrétionnaire** : Financement alloué à des bénéficiaires à la discrétion du commanditaire.

**Fonds en fidéicommiss** : Fait référence à un fonds réservé à une utilisation particulière.

**GART (Groupement des autorités responsables des transports)** : Association réunissant les élus français responsables des services de transport collectif.

**Gemeinde** : mot allemand qui signifie « collectivité ». Il s'agit de la plus petite unité administrative en Allemagne et prend la forme d'une ville, d'un village ou d'un canton.

**Gestion de la demande en transport** : Aussi appelée gestion de la mobilité, ce terme décrit un vaste éventail de stratégies, de politiques et de produits qui augmentent l'efficacité du réseau de transport. Les déplacements à plus grande valeur et les modes à moindre coût sont prioritaires.

**Grenelle Environnement** : Une politique générale ayant été élaborée avec une participation accrue du public et ayant donné lieu à deux lois – *la loi Grenelle 1* et *la loi Grenelle 2*. Cette politique concerne de nombreux domaines, y compris le transport collectif. La *loi Grenelle 2* vise la mise en application et définit les objectifs pour différents domaines d'activité, y compris le transport.

**Länder** : mot allemand désignant les États d'Allemagne. L'Allemagne en compte 16, notamment les trois États libres de Bavière, de Saxe et de Thuringe, et les Cités-États de Brême et de Hambourg.

**Méthode de financement préétablie** : Financement alloué à une série de bénéficiaires conformément à une méthode préétablie.

**Préfecture** : Le Japon compte 47 préfectures qui exercent leur autorité au sein de leurs frontières. Sous le niveau de la préfecture, on trouve les grandes villes, les villes et les villages.

**Privatisation** : Transition d'une organisation d'une entité publique à une entité privée.

**RegG (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs)** : Loi allemande se traduisant par « loi sur la régionalisation du transport collectif ». Cette loi attribue à chaque gouvernement d'État la part des fonds totaux de régionalisation allouée au transport collectif.

**Régime parlementaire** : Un gouvernement dont les membres d'une autorité exécutive (le Cabinet et son dirigeant - un premier ministre ou un chancelier) sont nommés à leur poste par une législature ou un Parlement, à qui ils doivent rendre compte directement.

**SAFETEA-LU** : Acronyme signifiant Safe, Accountable, Flexible, Efficient, Transportation Equity Act – Legacy for Users. Il s'agit d'une loi autorisant le financement du transport pour les années 2005 à 2009 inclusivement.

**Service de transport commercial** : Un service de transport exploité et géré par une société privée, à des fins lucratives.

**Shinkansen** : aussi appelé *train rapide comme une balle*, il s'agit d'un réseau de voies de chemin de fer à grande vitesse exploité par quatre sociétés du Japan Railways Group – East Japan Railway Company, Central Japan Railway Company, West Japan Railway Company, et Kyushu Railway Company.

**Subvention globale** : Importante somme accordée par le gouvernement national à un gouvernement régional et uniquement assortie de conditions générales sur la façon dont cette somme doit être dépensée.

**Systèmes de transport intelligents (STI)** : Application de dispositifs électroniques, de matériel de transmission, de dispositifs de commande, de capteurs et d'appareils de détection de pointe dans les réseaux de transport afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité grâce à la transmission de données en temps réel.

**Tarification routière** : Fait de faire payer aux usagers l'utilisation d'une route, en général au moyen de péages à des endroits précis. Les frais de péage peuvent varier au fil de la journée, pour tenir compte de la plus grande demande d'espace routier pendant les périodes de pointe.

**Tarifs privilégiés** : Prix réduits offerts à certains types de passagers

**Transféré** : Se dit d'une responsabilité qui a été transférée à un ordre de gouvernement plus local.



Le 21 décembre 2010

Madame, Monsieur,

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) représente le secteur du transport collectif au Canada. Ses membres comprennent des réseaux de transport collectif, des fournisseurs et des fabricants, des organismes gouvernementaux et des particuliers, et sa mission est de 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 d'aider ses membres à s'acquitter de leur rôle.

L'un des rôles de l'ACTU est d'entretenir un dialogue actif avec les gouvernements et de contribuer à l'élaboration de politiques visant à améliorer le transport collectif dans l'ensemble du Canada. Un aspect fondamental pour assurer la planification à long terme du transport collectif est d'avoir de solides politiques et des mécanismes de financement en place qui soient durables et prévisibles. Afin de pouvoir renforcer ses connaissances et apporter des commentaires utiles dans l'élaboration des politiques sur le transport au Canada, l'ACTU a commandé une étude visant à déterminer les pratiques exemplaires pour ce qui est des stratégies à long terme et prévisibles pour le transport collectif dans les pays du G8.

L'ACTU a retenu les services de Stantec Consulting, une importante société de conseil nord-américaine, afin qu'elle effectue les recherches qui appuieront les discussions sur les politiques entre l'ACTU et les intervenants fédéraux, en premier lieu, et avec les décideurs provinciaux et municipaux, en second lieu. Vous trouverez ci-joint le mandat pour ce travail.

