

# Besoins canadiens en infrastructure de transport en commun 2018-2028





# Besoins canadiens en infrastructure de transport en commun 2018-2028

---

Préparé par :

Steer  
1502-80, rue Richmond Ouest  
Toronto (Ontario) M5H 2A4  
Canada

+1 647-260-4860  
www.steergroup.com

Préparé pour :

Association canadienne du transport urbain  
55, rue York, pièce 1401  
Toronto (Ontario) M5J 1R7  
www.cutaactu.ca

Réf. du client  
Notre référence : 23 296 201

## Table des matières

<b>Mise en garde</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>Mention</b> .....	<b>i</b>
<b>Sommaire</b> .....	<b>1</b>
Total des besoins de financement.....	1
Besoins d'expansion et besoins de réhabilitation et de remplacement.....	2
Besoins financiers annuels .....	3
<b>1 Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>2 Méthodologie</b> .....	<b>6</b>
Méthodologie de l'enquête.....	6
Méthodologie du modèle prévisionnel .....	7
<b>3 Besoins en infrastructure du transport en commun 2018-2028</b> .....	<b>9</b>
Situation .....	9
Autres besoins et investissements .....	24
<b>4 Scénario de cible de part modale</b> .....	<b>25</b>
Aperçu .....	25
Description et méthodologie du scénario .....	25
Résultats .....	26
<b>5 Conclusion</b> .....	<b>28</b>
Besoins financiers.....	28
Élaboration du modèle.....	28
<b>Glossaire</b> .....	<b>29</b>

## Figures

Figure E-1 : Investissement dans l’infrastructure de transport en commun financé et non financé, 2018-2022 et 2023-2028 .....	2
Figure E-2 Besoins d’expansion et besoins de réhabilitation et de remplacement .....	3
Figure E-3 : Investissement dans l’infrastructure de transport en commun (1999-2028) .....	4
Figure 2.1 : Approche prévisionnelle .....	8
Figure 3-1 : Investissement estimatif dans l’infrastructure canadienne par période .....	10
Figure 3-2 : Besoins d’expansion et besoins de réhabilitation et de remplacement .....	11
Figure 3-3 : Type de besoins d’infrastructure (2018-2028) .....	12
Figure 3-4 : Type d’investissement dans l’infrastructure de transport en commun 2018-2028 (en millions) .....	14
Figure 3-5 : Besoins en matière d’expansion et de réhabilitation/remplacement par sous-catégorie (2018-2028) .....	15
Figure 3-6 : Besoins financés et non financés par sous-catégorie (2018-2028) .....	16
Figure 3-7 : Besoins en infrastructure de transport en commun par groupe de population (2018-2028) .....	17
Figure 3-8 : Pourcentage des besoins en infrastructure par groupe de population .....	17
Figure 3-9 : Besoins d’investissement en infrastructure par habitant par année .....	18
Figure 3-10 : Type de besoins en infrastructure par groupe de population (2018-2028) .....	19
Figure 3-11 : Investissement en infrastructure par région de l’ACTU (2018-2028) .....	20
Figure 3-12 : Investissement dans l’infrastructure de transport en commun (1999-2028) .....	21
Figure 3-13 : Dépenses en immobilisations et sources d’investissement en immobilisations (1999-2016) .....	22
Figure 3-14 : Projets financés déclarés et dépenses en immobilisations réelles par période .....	23
Figure 4-1 : Contenu des résultats présentés dans le scénario de cible de part modale .....	26
Figure 4-2 : Investissement financé et non financé dans l’infrastructure de transport en commun .....	26
Figure 4-3 : Besoins d’expansion et besoins de réhabilitation et de remplacement (2023-2028) – Scénario de cible de part modale .....	27

## Avis de non-responsabilité

Ces analyses et constatations ont été élaborées au moyen de pratiques et procédures professionnelles. Les projections des besoins en infrastructure de transport en commun énoncées dans le présent document représentent les estimations de Steer et, à notre avis, une attente raisonnable pour l'avenir, fondée sur des renseignements et des ressources crédibles disponibles à la date de la présente étude.

Toute prévision dans les présentes est une opinion fondée sur une enquête raisonnable sur un événement futur et est intrinsèquement sujette à des incertitudes. Certaines hypothèses utilisées pour établir les prévisions peuvent ou non se concrétiser, et il peut y avoir des événements imprévus et des circonstances indépendantes de la volonté de Steer.

Les points de vue et les estimations contenus dans le présent document sont influencés par des facteurs et des circonstances externes durables qui peuvent changer rapidement et influencer sur les besoins en infrastructure du transport en commun au cours des prochaines décennies.

Mentionnons particulièrement des facteurs externes comme les tendances économiques et démographiques qui semblent échapper au contrôle gouvernemental et les changements dans les politiques et les orientations politiques en réponse à ces facteurs externes et aux nouveaux objectifs politiques. Par conséquent, le contexte et les paramètres futurs (croissance de la population et de l'achalandage) peuvent différer de ceux supposés comme base des projections contenues dans la présente étude. Les changements externes, les circonstances et les réponses qui divergent des tendances actuelles pourraient entraîner des différences entre les prévisions et les résultats réels.

Steer ne peut pas avancer ou garantir que les prévisions contenues dans les présentes se concrétiseront.

Notre analyse repose en partie sur des données recueillies par des tiers (Statistique Canada, sociétés de transport en commun et l'ACTU). Steer ne garantit pas l'exactitude de ces données de tiers.

## Mention

Ce rapport et ces prévisions ont été élaborés au profit de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) conformément aux modalités établies dans notre contrat. Aucune autre personne ou entité ne peut s'y référer sans le consentement écrit préalable de Steer et de l'ACTU, lequel peut être accordé ou refusé à leur entière discrétion.

## Sommaire

Le Rapport sur les besoins en infrastructure de transport en commun au Canada 2018-2028 résume les résultats de l'enquête bisannuelle auprès des sociétés de transport en commun membres de l'ACTU. Pour le rapport de cette année, un modèle prédictif a été élaboré et appliqué afin de prévoir les besoins d'investissement sur une période prolongée de dix ans et pour compléter les données manquantes.

L'enquête sur les besoins en infrastructure examine les projets financés et non financés qui représentent les investissements en infrastructure des réseaux de transport en commun canadiens, pour leur expansion et leur maintien en bon état. Les résultats indiquent également le type d'investissement en infrastructure prévu et requis par les sociétés membres.

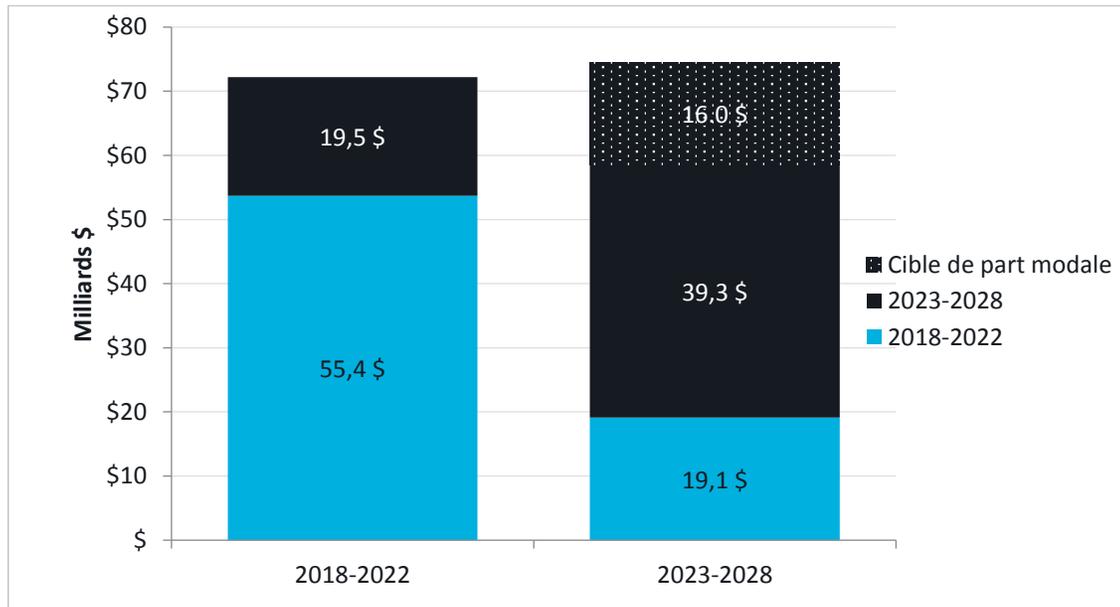
Outre les résultats de l'enquête et les prévisions modélisées, le modèle a été appliqué pour prévoir le financement de l'infrastructure qui pourrait être nécessaire en vue d'atteindre les cibles d'augmentation de la part modale élaborées dans le cadre d'ententes bilatérales entre le gouvernement fédéral et les provinces, relativement au volet transport en commun du plan d'infrastructure *Investir dans le Canada*.

### Total des besoins de financement

Selon les données de l'enquête et les résultats du modèle, les besoins de financement de l'infrastructure, illustrés à la Figure E-1, s'élèvent à 74,9 milliards de dollars jusqu'en 2022, dont plus de 25 %, ou 19,5 milliards de dollars, sont actuellement non financés.

Jusqu'en 2028, le total des besoins de financement, y compris le montant requis pour atteindre les cibles convenues d'augmentation de la part modale, s'élève à 75 milliards de dollars, dont seulement environ 25 % sont actuellement financés. À partir des projections de croissance actuelles qui ne tiennent pas compte des cibles d'augmentation de la part modale, les besoins d'investissement de 2023-2028 totalisent 58,4 milliards de dollars, dont environ le tiers est actuellement financé.

**Figure E-1 : Investissement dans l'infrastructure de transport en commun financé et non financé, 2018-2022 et 2023-2028**



### Besoins d'expansion et besoins de réhabilitation et de remplacement

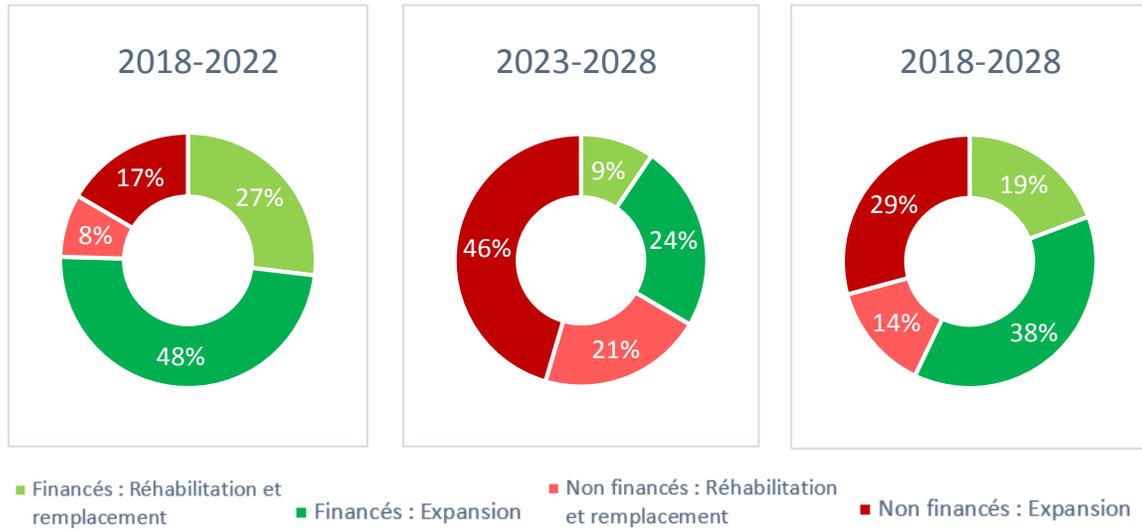
La Figure E-2 présente la répartition des besoins d'expansion par rapport aux besoins de réhabilitation et de remplacement pour chacune des deux périodes de cinq ans et au total (à l'exclusion du montant relatif à la cible de part modale).

