



# Maintenir un transport collectif sécuritaire et pratique grâce au soutien opérationnel continu

*Présentation prébudgétaire en prévision du budget de 2021-2022*

Association canadienne du transport urbain

Février 2021



# Recommandations

## 1. Soutien opérationnel continu jusqu'au rétablissement de l'achalandage

- *Le gouvernement fédéral doit s'associer aux provinces pour verser un soutien opérationnel continu afin que le transport collectif puisse desservir les millions de Canadiens qui en dépendent chaque jour.*

## 2. Mise en place d'un fonds permanent pour le transport collectif

- *La création d'un fonds permanent pour le transport collectif offre une possibilité historique de créer une filière permanente de projets de transport collectif bénéficiant d'un financement garanti, grâce auquel les réseaux peuvent établir des plans d'expansion et de croissance de l'achalandage, en supposant que le transport collectif sorte intact de la pandémie grâce au soutien opérationnel continu.*

## À propos de l'ACTU

L'Association canadienne du transport urbain ([cutaactu.ca](http://cutaactu.ca)) représente la vaste majorité des réseaux de transport collectif au Canada, qui effectuent environ 2,2 milliards de déplacements par année. Nos membres représentent collectivement 98 % de l'achalandage dans le transport collectif. Nous représentons également les exploitants du transport privé, les fabricants du transport collectif et les fournisseurs.

## Recommandation 1 : Soutien opérationnel continu tout au long de la pandémie

**Le soutien opérationnel continu des gouvernements fédéral et provinciaux est essentiel à l'équité, à l'environnement et à l'efficacité des villes. La prolongation du soutien prévu dans l'accord sur la relance sécuritaire est la priorité absolue des réseaux de transport collectif et est essentielle pour permettre l'amélioration des programmes d'immobilisations.**

La COVID-19 a bouleversé l'économie du transport en commun. Avant la pandémie, environ 52 % des coûts d'exploitation du transport collectif étaient couverts par la boîte de perception. La COVID a fait chuter l'achalandage à environ 40 % des niveaux enregistrés avant l'arrivée du virus. Sans soutien opérationnel continu pour combler cet écart, les réductions de service sont inévitables, ce qui a des répercussions considérables sur l'équité. Les gouvernements ont reconnu le rôle essentiel du transport collectif en incluant le secteur dans l'accord sur la relance sécuritaire, mais les fonds versés seront bientôt épuisés. L'ACTU exhorte le gouvernement à prolonger ce soutien jusqu'à ce que l'achalandage revienne aux niveaux enregistrés avant la pandémie.

Chaque jour, environ 2,5 millions de Canadiens comptent sur le transport collectif et, pour assurer un service pratique et sécuritaire, les réseaux de transport ont maintenu le service à environ 87 % des niveaux prévalant avant l'arrivée de la COVID. Le transport collectif est la seule option de mobilité de nombreux travailleurs ou étudiants qui habitent trop loin du lieu de travail ou de l'école pour marcher ou se déplacer en vélo, mais dont le revenu est trop faible pour utiliser une voiture. Bon nombre d'aînés et de personnes handicapées comptent sur le transport collectif pour combler les besoins essentiels de la vie quotidienne. Sans soutien opérationnel continu, les réductions de service sont inévitables. Ces dernières toucheront de manière disproportionnée les travailleurs à faible revenu, qui sont plus susceptibles d'être des femmes et des personnes de couleur, qui devront attendre longtemps les véhicules et effectuer des déplacements dans des véhicules bondés, lorsque les véhicules qui demeurent en service arriveront.

Cela poussera un plus grand nombre de personnes à délaisser le transport collectif et se traduira par un plus grand nombre de réductions de service et par une baisse des revenus. Le transport collectif risque d'entrer dans une spirale descendante peut-être permanente qui rendra plus difficile l'atteinte des objectifs climatiques et rendra nos villes plus congestionnées. Statistique Canada rapporte que près de 75 % des personnes qui ont délaissé le transport collectif au profit d'un mode différent au cours du printemps et de l'été 2020 se sont tournées vers les voitures privées.

