

- EXPOSÉ ANALYTIQUE -

# POURQUOI LE TRANSPORT COLLECTIF A BESOIN D'UN SOUTIEN OPÉRATIONNEL PROLONGÉ





# S O M M A I R E

Les réseaux de transport collectif ont besoin d'un soutien opérationnel continu des gouvernements fédéral et provinciaux pour faire face à la baisse la plus importante et la plus soutenue de l'achalandage dans le transport collectif jamais survenue, causée par la COVID19. À son point le plus bas, l'achalandage a plongé d'environ 85 % par rapport aux niveaux d'avant la pandémie. Et bien qu'il ait augmenté quelque peu depuis et qu'il soit susceptible de continuer de le faire à mesure que les taux de vaccination augmentent et que l'activité reprend au sein de la société, la baisse de l'achalandage sera un événement qui durera plusieurs années. À titre d'exemple, l'agence de transport du Québec couvrant la région de Montréal prévoit des pertes financières importantes jusqu'en 2024.

## « UN SOUTIEN OPÉRATIONNEL CONTINU EST ESSENTIEL POUR SOUTENIR LA REPRISE ÉCONOMIQUE. »

C'est le cas partout dans le monde, mais la situation est exacerbée au Canada en raison des taux plus élevés de recouvrement des coûts par la perception de tarifs. Avant la pandémie de COVID, environ 51 % des coûts d'exploitation du transport collectif étaient couverts par la boîte de perception, par rapport à 39 % aux États-Unis, et plus le taux de recouvrement des coûts est élevé, plus un réseau se trouve en difficulté financière lorsque l'achalandage diminue. L'accord sur la relance sécuritaire conclu en 2020 était essentiel pour permettre aux réseaux

de transport collectif de maintenir les niveaux de service relativement élevés, mais le financement a déjà expiré dans certaines provinces et expirera bientôt ailleurs.

Le transport collectif a besoin d'un soutien continu jusqu'au retour de l'achalandage pour permettre l'accès à l'emploi et à l'éducation aux personnes incapables de s'y rendre au moyen de la marche ou du vélo, mais dont le revenu est trop faible pour leur permettre d'utiliser une voiture. Il est essentiel pour soutenir la réouverture de l'économie et atteindre les objectifs climatiques. En outre, il est nécessaire d'empêcher une spirale descendante de l'achalandage et de revenus, qui aurait des effets durables, peut-être permanents sur la capacité du transport collectif de favoriser l'équité sociale, de réduire la congestion urbaine et de réduire les émissions de carbone.

Malgré les baisses d'achalandage, plus de deux millions de Canadiens comptent sur le transport collectif chaque jour pour se rendre au travail ou à l'école et pour mener des activités essentielles. Souvent, il s'agit d'aînés et de personnes handicapées. Ces gens seraient les plus touchés par les réductions de service abruptes, ce qui nuirait à la réouverture de l'économie et ferait en sorte que quelconque reprise il y aurait serait inégale et reposerait sur l'utilisation de l'automobile.

# ÉTAT DU TRANSPORT COLLECTIF AUJOURD'HUI

La pandémie a causé la perte la plus importante et la plus soutenue de l'achalandage que les réseaux de transport collectif canadiens aient jamais connue. À son point le plus bas, l'achalandage a plongé d'environ 85 % au Canada, par rapport aux niveaux d'avant la pandémie. Il a depuis remonté à environ 30 % des niveaux enregistrés avant l'arrivée de la COVID<sup>1</sup>. La MTA, dans la ville de New York, a connu une baisse d'achalandage plus importante au cours des six premiers mois de la pandémie de COVID-19 que pendant les trois premières années de la Grande Dépression<sup>2</sup>.

Alors que les réseaux de transport collectif de toutes les régions du monde ont connu des baisses d'achalandage, les répercussions financières sont exacerbées au Canada en raison des taux plus élevés de recouvrement des coûts par la perception de tarifs. Avant la pandémie de COVID, environ 51 % des coûts d'exploitation étaient couverts par la boîte de perception, par rapport à 39 % aux États-Unis. Plus le taux de recouvrement des coûts est élevé, plus un réseau éprouve des difficultés financières lorsque l'achalandage diminue.