Dans l'ensemble, les projets d'expansion financés représentent environ 38 % des besoins d'investissement, les projets d'expansion non financés comptant pour environ 29 %. La réhabilitation et le remplacement financés équivalent à environ 19 % des besoins futurs, la réhabilitation et le remplacement non financés s'établissant à environ 14 %.

Au cours des cinq premières années, les projets d'expansion représentent environ 65 % du total, le tiers restant allant à des projets de remplacement et de réhabilitation. Des proportions similaires de ces projets sont financés et non financés, soit environ les deux tiers de chaque catégorie étant financés pour environ un tiers de projets non financés.

Pour la deuxième période de cinq ans, les ratios sont semblables, les projets d'expansion représentant 70 % du total et les projets de réhabilitation et de remplacement comptant pour environ 30 %. Comme nous l'avons mentionné, phénomène prévisible, la valeur des projets non financés augmente à long terme, et plus des deux tiers de chaque catégorie ne sont pas financés.

Figure E-2 : Besoins d'expansion et besoins de réhabilitation et de remplacement



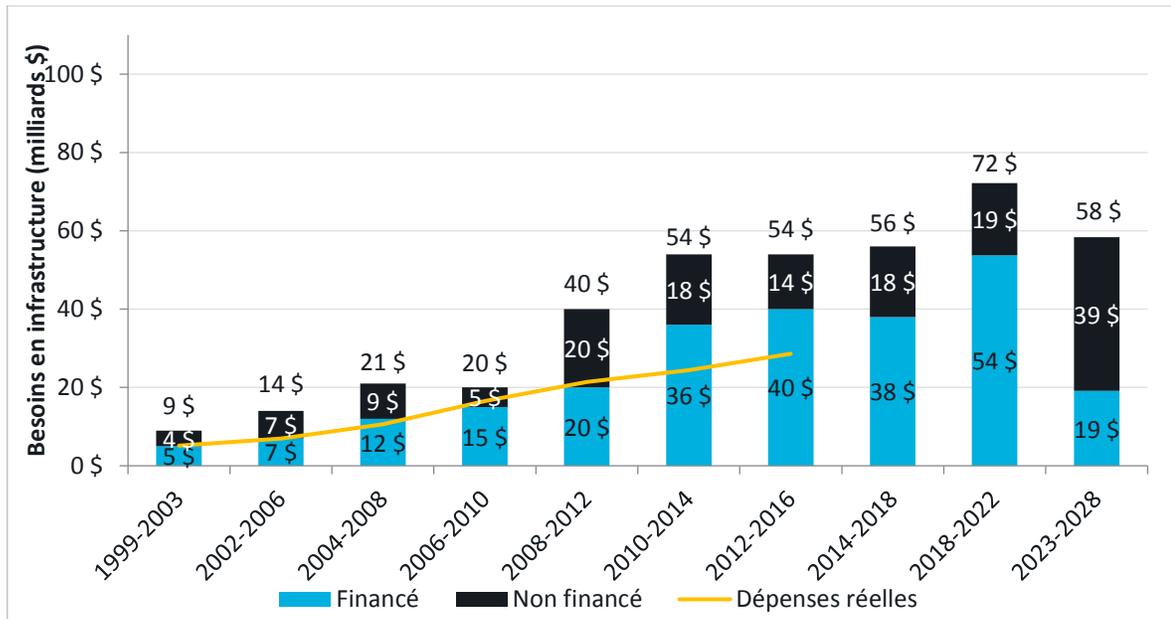
### Besoins financiers annuels

La Figure E-3 révèle la tendance à la hausse des dépenses en immobilisations au fil du temps, avec des proportions semblables de projets financés et non financés. La proportion plus élevée de besoins non financés au cours de la période 2023-2028 découle de la nature à long terme de cette prévision.

Depuis environ 2008, les besoins d'investissement ont augmenté de façon substantielle et, parallèlement, les dépenses réelles commencent à accuser un retard par rapport aux besoins globaux, ce qui fait en sorte que depuis 2010, les dépenses réelles ne rejoignent pas les niveaux des projets financés.

La Figure E-3 illustre la tendance annuelle des besoins financés par rapport aux besoins non financés recensés dans les enquêtes bisannuelles depuis 1999, ainsi que les dépenses en immobilisations réelles jusqu'en 2016.

Figure E-3 : Investissement dans l'infrastructure de transport en commun, 1999-2028



La combinaison de ces tendances souligne la nécessité d'accroître le financement pour répondre aux besoins des projets, ainsi que de mettre en place des programmes de financement et des mécanismes d'exécution des projets plus efficaces pour s'assurer que les projets se déroulent comme prévu.

Il importe de souligner que la proportion plus élevée de projets non financés dans la période à plus long terme de 10 ans est fonction de l'échéancier et que la proportion de besoins financés au cours de la période de 2023-2028 devrait augmenter à mesure que d'autres projets sont approuvés. Cette proportion actuellement plus élevée de projets non financés reflète l'absence d'ententes de financement de projet, plutôt que l'absence de financement potentiel pour les projets à partir des fonds existants. À titre d'exemple, le financement fédéral de l'expansion de la Green Line à Calgary a été annoncé juste avant la publication de ce rapport, mais le projet demeure indiqué comme un besoin non financé dans cette recherche.

Le transport en commun efficace et durable joue un rôle important dans le maintien des collectivités canadiennes parmi les meilleurs endroits au monde où vivre, tout en contribuant à la croissance économique propre. Pour s'assurer que les sociétés de transport en commun continuent d'atteindre leurs objectifs globaux en matière de mobilité, ainsi que les objectifs de part modale du transport en commun et en matière d'émissions, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ainsi que le secteur privé et les citoyens doivent collaborer et trouver de nouvelles solutions de financement novatrices pour soutenir l'expansion considérable des réseaux de transport en commun à l'échelle du pays tout en maintenant en bon état les biens actuels et futurs.

De plus, cette étude ne comprend pas les projets d'infrastructure de transport en commun élaborés par le secteur privé. Ainsi, le Réseau express métropolitain (REM) est exclu du besoin total d'infrastructure de transport en commun pour 2018-2022. Son coût total est estimé à 6,3 milliards de dollars.

# 1 Introduction

Au cours des dernières années, tous les ordres de gouvernement ont reconnu le transport en commun comme moyen de gérer la congestion croissante dans les villes canadiennes, d'accroître la mobilité, d'assurer la compétitivité économique du Canada et de réduire les émissions de carbone. Alors que l'industrie du transport en commun s'emploie à fournir des solutions de mobilité urbaine aux Canadiens, il est important de comprendre les types d'investissements dont les sociétés de transport en commun ont besoin et le niveau d'investissement qu'ils reçoivent.

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) mène des enquêtes bisannuelles sur les besoins en infrastructure du transport en commun depuis 1999, la plus récente portant sur les besoins de l'industrie de 2014 à 2018. Ces enquêtes examinent les besoins en infrastructure des sociétés de transport en commun membres de l'ACTU à l'échelle du pays sous deux aspects, soit les dépenses actuellement prévues par rapport aux autres projets d'investissement en immobilisations qui ne peuvent être réalisés grâce au financement existant, et les dépenses de remplacement ou de renouvellement par rapport aux dépenses en réponse à la croissance démographique ou en vue d'accroître l'achalandage.

Traditionnellement, ces enquêtes sont effectuées tous les deux ans et portent sur la période de cinq ans suivante. Pour cette édition, le portée de l'enquête a été élargie afin de couvrir une période de dix ans, soit de 2018 à 2022 et de 2023 à 2028. L'enquête portant sur la période initiale de cinq ans va plus loin que celles des années précédentes. Pour la première fois, les réponses à l'enquête serviront également à prédire, le plus précisément possible, l'ampleur et les caractéristiques démographiques des besoins en infrastructure des réseaux de transport en commun canadiens au cours des dix années suivantes. D'autres sources d'information, y compris les tendances socioéconomiques, les plans et les politiques, ont été analysées pour élaborer un modèle prévisionnel et dresser un profil complet des besoins en matière d'infrastructure de transport en commun pour les dix prochaines années.

Le prolongement de la période visée concorde avec les principes de gestion des biens et de saine planification qui stipulent que l'industrie doit tenir compte de ses besoins sur une plus longue période que par le passé. En fait, de nouveaux financements provenant de tous les ordres de gouvernement imposent de comprendre les besoins financés et non financés de l'industrie sur une période de dix ans.

**Cette neuvième édition présente le plus récent résultat de la dernière analyse des besoins et couvre la période 2018-2028.**

## 2 Méthodologie

### Méthodologie de l'enquête

L'ACTU reproduit la méthode d'enquête pour déterminer les besoins en infrastructure de l'industrie canadienne du transport en commun sur une période de cinq pour une période de dix ans, ce qui assure la cohérence des rapports et des comparaisons.

L'enquête est envoyée à toutes les sociétés de transport en commun membres de l'ACTU, qui sont priées de communiquer leurs besoins budgétisés en immobilisations d'infrastructure pour les dix prochaines années (2018-2028).

Les besoins sont catégorisés comme suit :

- réhabilitation et remplacement;
- expansion en réponse à la croissance démographique;
- besoins en infrastructure pouvant être comblés grâce aux programmes de financement existants;
- besoins en infrastructure ne pouvant être comblés que grâce à un financement supplémentaire.

Les besoins en infrastructure ont de plus été classés par type :

- achat ou remise à neuf d'autobus;
- autre matériel roulant, y compris les véhicules ferroviaires lourds et légers et les véhicules de soutien;
- voies de guidage fixes ou voies prioritaires;
- entretien, garage et autres installations ou acquisitions de terrains;
- gares ou terminaux;
- stationnement pour les navetteurs aux gares, terminaux ou points de correspondance;
- mesures de priorité du transport en commun, soit infrastructure et technologie conçues pour accorder la priorité aux véhicules de transport en commun par rapport aux autres flux de circulation;
- commodités pour la clientèle, notamment améliorations aux arrêts d'autobus, abribus, signalisation;
- technologie de pointe comme la localisation automatique de véhicules, la perception avancée des titres;
- systèmes d'information, systèmes de transport intelligents, logiciels et systèmes d'information pour la clientèle;
- toute autre infrastructure.

Les réponses ont été reçues de 40 sociétés représentant 87 % de l'achalandage total du transport en commun à l'échelle du Canada, d'après le rapport annuel sur l'achalandage de l'ACTU pour 2017.