Plus précisément, l'ACTU travaille à l'élaboration d'un cadre stratégique canadien en matière de transport collectif qui assurera des investissements importants, à long terme, prévisibles et durables dans le transport collectif.

Votre contribution à cette étude est grandement appréciée. Le rapport final sera publié sur notre site Web, à l'adresse [www.cutaactu.ca](http://www.cutaactu.ca).

Cordialement,

Michael Roschlau  
Président-directeur général

Mandat joint : ACTU : Étude des stratégies nationales des pays du G8, de la Corée, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie pour le cadre stratégique en matière de transport collectif

## Annexe D – Questions de l'entrevue

- 1) Votre pays est-il doté d'une politique nationale sur le transport collectif/public?
- 2) Si tel est le cas, quels en sont les principaux éléments? Quel financement le gouvernement national fournit-il chaque année en vertu de cette politique?
- 3) Quand cette politique a-t-elle été adoptée?
- 4) Quels intervenants privés ou publics ou quelles agences ont participé à l'adoption de cette politique nationale sur le transport collectif/public et quelles mesures ont-ils prises?
- 5) Quels ont été les facteurs déterminants qui ont mené à l'adoption de cette politique sur le transport collectif/public?
- 6) Quelles ont été les répercussions de la mise en place de la politique sur le transport collectif/public? Quels progrès ont été réalisés grâce à l'adoption d'une politique nationale sur le transport collectif?
- 7) Quelle est la place du transport collectif/public dans le pays par rapport aux autres priorités comme la santé, l'éducation, la défense, etc.?
- 8) À votre avis, quelles ont été les principales leçons tirées du processus d'élaboration de cette politique sur le transport collectif/public?
- 9) Quelles répercussions sociales, environnementales, culturelles ou économiques cette politique sur le transport collectif/public a-t-elle eues dans votre pays?
- 10) Y a-t-il d'autres personnes à qui nous devrions nous adresser? Pourriez-vous nous donner leurs coordonnées?
- 11) Y a-t-il des documents ou des sites Web auxquels nous devrions nous reporter qui résument les politiques, la réglementation ou le financement relatifs au transport collectif/public de votre pays?



## Annexe E – Liste des personnes interrogées par pays

<b>Pays</b>	<b>Personnes interrogées</b>
États-Unis	American Public Transportation Association - personnel
	United States Department of Transportation – Federal Transit Administration – personnel
Australie	Graham Currie, professeur, Monash University
	Paul Mees, professeur, Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT)
	Michael Deegan, coordonnateur de bureau, Infrastructure Australia
	David Ashmore, Jacobs Consulting
Nouvelle-Zélande	David Ashmore, Jacobs Consulting
	Paul Mees, professeur, Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT)
	John Stone, professeur, University of Melbourne
	Mark Lambert, directeur de l'exploitation pour le transport public, Auckland Transport
	John Edward, conseiller principal - Investissement et revenu - route et chemin de fer, ministère du Transport
Royaume-Uni	David Ashmore, Jacobs Consulting
	Paul Mees, professeur, Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT)
	Peter Mackie, professeur, University of Leeds
	Department for Transport – personnel des services des villes / régions et des autobus
	Peter White, professeur, University of Westminster
	Stephen Joseph, Campaign for Better Transport (CBT)
	Tony Depledge, Arriva
	Jonathan Bray, Passenger Transport Executive Group (PTEG)
Italie	Emanuele Proia, ASSTRA
	Maria Antonietta Argilli, attachée de presse, ASSTRA
France	Annette Gogneau, chef du bureau des politiques de déplacements, Ministère du Développement durable
	Anne Meyer, Clientèle, Exploitation et Recherche, UTP (Union des transports publics et ferroviaires)
	Guy Le Bras, directeur général, Groupement des autorités responsables de transport (GART)
Allemagne	Michael Glotz-Richter, sénateur pour l'environnement, le logement et le transport et responsable nommé auprès de l'UE pour la mobilité durable, Ville hanséatique libre de Brême.
	Daniel Brand, directeur du service de l'emploi et du droit civil général, du droit criminel et du code de la route, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV.
	Martin Schäfer, chef du service du droit relatif au transport des passagers et du droit sur l'économie des transports, VDV.
Russie	UITP (Union internationale des transports publics)
	Institut Solomenko sur les enjeux du transport de l'Académie des sciences de Russie (en attente)
	Ministère des transports de la Russie (en attente)

Corée	Kee Yeong Hwang, Korea Transport Institute
	Sang-Kyu Hwang, directeur, Global Research Office for Green Growth and Convergence, The Korea Transportation Institute.
	Je-Mu Won, professeur, Département des transports, Université Hanyang
Japon	Marcus Enoch, maître de conférences, Études du transport, Loughborough University
	Tadashi Ito, professeur agrégé, département d'ingénierie et d'aménagement urbain, Hiroshima Institute of Technology
	Kenichi Shoji, professeur d'économie des transports et de politique des transports, Kobe University
	Yasunori Muromachi, professeur de transports urbains, Tokyo Institute of Technology
	Shigeru Morichi, président, Institute for Transport Policy Studies, et directeur des programmes, National Graduate Institute of Policy Studies
	Yuki Tanaka, directeur, Bureau des affaires internationales, Japan International Transport Institute