La pandémie a déclenché un choc de demande général pour les secteurs qui vendent des produits ou des services qui rendent difficile la distanciation physique, et cette réalité n'est nulle part ailleurs plus réelle que dans le transport collectif. Toutefois, contrairement à des secteurs semblables, le secteur du transport collectif n'est pas admissible à des programmes de stabilisation automatique, comme les subventions salariales auxquelles le secteur privé peut avoir accès. Le transport collectif est unique. Contrairement à d'autres

secteurs, nous ne pouvons réduire les dépenses sans causer un préjudice considérable à des millions de personnes et les exposer à un surpeuplement dangereux à bord.

Le gouvernement fédéral a reconnu les défis auxquels fait face l'industrie du transport collectif dans le contexte plus vaste de notre reprise économique inégale dans l'énoncé économique de l'automne 2020<sup>i</sup> et indique que le soutien financier versé à ce jour vise à prévenir la « cicatrisation économique » permanente.

Sans soutien opérationnel continu, les progrès que nous avons réalisés pour augmenter l'achalandage et inciter les Canadiens à choisir la mobilité durable risquent d'être anéantis. Il nous a fallu dix ans pour faire augmenter l'achalandage de 22 %, mais en une seule année, nous avons subi un recul presque trois fois plus important. Le gouvernement fédéral se trouve dans une position unique pour nous aider à continuer de transporter les 2,5 millions de Canadiens qui comptent sur nous chaque jour et veiller à ce que nous soyons là pour soutenir une reprise verte lorsque la pandémie prendra fin.

### **Les Canadiens sont d'accord : le financement opérationnel du transport collectif doit se poursuivre.**

Selon un récent sondage demandé par l'ACTU et mené par Pollara<sup>ii</sup> :

- 82 % des Canadiens souhaitent que les gouvernements continuent de soutenir les coûts d'exploitation du transport collectif.
- La raison la plus importante, qui recueille un consensus de 73 %, était le besoin associé aux travailleurs qui n'ont pas d'autre option pour se rendre au travail.

### **Recommandation 2 : Mise en place d'un fonds permanent pour le transport collectif**

**En temps normal, la priorité de l'ACTU défendue auprès du gouvernement fédéral serait d'investir des capitaux, et la récente création d'un fonds permanent pour le transport collectif, que l'ACTU a défendu, serait une raison de célébrer. Mais la période actuelle n'est pas normale et, à moins que les améliorations apportées aux investissements en capital ne soient accompagnées d'un soutien opérationnel continu, il est peu probable que les avantages que doivent dégager ces améliorations se concrétisent.**

La transition vers un fonds permanent pour le transport collectif (FPTC) offre une possibilité historique de créer une filière permanente de projets de transport collectif bénéficiant d'un financement garanti, grâce auquel les réseaux peuvent établir des plans d'expansion et de croissance de l'achalandage. En éliminant les dates de retrait progressif du financement de l'infrastructure du transport collectif, nous pouvons éliminer les difficultés croissantes et les goulots d'étranglement industriels qui accompagnent les programmes d'infrastructure à court terme. Le Canada sera en mesure d'offrir des options de mobilité durable qui favorisent la croissance d'une économie à faibles émissions de carbone.

Bien que le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) constitue un progrès transformateur par rapport aux plans d'infrastructure antérieurs, plusieurs problèmes de longue date concernant le volet Infrastructures du transport en commun (ITC) méritent d'être résolus. L'ACTU croit que la transition vers un fonds permanent pour le transport collectif donne la possibilité de corriger ces défauts et de rendre ce fonds le plus efficace possible, et recommande l'intégration des principales caractéristiques du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) couronné de succès. Plus précisément, nous sommes d'avis que le fonds doit :

- être financé à hauteur de trois milliards de dollars par année ;
- permettre aux municipalités de choisir des projets en adoptant un cadre de gouvernance d'entente tripartite, semblable à celui du Fonds de la taxe sur l'essence ;<sup>iii</sup>

- prévoir une autorisation permanente de dépenser des fonds en vertu de la loi, assortie d'un facteur d'indexation annuel ;
- permettre le versement des paiements semestriels avant que les dépenses admissibles soient engagées, suivi des exigences en matière de déclaration ;
- contribuer à la création de réseaux de transport dans les petites municipalités actuellement sans service.