## Méthodologie du modèle prévisionnel

Pour dresser un profil complet des investissements en infrastructure au pays au cours de la prochaine décennie, un modèle prévisionnel a été élaboré afin de :

- prévoir les besoins en infrastructure des sociétés de transport en commun qui n'ont pas répondu à l'enquête pour la période 2018-2022;
- prévoir les besoins en infrastructure des sociétés de transport en commun qui n'ont pas répondu à l'enquête ou qui ont fourni une information partielle pour la période 2022-2028.

Un modèle prédictif a été élaboré parallèlement à l'enquête afin d'estimer les besoins et les coûts d'investissement en immobilisations pour une période de dix ans et compléter l'information manquante des réseaux de transport en commun qui n'ont pas répondu à l'enquête pour les périodes de cinq et de dix ans. Le modèle a été élaboré pour mettre à l'essai divers scénarios d'achalandage à long terme et leur incidence sur le niveau d'investissement en immobilisations requis à l'échelle nationale.

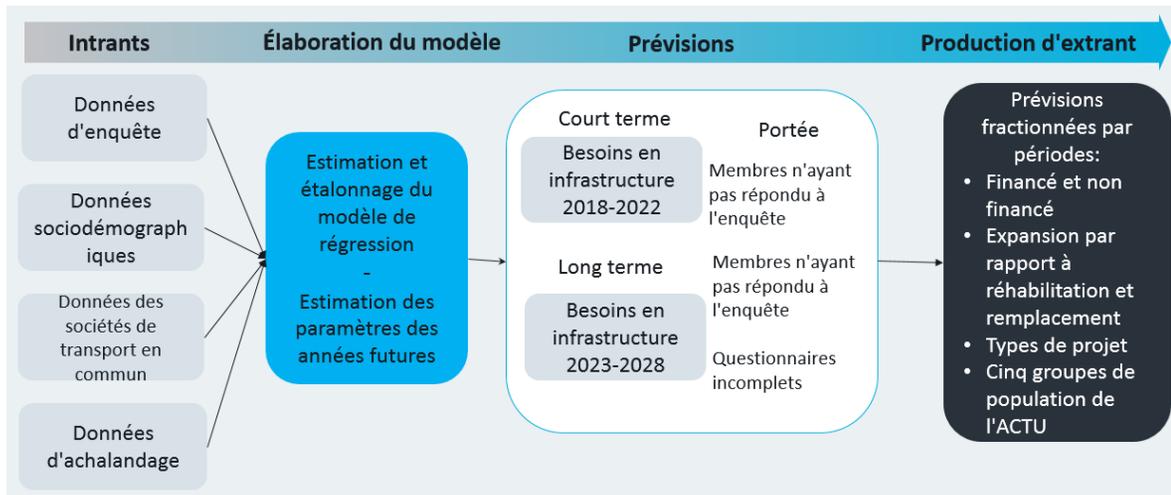
La présente section donne un aperçu des processus d'élaboration et de prévision du modèle. La documentation complète de ce processus figure dans le document distinct du guide du modèle.

Le processus d'élaboration du modèle comprenait les éléments suivants :

- définir l'objectif du modèle en collaboration avec l'ACTU;
- recueillir des données sociodémographiques et sur le réseau de transport en commun pour les sociétés canadiennes membres de l'ACTU;
- estimer et étalonner un modèle de régression;
- estimer les paramètres futurs;
- prévoir les besoins d'investissement en immobilisations;
- élaborer d'autres scénarios d'investissement fondés sur l'objectif national de croissance de l'achalandage;
- intégrer la rétroaction du comité directeur pour assurer l'harmonisation avec les objectifs de l'ACTU;
- intégrer la rétroaction du comité directeur pour s'assurer que le modèle concorde avec les objectifs de l'ACTU.

Le modèle a été élaboré à partir des données de référence obtenues dans les réponses à l'enquête. Les données ont été passées en revue et les réponses incomplètes ont été complétées en collaboration avec le répondant ou à partir d'hypothèses raisonnables.

Figure 2.1 : Approche prévisionnelle



Diverses données sociodémographiques et des sociétés ont servi de variables indépendantes pour prédire les besoins d'investissement, notamment des caractéristiques comme la population, l'emplacement, le type de réseau, les données historiques sur les dépenses et d'autres.

Ces variables indépendantes ont été testées en plusieurs combinaisons dans le cadre d'un processus d'analyse de régression afin de déterminer les variables les plus pertinentes et les coefficients connexes. Les données d'Exo et de Metrolinx ont été exclues de ce processus, car elles représentaient des valeurs aberrantes considérables dans les données et auraient indûment influencé l'analyse de régression. Dans les résultats, des prévisions sont établies, puis les données d'Exo et de Metrolinx sont ajoutées à chacune des deux périodes de cinq ans (des données complètes sur dix ans étaient disponibles pour les projets des deux organismes.)

Dans cette analyse, la population actuelle combinée à l'achalandage actuel s'est révélée le facteur le plus efficace pour expliquer la variation des données observées. Cette équation du modèle peut être adaptée pour prévoir d'autres périodes de cinq ans en fonction de la population estimative de l'année future et des paramètres d'achalandage. Cela fait du modèle un outil analytique puissant et simple pour évaluer les besoins futurs en infrastructure de transport en commun au Canada.

$$\text{Investissement total dans l'infrastructure (2018-2022)} = \text{coef}_1 * \text{population en 2016} + \text{coef}_2 * \text{achalandage en 2016} + \text{coordonnée à l'origine}$$

Cette équation a été utilisée pour mettre à l'essai un scénario futur selon lequel l'achalandage augmenterait aux niveaux requis pour atteindre les cibles d'augmentation de la part modale prévues dans les ententes fédérales-provinciales pour le volet transport en commun du transport en commun du plan d'infrastructure *Investir dans le Canada*.

## 3 Besoins en infrastructure du transport en commun 2018-2028

### Situation

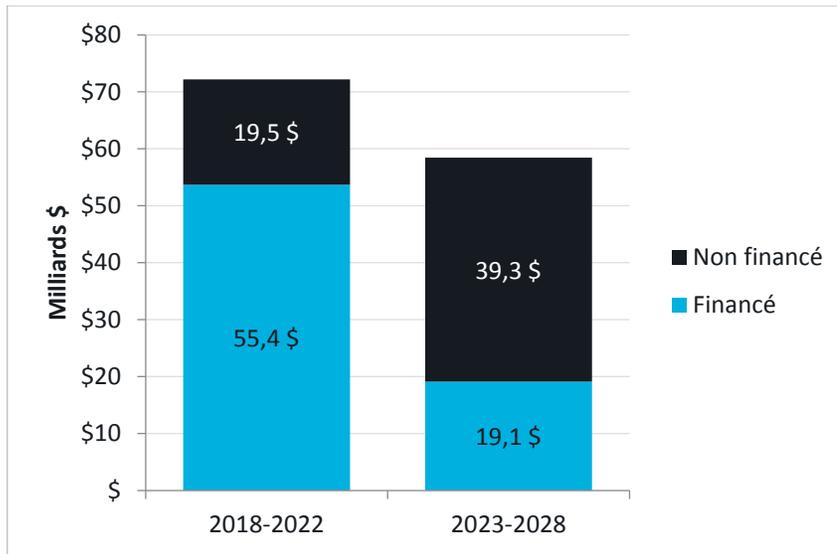
#### Financé ou non financé

Les sociétés de transport en commun canadiennes ont besoin de 133,3 milliards de dollars en investissements en immobilisations pour la période 2018-2028, dont 74,9 milliards pour la période 2018-2022 (Figure 3-1).

Les 133,3 milliards de dollars comprennent les projets d'infrastructure pour lesquels des fonds ont déjà été affectés ou engagés, et ceux qui ne sont pas financés à l'heure actuelle et qui ne peuvent être achevés que si des sources de financement supplémentaires deviennent disponibles. Les projets financés représentent 74,5 milliards de dollars, ou 56 % des besoins en infrastructure pour la période 2018-2028. La part des projets financés diminue pour la période 2023-2028, passant de 74 % à 33 %, en raison de l'incertitude concernant l'approbation du financement dans cet avenir plus éloigné. Les budgets de dépenses en immobilisations de la plupart des sociétés de transport en commun, en particulier les plus petites, couvrent de deux à cinq ans à venir.

Les sociétés de transport en commun canadiennes ont besoin de plus de 133 milliards de dollars pour poursuivre leur investissement sans précédent dans le transport en commun.

Figure 3-1 : Investissement estimatif dans l'infrastructure canadienne par période



La Figure 3-1 présente la ventilation de l'investissement total dans l'infrastructure canadienne pour la période à court et à long terme.

La majeure partie de l'investissement dans l'infrastructure de transport en commun demeure financée pour la période 2018-2022 malgré l'augmentation de l'investissement global en infrastructure par rapport aux enquêtes précédentes. Les sociétés de transport en commun avaient déclaré un besoin total de 56,6 milliards de dollars dans l'enquête précédente de 2014-2018. La part des besoins en infrastructure actuellement financés diminue radicalement à long terme, ce qui correspond aux procédures actuelles de gestion et de planification des biens. La plupart des sociétés au pays planifient leurs besoins et obtiennent des fonds sur un horizon d'un à cinq ans.

On estime que les investissements en infrastructure sont moins élevés à long terme (2023-2028) pour deux raisons. En premier lieu, les prévisions des besoins en infrastructure de transport en commun et les estimations des coûts ne sont pas toujours établies pour des périodes de plus de cinq ans. Cela vaut particulièrement pour les petits réseaux ou les sociétés qui planifient des projets transformationnels à court terme qui modifieront fondamentalement les services fournis dans une région. Les besoins sont habituellement réévalués une fois ces projets terminés. Deuxièmement, plus de 8 milliards de dollars (environ 11 % des besoins en infrastructure pour 2018-2022) sont affectés à l'expansion du réseau GO dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. De tels projets transformationnels ne devraient pas se poursuivre au même rythme à long terme.

Il importe de souligner que la proportion plus élevée de projets non financés dans la période à plus long terme de 10 ans est fonction de l'échéancier et que la proportion de besoins financés au cours de la période 2023-2028 devrait augmenter à mesure que d'autres projets sont approuvés. Cette proportion plus élevée de projets non financés reflète l'absence d'ententes de financement de projet, plutôt que l'absence de financement potentiel pour les projets à partir des fonds existants. À titre d'exemple, le financement fédéral de l'expansion de la Green Line à Calgary a été

annoncé juste avant la publication de ce rapport, mais le projet demeure indiqué comme un besoin non financé dans cette recherche.

### Raisons d'investir dans le transport en commun

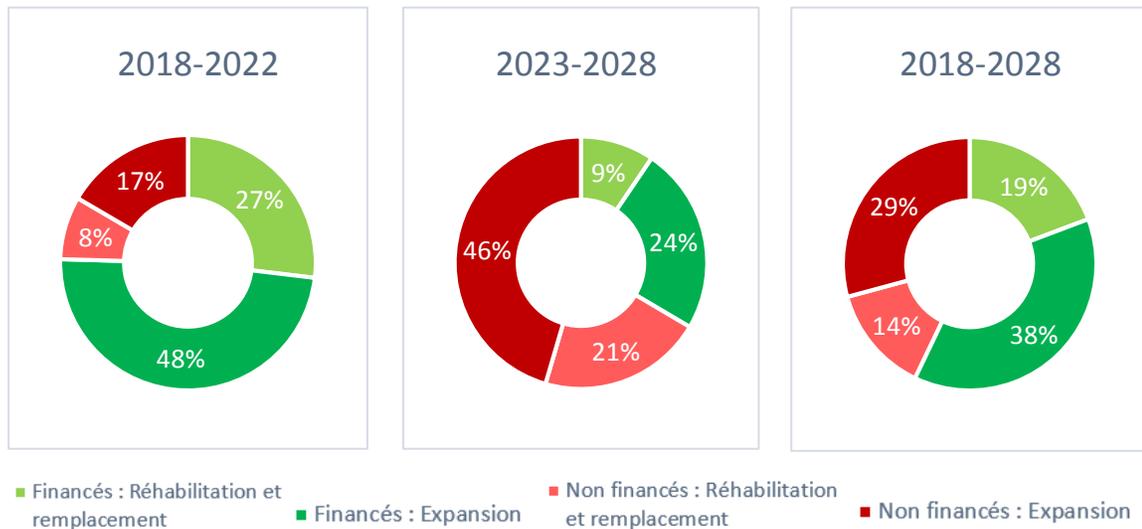
Les besoins en infrastructure financés et non financés comprennent des projets de réhabilitation et de remplacement ainsi que l'expansion du réseau et de l'infrastructure en réponse à la croissance démographique et à d'autres facteurs (Figure 3-2). Le principal motif d'investissement dans l'infrastructure de transport en commun est d'étendre les réseaux existants. Plus de 65 % des projets prévus au cours des prochaines décennies visent à améliorer la qualité et la quantité des services de transport en commun au Canada. La part des immobilisations de projets d'expansion augmente à long terme (2023-2018) et le ratio des projets entièrement financés diminue :

Au cours de la prochaine décennie, il faudra trouver de nouvelles sources de financement pour financer l'expansion des réseaux de transport en commun existants au Canada.

- 2018-2022 : 64 % de projets d'expansion (financés à 47 %);
- 2023-2028 : 67 % de projets d'expansion (financés à 23 %).

La Figure 3-2 illustre le besoin croissant de financement supplémentaire pour les initiatives d'expansion de réseau qui répondent aux besoins croissants de mobilité dans les collectivités canadiennes.

Figure 3-2 : Besoins d'expansion et besoins de réhabilitation et de remplacement

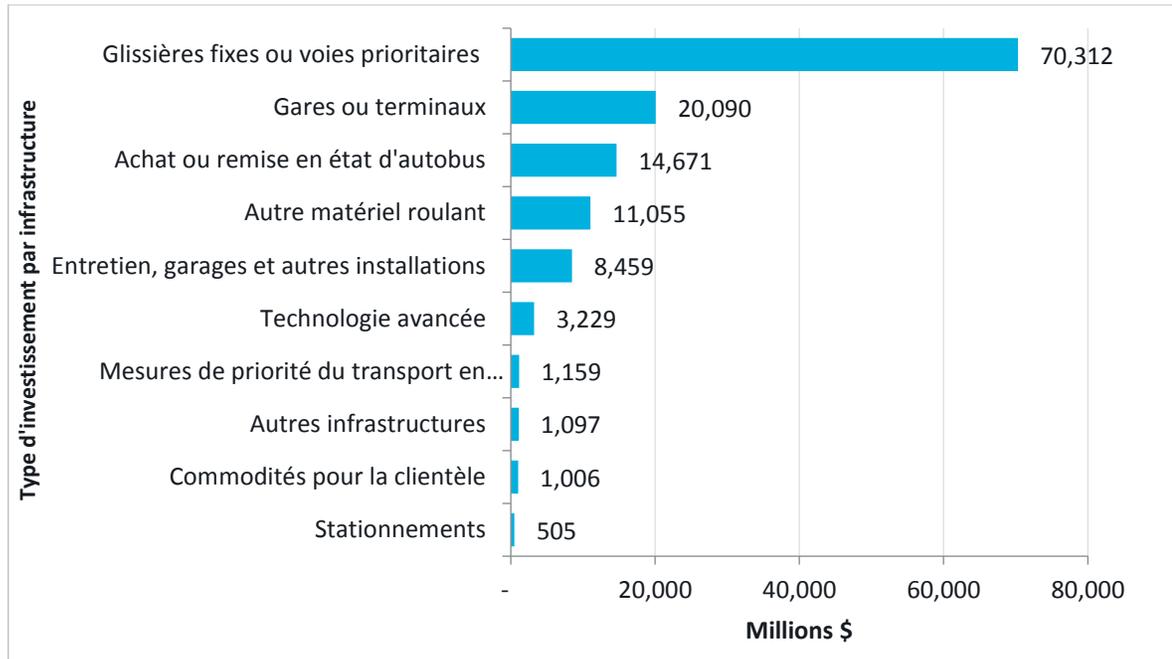


## Types de besoins en infrastructure

### Aperçu

La Figure 3-3 décrit la répartition des projets selon le type d'infrastructure.

Figure 3-3 : Type de besoins d'infrastructure, 2018-2028



Les voies de guidage fixes représentent la composante de valeur la plus élevée (54 % des besoins projetés). De concert avec le prolongement des réseaux de transport en commun, la construction de gares ou de terminaux est une priorité, cette catégorie comptant pour 15 % des besoins futurs en transport en commun. Il faut préciser que dans la plupart des cas, les estimations de coûts pour les voies de guidage fixes comprennent la construction de gares ou de terminaux, l'achat du matériel roulant, les commodités des clients, l'implantation de nouveaux systèmes technologiques et, dans une certaine mesure, les installations de stationnement incitatif. L'achat, le remplacement ou la réhabilitation des autobus et les mesures priorisant le transport en commun demeurent des éléments cruciaux pour la plupart des petits réseaux.

La Figure 3-4 résume les types d'infrastructures par projets de réhabilitation et de remplacement (total de 45,5 milliards de dollars, ou 35 %) et projets d'expansion (total de 85,2 milliards de dollars, ou 65 %)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Il convient de noter que les estimations de coûts des grands prolongements de réseau de transport en commun regroupent souvent les dépenses en immobilisations dans un programme qui comprend plusieurs sous-catégories de dépenses comme les commodités des clients, l'expropriation des terrains, les installations des gares et des stationnements incitatifs, etc. Les détails de ces programmes n'ont pas été fournis.

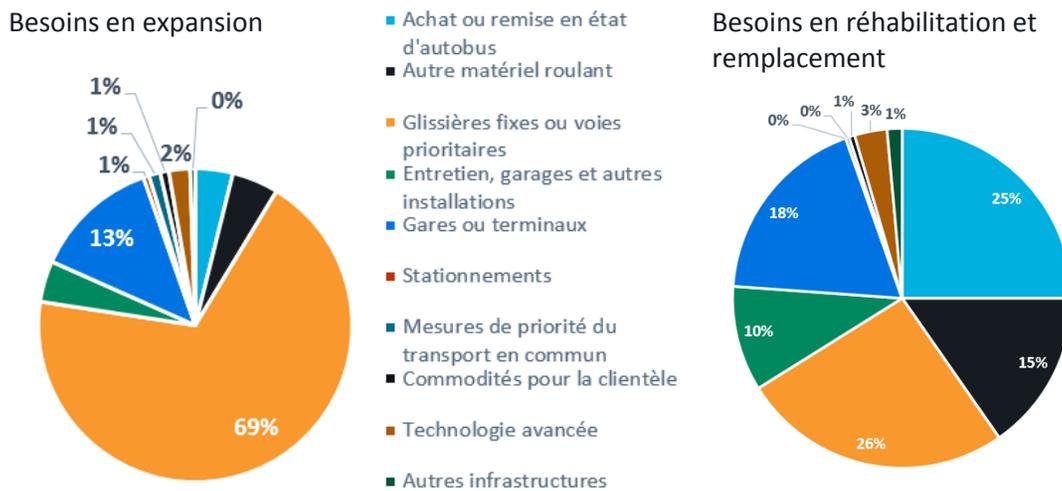
- Des 85,2 milliards de dollars déclarés nécessaires à l'expansion, 39,2 milliards de dollars, ou 46 %, font partie des projets financés. Un montant supplémentaire de 46 milliards de dollars, soit 54 %, demeure non financé, et les sociétés de transport en commun devront disposer de fonds supplémentaires pour mener à bien ces projets afin de répondre à la demande accrue d'achalandage et d'atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions.
- Des 45,5 milliards de dollars déclarés nécessaires à la réhabilitation et au remplacement de l'équipement et des installations existants, 26,2 milliards de dollars, soit 57 %, font partie des projets financés. Un ajout de 20,4 milliards de dollars, soit 43 %, demeure non financé. Des fonds supplémentaires seront nécessaires pour maintenir l'état matériel et la qualité des biens de transport en commun existants au pays.

**Figure 3-4 : Type d'investissement dans l'infrastructure de transport en commun 2018-2028 (en millions)**

	Type de projet	Financé		Non financé		Total	
		2018-2022	2022-2028	2018-2022	2022-2028	2018-2022	2022-2028
Expansion	Achat ou remise à neuf d'autobus	404 \$	1 971 \$	712 \$	339 \$	1 096 \$	2 205 \$
	Autre matériel roulant	416 \$	97 \$	2 102 \$	1 475 \$	2 507 \$	1 577 \$
	Voies de guidage fixes ou voies prioritaires	5 219 \$	20 379 \$	24 851 \$	8 543 \$	30 030 \$	28 547 \$
	Entretien, garage et autres installations	560 \$	636 \$	2 149 \$	343 \$	2 693 \$	917 \$
	Gares ou terminaux	4 447 \$	3 597 \$	2 232 \$	1 060 \$	6 690 \$	4 365 \$
	Stationnement	36 \$	20 \$	218 \$	222 \$	254 \$	242 \$
	Mesures de priorité du transport en commun	450 \$	251 \$	190 \$	125 \$	642 \$	372 \$
	Commodités client	315 \$	223 \$	202 \$	24 \$	518 \$	236 \$
	Technologie de pointe	101 \$	89 \$	1 083 \$	585 \$	1 179 \$	680 \$
	Autres infrastructures	16 \$	24 \$	383 \$	26 \$	398 \$	50 \$
	<b>Total partiel</b>	<b>11 965 \$</b>	<b>27 286 \$</b>	<b>34 122 \$</b>	<b>12 742 \$</b>	<b>46 006 \$</b>	<b>39 192 \$</b>
Réhabilitation et remplacement	Achat ou remise à neuf d'autobus	910 \$	3 984 \$	4 076 \$	2 603 \$	4 879 \$	6 491 \$
	Autre matériel roulant	2 063 \$	665 \$	3 804 \$	492 \$	5 811 \$	1 159 \$
	Voies de guidage fixes ou emprises	364 \$	4 085 \$	6 605 \$	1 218 \$	6 748 \$	4 986 \$
	Entretien, garage et autres installations	577 \$	1 389 \$	2 295 \$	436 \$	2 783 \$	1 772 \$
	Gares ou terminaux	1 619 \$	4 026 \$	2 649 \$	275 \$	4 332 \$	4 061 \$
	Stationnement	1 \$	2 \$	5 \$	1 \$	6 \$	3 \$
	Mesures prioritaires du transport en commun	38 \$	60 \$	28 \$	14 \$	75 \$	70 \$
	Commodités client	20 \$	65 \$	135 \$	38 \$	157 \$	94 \$
	Technologie de pointe	203 \$	123 \$	888 \$	219 \$	1 063 \$	346 \$
	Autres infrastructures	89 \$	148 \$	274 \$	142 \$	359 \$	290 \$
	<b>Total partiel</b>	<b>5 885 \$</b>	<b>14 546 \$</b>	<b>20 760 \$</b>	<b>5 439 \$</b>	<b>26 215 \$</b>	<b>19 273 \$</b>
<b>TOTAL</b>	<b>17 849 \$</b>	<b>41 832 \$</b>	<b>54 882 \$</b>	<b>18 181 \$</b>	<b>72 221 \$</b>	<b>58 465 \$</b>	