De nombreuses provinces disposent de centaines de millions de dollars en allocations inutilisées du volet Infrastructures du transport en commun qui attendent d'être jumelées à des projets, tandis que les municipalités continuent de recevoir des demandes de financement qui restent sans écho. Par conséquent, au cours des cinq dernières années, Infrastructure Canada n'a pas été en mesure de dépenser 25,8 % de son budget, en moyenne. Reconnaissant ce problème, le gouvernement fédéral s'est engagé à ajouter au FTE des fonds non dépensés du PIIC en 2021, s'ils ne sont pas jumelés à des projets. Mais cette réaffectation risque d'exacerber les inégalités régionales du transport collectif, car les réseaux déjà « affamés » en investissement par leur gouvernement provincial perdront également leur part fédérale. Elle risque également de détourner des fonds destinés au transport collectif pour les affecter à d'autres catégories d'infrastructure.

Nous croyons que ces réformes atténueront les différends en matière d'approbation et de financement de projets qui sont présents à l'échelle fédérale et provinciale, en amenant les collectivités touchées et les bénéficiaires finaux à la table de discussion, en éliminant le problème des retards de trésorerie et des fonds non octroyés, en veillant à ce que les fonds qui ont été affectés au transport collectif demeurent affectés à ce secteur et, surtout, en stimulant l'économie, afin que plus rapidement les montants soient distribués et se transforment en pelletées de terre.

Enfin, un volet de financement du transport collectif rural et interurbain doit être ajouté au programme pour aider les collectivités à mettre en service de nouveaux réseaux de transport collectif dans des régions mal desservies et à devenir admissibles à des allocations de capitaux, plutôt que d'avoir un programme de financement conçu uniquement pour servir les réseaux déjà exploités. Comme le gouvernement fédéral reconnaît que le fonds permanent pour le transport collectif est un élément clé du plan du Canada pour lutter contre les changements climatiques, nous pensons que tous les Canadiens devraient bénéficier d'une option de mobilité durable dans leur collectivité, ce qui peut optimiser la réaction comportementale à la hausse du prix du carbone.

### **Les Canadiens sont d'accord : l'investissement dans le transport collectif favorise une reprise économique écologique**

Selon un récent sondage demandé par l'ACTU et mené par Pollara :

- 88 % des Canadiens souhaitent que le transport collectif soit soutenu maintenant, afin qu'il soit prêt à offrir un service lorsque l'économie reviendra à la normale.
- 78 % des Canadiens pensent que le gouvernement fédéral doit prioriser des investissements comme ceux destinés au transport collectif afin de rendre la reprise économique plus écologique.

---

<sup>i</sup> Énoncé économique de l'automne (2020) du gouvernement du Canada, 2.3.4, *Les différents secteurs ont ressenti des répercussions différentes* <https://budget.gc.ca/fes-eea/2020/report-rapport/chap2-fr.html>

<sup>ii</sup> Le sondage a été réalisé sur le terrain par Pollara du 11 au 14 décembre, auprès d'un échantillon de 2 579 personnes. Un échantillon de cette taille comporte une marge d'erreur de +/- 1,9 %, 19 fois sur 20, et des marges d'erreur plus élevées dans les échantillons régionaux. Vous trouverez les détails complets ici : [https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/01/1\\_attitudes\\_on\\_sustaining\\_public\\_transit\\_service\\_in\\_canada.pdf](https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/01/1_attitudes_on_sustaining_public_transit_service_in_canada.pdf)

<sup>iii</sup> Bradford (2020), *Policy in Place: Revisiting Canada's Tri-Level Agreements*, Institute for Municipal Finance and Governance (IMFG), Munk School of Global Affairs and Public Policy. [https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/102474/1/imfgpaper\\_50\\_neilbradford\\_policyinplace\\_oct21\\_2020.pdf](https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/102474/1/imfgpaper_50_neilbradford_policyinplace_oct21_2020.pdf)