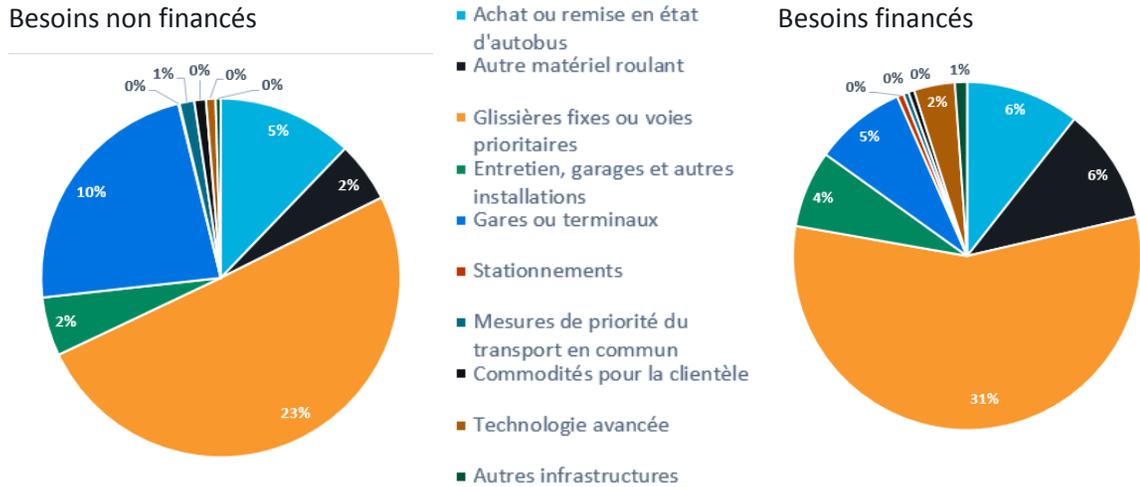
La Figure 3-5 illustre la part des besoins d'expansion et de réhabilitation/remplacement par sous-catégorie de projet. Les besoins sont plus importants dans certaines sous-catégories d'infrastructure que d'autres. La construction de nouvelles voies de guidage fixes représente la plus grande part des besoins d'infrastructure pour l'expansion (69 %). À l'inverse, l'amélioration des voies de guidage fixes ne représente que 26 % des besoins en réhabilitation, et une proportion semblable (25 %) est affectée au remplacement des parcs d'autobus existants dans l'ensemble du pays. Le remplacement et la réhabilitation d'autre matériel roulant sont également relativement importants, mais dans une proportion moindre (15 %).

Figure 3-5 : Besoins en matière d'expansion et de réhabilitation/remplacement par sous-catégorie, 2018-2028



Une ventilation plus poussée des projets financés montre que la construction ou l'amélioration de voies de guidage fixes représentent la plus grande part des projets actuellement financés, soit 41,2 milliards de dollars, ou 31 %, des projets d'expansion et de réhabilitation/remplacement financés. La Figure 3-6 présente en détail ces pourcentages des besoins financés et non financés par sous-catégories de projet pour la prochaine décennie.

Figure 3-6 : Besoins financés et non financés par sous-catégorie, 2018-2028

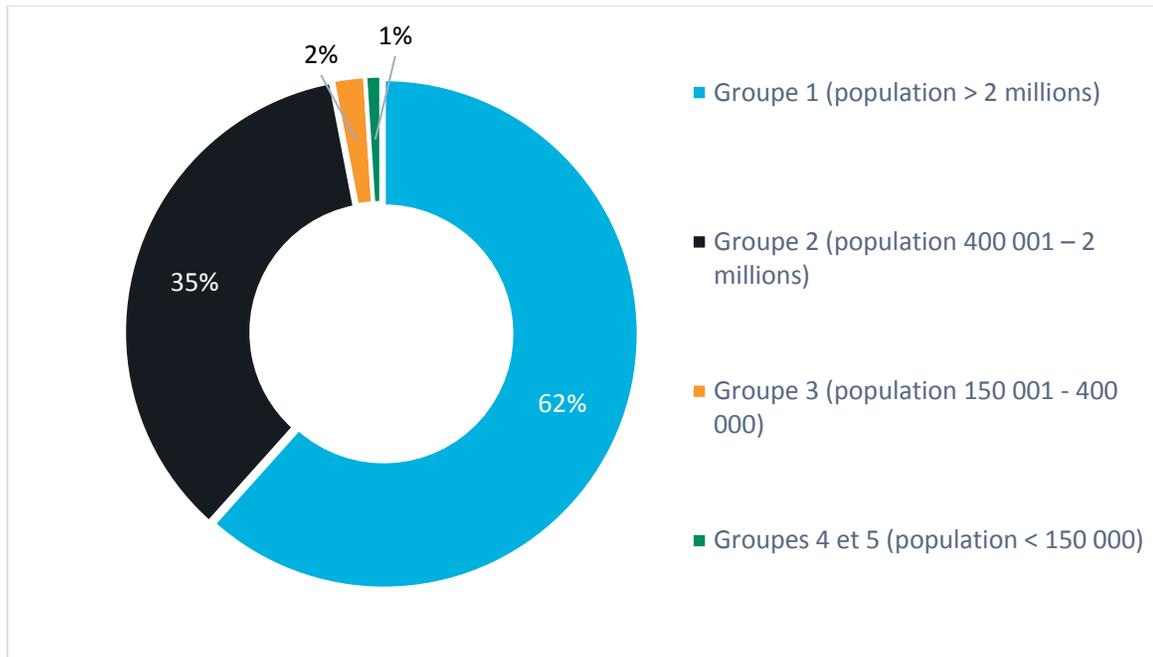


### Taille de la population de la zone de service et besoins en infrastructure

Les trois plus grands centres métropolitains du Canada (Toronto, Montréal et Vancouver) déclarent les plus importants besoins en investissements d'infrastructure au Canada, totalisant plus de 51,6 milliards de dollars, ou 62 %, du total des besoins en investissement du Canada au cours de la prochaine décennie (Exo et Metrolinx étant exclus de l'analyse).<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Valeurs déclarées par TransLink, Toronto Transit Commission (TTC) et Société de transport de Montréal (STL). Les dépenses d'infrastructure prévues d'Exo et de Metrolinx ne sont pas prises en compte dans cette section.

Figure 3-7 : Besoins en infrastructure de transport en commun par groupe de population, 2018-2028



La Figure 3-8 indique les besoins en investissement dans l’infrastructure par groupes de population de l’ACTU au fil du temps, à partir des résultats d’enquête antérieurs. Une tendance cyclique des besoins en infrastructure de transport en commun se démarque pour les deux groupes de population les plus importants. Ce phénomène porte à croire que les sociétés de transport en commun des grandes collectivités passent par un cycle d’expansion suivi d’une période où l’infrastructure de transport en commun existante est maintenue (et de nouveaux projets sont prévus) jusqu’à ce que l’expansion du réseau soit de nouveau nécessaire pour répondre à la demande accrue et aux nouveaux objectifs stratégiques.

Figure 3-8 : Pourcentage des besoins en infrastructure par groupe de population

Groupe de population	2010-2014	2014-2018	2018-2022	2023-2028	2018-2028
Groupe 1 (population > 2 millions)	77 %	56 %	70 %	52 %	62 %
Groupe 2 (population 400 001 – 2 millions)	20 %	40 %	27 %	45 %	35 %
Groupe 3 (population 150 001 – 400 000)	3 %	2 %	3 %	2 %	3 %
Groupes 4 et 5 (population < 150 000)	2,0 %	1,7 %	1,8 %	1,1 %	1 %

Les données de la Figure 3-8 illustrent également la corrélation entre la taille de la population et la valeur des besoins en infrastructure, ce qui concorde avec le modèle prévisionnel élaboré. Lorsque l’on examine les besoins en infrastructure par habitant pour chaque groupe de population, la relation entre les tailles de population supérieures et les besoins en infrastructure de transport en commun se poursuit au cours des prochaines décennies (Figure 3-9.). Les sociétés de transport en commun du groupe de population 1 auront des besoins, en moyenne, de près de 140 % supérieurs par résident par année que les sociétés du groupe de population 2. Cet écart s’accroît lorsque l’on compare les groupes de population 2 et 3. La Figure 3-9 montre également

que les dépenses annuelles moyennes devraient augmenter sensiblement au cours des prochaines décennies par rapport à ce qui a été déclaré il y a cinq ans.

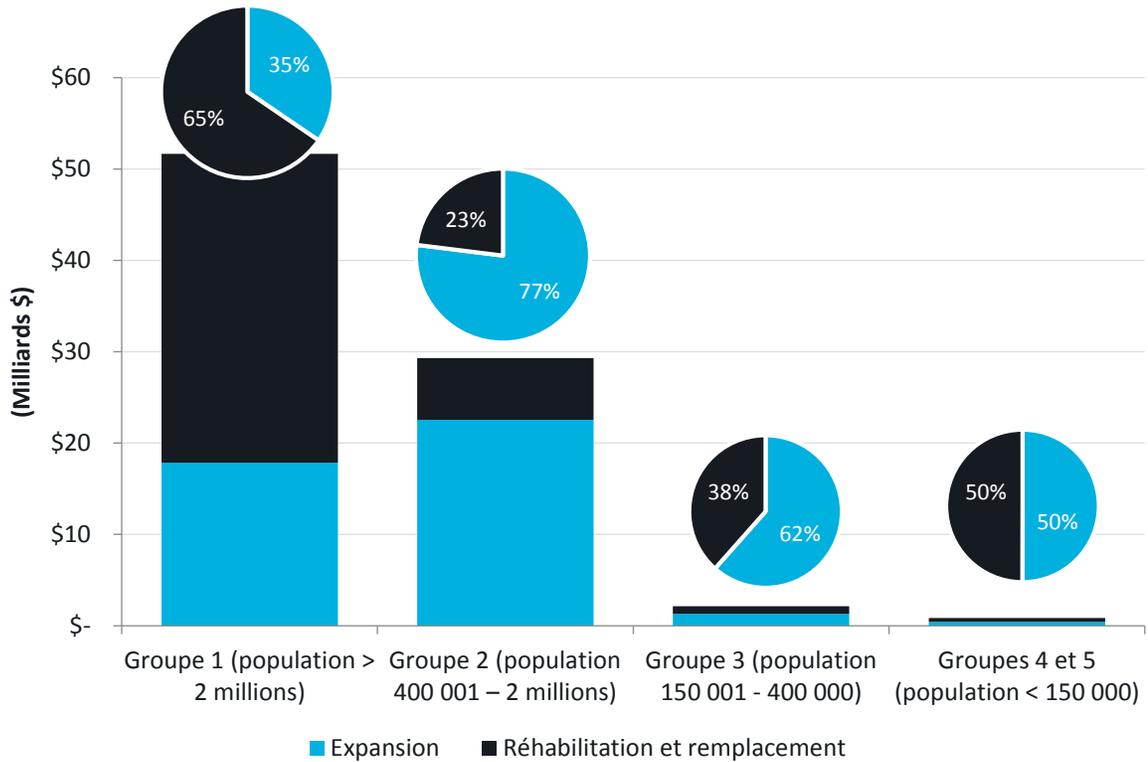
**Figure 3-9 : Besoins d'investissement en infrastructure par habitant par année**

Groupe de population	2014-2018	2018-2028
Groupe 1 (population > 2 millions)	278 \$	706 \$
Groupe 2 (population 400 001 – 2 millions)	200 \$	293 \$
Groupe 3 (population 150 001 – 400 000)	9 \$	75 \$
Groupes 4 et 5 (population < 150 000)	4,5 \$	19 \$

Remarque : Les données démographiques de 2016 ont été utilisées pour calculer les dépenses annuelles moyennes par habitant de 2018-2028.

En moyenne, les besoins en infrastructure de toutes les sociétés de transport en commun desservant les collectivités de moins de deux millions d'habitants sont axés sur l'expansion de leurs activités actuelles. Les municipalités de Toronto, Montréal et Vancouver (membres du groupe 1) se concentrent principalement sur le maintien de la qualité de l'infrastructure existante, tandis que les organismes régionaux (Metrolinx, Exo/RTM) se concentrent sur l'expansion et l'intégration du réseau et des services de transport en commun dans la RGTH et la région du Grand Montréal, respectivement. C'est ce qui explique l'objectif des projets de Toronto et de Montréal et les besoins de financement pour le maintien leurs actifs existants plutôt que pour leur expansion.

Figure 3-10 : Type de besoins en infrastructure par groupe de population, 2018-2028<sup>3</sup>



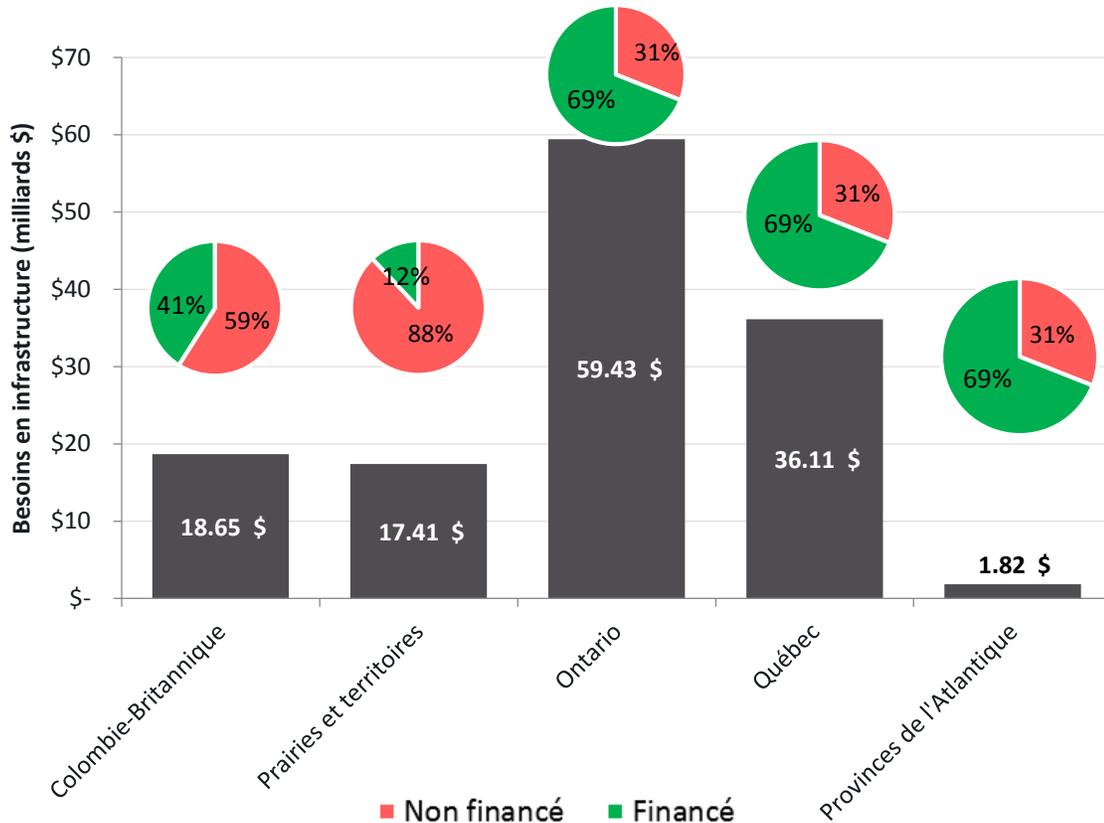
### Besoins en infrastructure par province

La section qui suit décrit les besoins en infrastructure par province à partir d’hypothèses et de renseignements facilement disponibles. En ordre décroissant, l’Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique sont les provinces qui présentent les plus grands besoins pour les prochaines décennies. Près de 45 % des besoins nationaux en infrastructure de transport en commun sont prévus en Ontario, 27 % au Québec et 14 % en Colombie-Britannique. Collectivement, les provinces des Prairies cumulent plus de 13 % de tous les besoins. Le reste des besoins, environ un pour cent, vise les Maritimes et les Territoires. La Figure 3-11 présente les besoins en infrastructure pour 2018-2028 de chaque région de l’ACTU et le niveau de financement estimé

<sup>3</sup> Les dépenses d’infrastructure prévues d’Exo/ARTM et de Metrolinx ne sont pas prises en compte dans cette section, car elles servent plus d’une municipalité et s’appliquent à une région entière.

disponible selon le membre et notre analyse. Dans ces données, la région des Prairies et des territoires présente la plus faible proportion de projets financés.<sup>4,5</sup>

Figure 3-11 : Investissement en infrastructure par région de l'ACTU, 2018-2028



### Tendances nationales

#### *Investissement dans l'infrastructure de transport en commun au fil du temps*

Au cours des dernières décennies, les besoins en matière d'investissement dans le transport en commun au Canada ont évolué alors que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux augmentaient leurs investissements dans le transport en commun, en s'assurant que les gens se

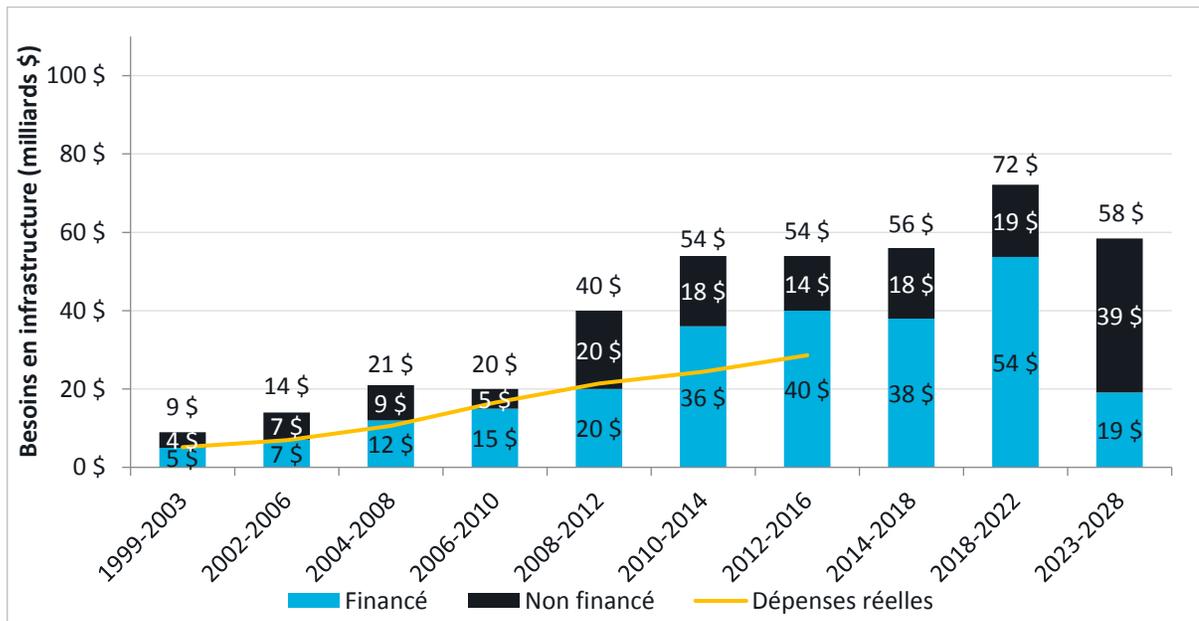
<sup>4</sup> Les pourcentages de financement dépendent de la façon dont les sociétés de transport en commun ont déclaré les données. Certaines sont plus réticentes à déclarer qu'elles auront suffisamment de fonds, car elles ne planifient pas plus d'un ou trois ans à l'avance. Les grands organismes comme Metrolinx planifient leur budget d'immobilisations sur une plus longue période.

<sup>5</sup> Les récentes annonces d'engagements de financement fédéral pour l'expansion de la Green Line à Calgary modifieront également ces proportions, car le projet Green Line est désigné comme non financé dans le présent rapport.

déplacent librement dans un environnement économique très concurrentiel tout en réduisant les émissions. La Figure 3-12 présente le total des besoins en infrastructure par tranches de cinq ans de 1999 à 2028. L'investissement du Canada dans l'infrastructure de transport en commun continue d'augmenter, depuis la période de référence 1999-2003 jusqu'à l'estimation actuelle de 72,2 milliards de dollars pour la période 2018-2022. Cette évolution témoigne d'un effort national visant à étendre les réseaux de transport en commun à l'échelle du pays, particulièrement dans les grands centres. Malgré leur niveau inférieur dans les prévisions actuelles, les besoins prévus à long terme devraient être du même ordre que ceux de la période à court terme, à mesure que l'on s'approchera de 2023.

La Figure 3-12 montre également que les dépenses réelles ont diminué par rapport aux besoins projetés (même les besoins financés) alors que le niveau des projets augmentait. Cet aspect est examiné plus en détail dans la prochaine section.

Figure 3-12 : Investissement dans l'infrastructure de transport en commun, 1999-2028



Source Enquêtes antérieures sur les besoins en infrastructure et Répertoire statistique du transport en commun de l'ACTU.

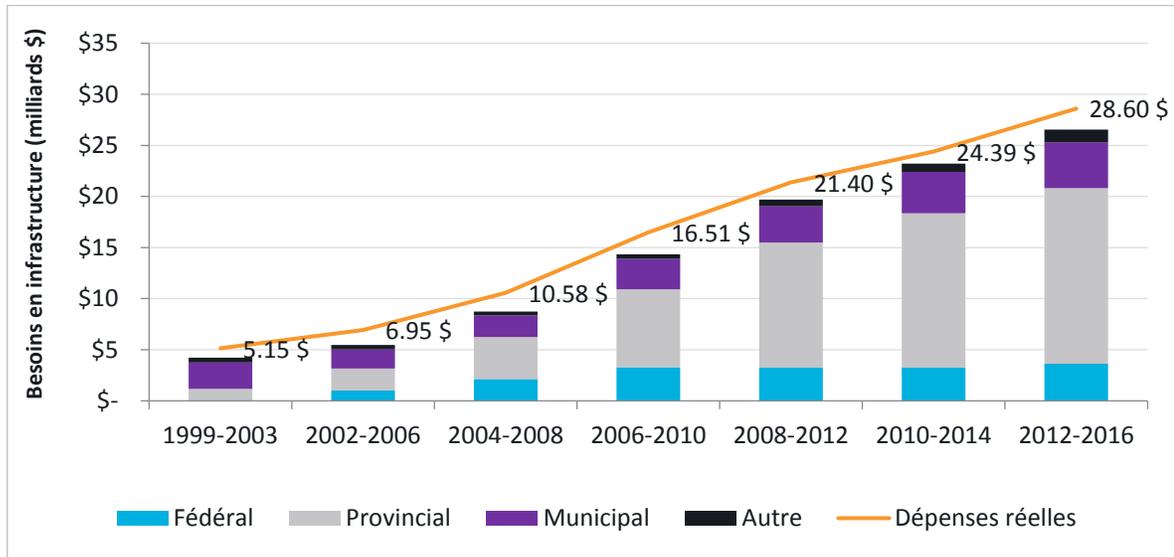
La figure illustre également la proportion des besoins en infrastructure financés par les programmes de financement existants et ceux qui n'étaient pas financés au moment des enquêtes et qui nécessitaient un financement supplémentaire. Depuis 2010, le niveau prévu des besoins en infrastructure qui ne sont pas comblés par les programmes de financement existants est demeuré stable à environ 18 milliards de dollars<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Sauf pour la période 2023-2028, trop éloignée pour permettre la comparaison.

### Financement gouvernemental des immobilisations

Le financement gouvernemental de projets d'infrastructure pour le transport en commun a continué de croître au cours des dernières décennies, atteignant un sommet de plus de 5,7 milliards de dollars entre 2012 et 2016 (pour un totale d'environ 29 milliards de dollars durant cette période). L'historique du financement gouvernemental, qui comprend les fonds fédéraux, provinciaux et municipaux, sont décrits à la Figure 3-13.

Figure 3-13 : Dépenses en immobilisations et sources d'investissement en immobilisations, 1999-2016



La plus grande partie du financement provient traditionnellement des gouvernements provinciaux, et le financement provenant d'autres sources augmente également. Si la tendance de l'investissement dans le transport en commun continue de croître au même rythme<sup>7</sup>, les besoins en infrastructure de transport en commun cernés pour la prochaine décennie manqueront encore de financement.

<sup>7</sup> Des fonds provinciaux et fédéraux sans précédent ont été annoncés au cours des dernières années. Toutefois, le niveau de besoins déclaré est également sans précédent.

*Arriéré croissant des projets d'infrastructure du transport en commun*

Les besoins financés déclarés dans les enquêtes antérieures ne se sont pas nécessairement traduits par des dépenses réelles au cours de la même période (Figure 3-14). Depuis 2010, les grandes sociétés de transport en commun du pays semblent avoir accumulé un arriéré de projets d'infrastructure. Les retards dans les projets de construction constituent un phénomène courant et souvent un problème coûteux. Les facteurs suivants figurent parmi les plus importants dans les retards de l'approvisionnement et de la construction dans le secteur public :

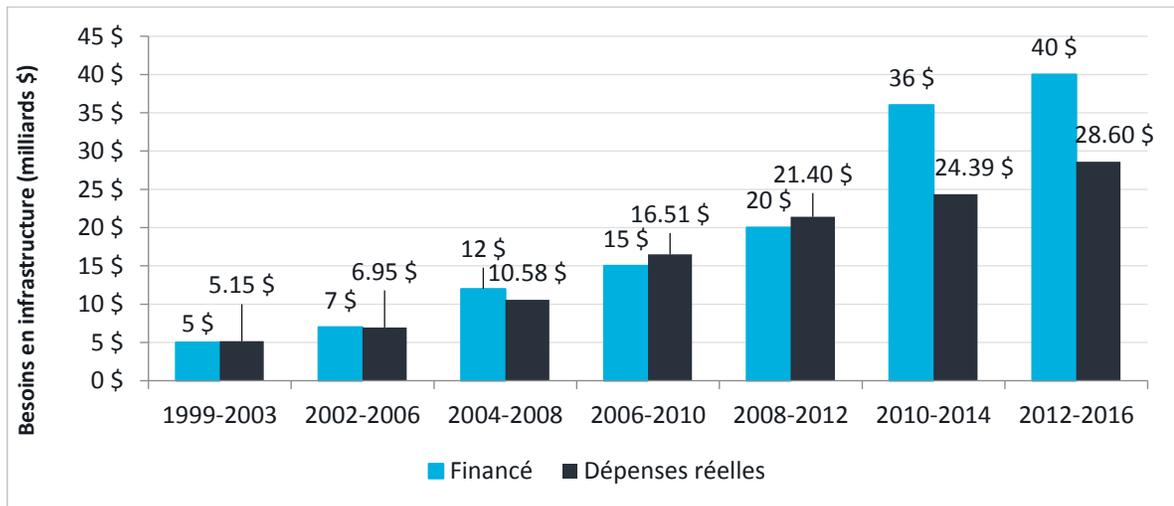
**L'arriéré des projets d'infrastructure de transport en commun augmente à l'échelle du pays**

Les retards dans les projets de construction constituent un phénomène courant et souvent un problème coûteux. Les facteurs suivants figurent parmi les plus importants dans les retards de l'approvisionnement et de la construction dans le secteur public :

- Retard dans la libération des fonds des partenaires financiers.
- Mauvaise gestion des flux de trésorerie.
- Problèmes de construction imprévus.
- Retard dans la préparation de la spécification technique, de la portée des travaux ou du mandat.
- Défaut d'engager le processus d'approvisionnement à temps.
- Processus de soumission plus long que prévu.
- Retard dans la négociation des contrats.

Un financement insuffisant combiné à des pratiques inadéquates de gestion des biens peut contribuer à accroître le nombre de biens de transport en commun à l'échelle nationale qui ne sont pas en bon état. Pour prévenir une telle situation ou y remédier, il faut s'efforcer d'améliorer la gestion à long terme de l'infrastructure tout en conciliant les priorités entre les besoins d'expansion et de réhabilitation.

**Figure 3-14 : Projets financés déclarés et dépenses en immobilisations réelles par période**



Source : Répertoire statistique de l'ACTU et enquêtes précédentes.

## Autres besoins et investissements

L'état des besoins en infrastructure de transport en commun présenté ici exprime les besoins projetés par les sociétés de transport en commun du secteur public membres de l'ACTU. Les besoins en infrastructure des sociétés de transport en commun qui ne sont pas membres de l'organisme ne sont pas pris en compte dans la portée de cette étude (par exemple, Sherbrooke, Québec).

De plus, cette étude ne comprend pas les projets d'infrastructure de transport en commun élaborés par le secteur privé. Ainsi, le Réseau express métropolitain (REM) est exclu du besoin total d'infrastructure de transport en commun pour 2018-2022. Le REM est un réseau de transport en commun rapide par train léger de 67 km en construction dans la région du Grand Montréal, qui reliera plusieurs banlieues au centre-ville de Montréal et à l'aéroport. La Caisse de dépôt et placement du Québec est responsable du financement du projet. Le coût total est estimé à 6,3 milliards de dollars sur cinq ans de construction. Des ententes de financement novatrices comme celle avec la CDPQ sont susceptibles de devenir plus courantes si cet investissement réussit, et elles pourraient représenter une nouvelle façon de financer l'infrastructure de transport en commun.

## 4 Scénario de cible de part modale

### Aperçu

Les résultats présentés au chapitre 3 représentent les résultats si les tendances actuelles en matière d'investissement en immobilisations, de population et d'achalandage demeurent inchangées au cours des dix prochaines années.<sup>8</sup> Ce chapitre présente un scénario différent défini pour représenter le niveau d'investissement dans l'infrastructure de transport en commun requis pour atteindre un résultat futur amélioré reposant sur l'atteinte des objectifs de rendement de l'achalandage à l'échelle du pays.

### Description et méthodologie du scénario

#### Contexte

La nouvelle phase du plan d'infrastructure *Investir dans le Canada*, au titre du volet transport en commun, affectera 20,1 milliards de dollars au renforcement de la capacité et à l'amélioration de la qualité, de la sécurité et de l'accès à l'infrastructure du transport en commun. Des ententes bilatérales ont été conclues avec chaque province pour définir l'affectation des fonds et les mesures de rendement connexes.

En ce qui concerne les objectifs et les exigences en matière de rapports, le volet transport en commun est beaucoup plus détaillé que tout autre programme antérieur d'infrastructure du transport en commun du gouvernement fédéral. Des objectifs sont fixés pour chaque province en vue de prescrire l'augmentation de la part modale du transport en commun et du transport actif, d'accroître la couverture du réseau et de contribuer à une réduction nationale des émissions de GES de 10 mégatonnes.

Le scénario de cible de part modale tente de répondre à cette question :

---

Quel est le niveau d'investissement requis dans l'infrastructure de transport en commun pour atteindre les cibles de part modale fixées dans les ententes bilatérales?

---

---

<sup>8</sup> Ce type de scénario fondé sur les tendances existantes est classé comme un scénario déductif.

## Résultats

### Aperçu

Cette section présente les besoins d’infrastructure de haut niveau du scénario de cible de part modale. Tel que décrit dans la méthodologie, ce scénario ne modifie pas les besoins prévus pour la période 2018-2022. Toutefois, les besoins à long terme sont révisés pour tenir compte de l’achalandage requis en vue d’atteindre les cibles bilatérales. Les dépenses d’Exo et de Metrolinx sont présumées demeurer les mêmes que dans le scénario de référence, car le modèle ne peut prévoir les besoins de ces deux organismes.

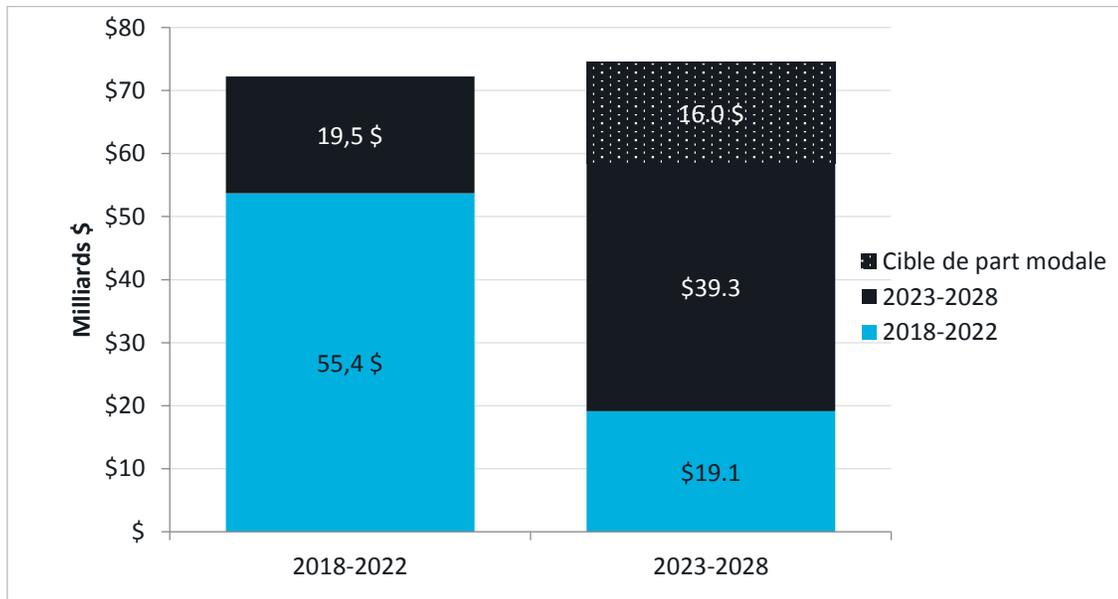
Figure 4-1 : Contenu des résultats présentés dans le scénario de cible de part modale

Période	Contenu
Court terme : 2018-2022	Réponses à l’enquête + EXO + Metrolinx + prévisions à court terme du scénario de référence (hypothèse centrale)
Long terme : 2023-2028	Exo + Metrolinx + prévisions à long terme du scénario ambitieux

### Investissement dans l’infrastructure de transport en commun — Scénario de cible de part modale

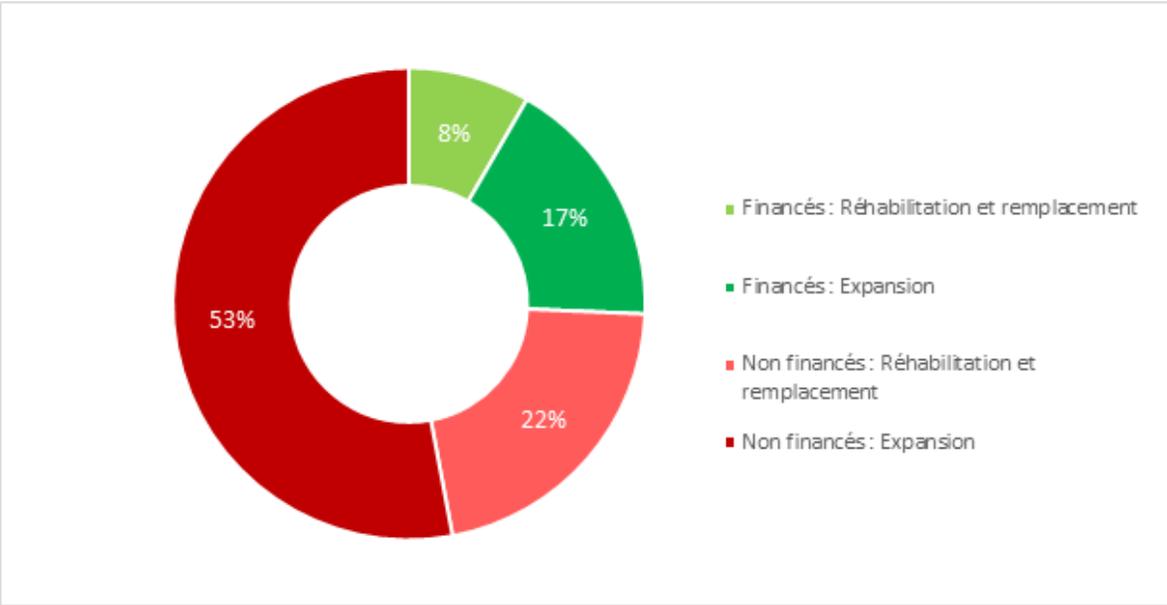
Il faudra investir plus de 74 milliards de dollars dans l’infrastructure de transport en commun pour la période de 2023-2028 afin d’atteindre les cibles provinciales d’augmentation de la part modale, soit 16 milliards de dollars de plus que ce qui est estimé dans le scénario de référence. Il convient de souligner que le scénario de référence repose sur la continuité des tendances antérieures en matière d’investissement en infrastructure.

Figure 4-2 : Investissement financé et non financé dans l’infrastructure de transport en commun



Si la tendance dégagée de l’enquête persiste, on pourrait s’attendre à ce que le projet d’expansion des immobilisations demeure le type le plus important de projets non financés.

Figure 4-3 : Besoins d'expansion et besoins de réhabilitation et de remplacement (2023-2028) – Scénario de cible de part modale



## 5 Conclusion

### Besoins financiers

Le transport en commun efficace et durable joue un rôle important dans le maintien des collectivités canadiennes parmi les meilleurs endroits au monde où vivre, tout en contribuant à la croissance économique propre. Pour s'assurer que les réseaux de transport en commun continuent d'atteindre leurs objectifs globaux en matière de mobilité, ainsi que les objectifs de part modale du transport en commun et en matière d'émissions, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ainsi que le secteur privé et les citoyens doivent collaborer et trouver de nouvelles solutions de financement novatrices pour soutenir l'expansion considérable des réseaux de transport en commun à l'échelle du pays tout en maintenant en bon état les biens actuels et futurs.

À cette fin, les membres devront travailler en étroite collaboration avec leurs décideurs locaux pour établir une base solide de compréhension de l'importance du développement de l'infrastructure (et donc du financement) pour la mobilité locale, les objectifs environnementaux et économiques.

Cela signifie également que les sociétés membres collaborent, de concert avec l'ACTU et les partenaires régionaux, pour sensibiliser les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux à l'importance du développement de l'infrastructure et à la nécessité d'un soutien élargi des investissements pour concrétiser ces projets.

### Élaboration du modèle

Pour établir des prévisions des besoins futurs en matière d'infrastructure et d'investissement au Canada, le modèle élaboré dans ce processus semble constituer un outil efficace. Comme pour tout modèle, ses résultats dépendent de la qualité des données d'entrée, et l'ACTU devrait collaborer avec les sociétés de transport en commun membres pour élaborer des méthodes plus robustes de prévision de l'achalandage, adaptées à la taille du réseau de transport en commun.

Compte tenu du nombre relativement limité de sociétés de transport en commun au Canada et dans chaque province, il est peu probable que l'outil puisse être mis au point pour fournir une ventilation plus détaillée des besoins d'investissement. Toutefois, dans sa forme actuelle, les principaux intrants — la croissance démographique et la croissance de l'achalandage — pourraient faire l'objet d'un examen plus détaillé afin d'accroître la confiance dans les prévisions futures.

# Glossaire

Terme	Définition
Termes de financement	
Projet d'investissement en immobilisations	S'entend de l'acquisition d'immobilisations (projet d'infrastructure) par une société de transport en commun, comme les garages, l'infrastructure ferroviaire, les bureaux, les véhicules, etc., qui devraient être utilisées pour fournir des services sur de nombreuses années.
Projet entièrement financé	Tout projet d'investissement en immobilisations pour lequel des fonds suffisants ont été affectés conformément aux plans et aux budgets actuels. La municipalité est sûre de pouvoir effectuer tous les paiements prévus et couvrir tous les coûts.
Projet conditionnel au financement externe	Tout projet d'investissement en immobilisations pour lequel des fonds insuffisants sont affectés au coût total estimé/tout projet d'investissement en immobilisations pour lequel aucun fonds n'a encore été affecté. L'achèvement du projet dépend d'un nouveau financement. Le projet est approuvé ou avalisé.
Projet d'investissement en immobilisations potentiel	Projets raisonnablement prévisibles que votre société de transport en commun pourrait envisager entre 2018 et 2028. Ces projets n'ont pas à être approuvés ou avalisés à l'interne. Certains sont peut-être encore en phase de développement précoce. D'autres projets pourraient simplement découler des besoins prévus à long terme en matière de réhabilitation ou de remplacement de l'infrastructure (p. ex., de nouveaux autobus pour remplacer l'ancien parc passé 2025) qui font partie de vos prévisions, mais qui n'ont pas encore été planifiés. Pour identifier ces projets, vous pouvez vous reporter à votre plan directeur des transports ou à des projets désignés par les maires ou les premiers ministres comme étant un besoin au sein de votre collectivité au cours des dix prochaines années.
Part du transport en commun des ententes bilatérales intégrées	Désigne la part du transport en commun dans les ententes bilatérales intégrées entre le gouvernement fédéral et les provinces et territoires. Ce fonds comprend une affectation de 33 milliards de dollars, dont 20 milliards réservés au transport en commun. Les autres volets de financement comprennent les infrastructures vertes, les infrastructures sociales et le financement des collectivités rurales et nordiques.

Terme	Définition
Phase 2 du FITC	Fonds pour l'infrastructure de transport en commun – deuxième phase de financement à compter de 2018. Financement à court terme du gouvernement fédéral pour accélérer les investissements municipaux à l'appui de la réhabilitation des réseaux de transport en commun, de nouveaux projets d'immobilisations et de la planification et des études en vue de l'expansion future du transport en commun afin de favoriser les plans de transport en commun à long terme.
<b>Types d'infrastructure</b>	
Réhabilitation et remplacement	Réhabilitation et remplacement de l'infrastructure existante.
Expansion	Expansion du réseau/de l'infrastructure en réponse à la croissance démographique ou à d'autres facteurs.
<b>Types de projet</b>	
Achat ou remise à neuf d'autobus	Acquisition de nouveaux autobus ou remise à neuf d'autobus existants, pour remplacement seulement, y compris des projets de conversion des parcs de véhicules existants aux carburants de remplacement.
Autre matériel roulant, y compris les véhicules ferroviaires lourds ou légers	Acquisition d'autres véhicules pour le remplacement, comme le train léger ou le train lourd.
Voies de guidage fixes ou voies prioritaires	Aménagement, mise à niveau ou remplacement de voies ferrées ou d'emprises réservées aux autobus existantes.
Installations d'entretien	Aménagement, mise à niveau ou remplacement de garages et installations d'entretien du matériel.
Gares ou terminaux	Construction ou mise à niveau de gares ou de terminaux existants
Stationnement — pour les navetteurs aux gares, terminaux ou points de correspondance	Construction de nouvelles installations de stationnement des navetteurs ou mise à niveau ou expansion de celles-ci aux gares, terminaux ou points de correspondance.
Mesures de priorité du transport en commun — infrastructure conçue pour accorder la priorité aux véhicules de transport en commun par rapport aux autres flux de circulation	Mise en œuvre de mesures priorisant le transport en commun ou amélioration des mesures existantes (p. ex., voies d'évitement de file d'attente, priorité des feux de circulation, voies réservées au transport en commun dans les rues existantes)
Commodités des clients — y compris les améliorations apportées aux autobus, aux abribus, à la signalisation, etc.	Acquisition, mise à niveau ou remplacement des commodités existantes des clients.
Technologie avancée — comme la localisation automatique des véhicules, la perception avancée des titres et les systèmes d'information à la clientèle	Implantation de mises à niveau des systèmes technologiques de pointe, comme la localisation automatique des véhicules, la perception avancée des titres et les systèmes d'information à la clientèle.

<b>Terme</b>	<b>Définition</b>
Autres infrastructures	Autres infrastructures non incluses ci-dessus.
<b>Autres termes</b>	
Scénario de cible de part modale	Scénario prévisionnel selon lequel les augmentations de l'achalandage sont calculées pour atteindre les cibles provinciales d'augmentation de la part modale, d'après les ententes signées en vertu des ententes bilatérales intégrées.