La perte actuelle d'achalandage découle principalement des mesures de santé publique. Certaines d'entre elles sont temporaires et à mesure que les étudiants retourneront sur les campus et que les arrêtés ordonnant de demeurer au domicile seront levés, l'achalandage augmentera. Les travailleurs retourneront au bureau, mais peut-être pas tous les jours. Le télétravail semble être une tendance à plus long terme. Statistique Canada estime que si tous ceux qui pouvaient travailler de la maison le faisaient vraiment, il y aurait 369,9 millions de déplacements de moins par année en transport collectif.<sup>3</sup> Même si cela ne se produira pas, l'organisme a également constaté que 80 % des nouveaux

télétravailleurs souhaiteraient continuer à travailler de la maison au moins la moitié du temps.<sup>4</sup> Une autre tendance possible à long terme créée par la pandémie est un virage modal vers les voitures — une autre étude de Statistique Canada a révélé que près de 75 % des anciens usagers qui ont quitté le transport collectif et qui ont continué de faire du navettage utilisaient une voiture privée<sup>5</sup>. Ces tendances ne se dissiperont pas du jour au lendemain.

Mais elles créent presque certainement au moins un événement pluriannuel de réduction de l'achalandage dans le transport collectif. L'organisme gouvernemental québécois qui supervise le transport dans la région de Montréal prévoit d'importants déficits financiers jusqu'en 2024<sup>6</sup>. Le défi consiste donc à éviter une spirale descendante de l'achalandage dans le transport collectif jusqu'à ce que les niveaux reviennent à la normale. Si le service est réduit et si le transport collectif devient moins pratique, les usagers resteront à l'écart, ce qui se traduira par d'autres réductions des revenus et d'autres réductions des services. L'expérience montre que si cela se produit, le transport collectif fera face à un déclin à long terme, qui pourrait prendre des décennies à renverser.

**AUX ÉTATS-UNIS, LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL A ACCORDÉ DEUX CYCLES DE SOUTIEN FINANCIER AU TRANSPORT COLLECTIF. LA DERNIÈRE PHASE SE PROLONGE JUSQU'EN 2024, CE QUI TÉMOIGNE DE LA PROBABILITÉ QUE LA BAISSSE DE L'ACHALANDAGE DANS LE TRANSPORT COLLECTIF SOIT UN ÉVÉNEMENT QUI DURERA PLUSIEURS ANNÉES.**

## RÉCUPÉRATION DES COÛTS GRÂCE À LA BOÎTE DE PERCEPTION 2019

PLUS LE TAUX DE RECOUVREMENT DES COÛTS EST ÉLEVÉ, PLUS UN RÉSEAU DE TRANSPORT SOUFFRE FINANCIÈREMENT LORSQUE L'ACHALANDAGE DIMINUE.



Sources : Répertoires statistiques de l'ACTU et de l'APTA ainsi que les profils des agences publiés dans la NTD de la FTA.

**MALGRÉ LES RÉDUCTIONS DANS L'ACHALANDAGE, PLUS DE DEUX MILLIONS DE CANADIENS COMPTENT SUR LE TRANSPORT COLLECTIF CHAQUE JOUR. LE TRANSPORT COLLECTIF DONNE ACCÈS À L'EMPLOI ET À L'ÉDUCATION, ET POUR UN GRAND NOMBRE D'AÎNÉS ET DE PERSONNES HANDICAPÉES, IL PERMET D'EFFECTUER DES DÉPLACEMENTS ESSENTIELS. LES RÉDUCTIONS DE SERVICE SE TRADUIRONT PAR DES ATTENTES PLUS LONGUES ET PAR UNE SURPOPULATION DANS LES VÉHICULES QUI DEMEURENT EN SERVICE.**



## LE FINANCEMENT DE L'ACCORD SUR LA RELANCE SÉCURITAIRE TIRE À SA FIN (OU EST ÉPUIsé)

Pendant les premières phases de la pandémie de COVID, les réseaux de transport collectif se sont trouvés au bord d'un gouffre budgétaire. Bon nombre de ces réseaux ont enregistré des revenus nuls parce qu'ils ont permis l'embarquement par les portes arrière, afin de mieux protéger les conducteurs. Le manque à gagner créé par la non-perception des tarifs de transport collectif a créé le plus grand déficit dans de nombreuses municipalités. Au fil de la pandémie, les gouvernements fédéral et provinciaux ont négocié un accord sur la relance sécuritaire sans précédent qui a permis d'offrir un soutien financier à de nombreux secteurs, dont 4,6 milliards de dollars en soutien opérationnel au transport collectif. Ce plan de sauvetage permettait aux réseaux de transport collectif de maintenir des niveaux de service relativement élevés pour les personnes qui comptaient sur le transport collectif chaque jour pour se rendre au travail ou effectuer des déplacements essentiels.

Ce financement cesse bientôt. Dans la plupart des provinces participantes (la portion du transport collectif de l'accord sur la relance sécuritaire était facultative), il a expiré le 31 mars. En Colombie-Britannique et en Ontario, il prend effectivement fin à la fin de 2021. Au Québec, il expire à la fin de 2022, mais malgré cela, l'agence régionale de transport de Montréal annonce des réductions de service dès 2022.



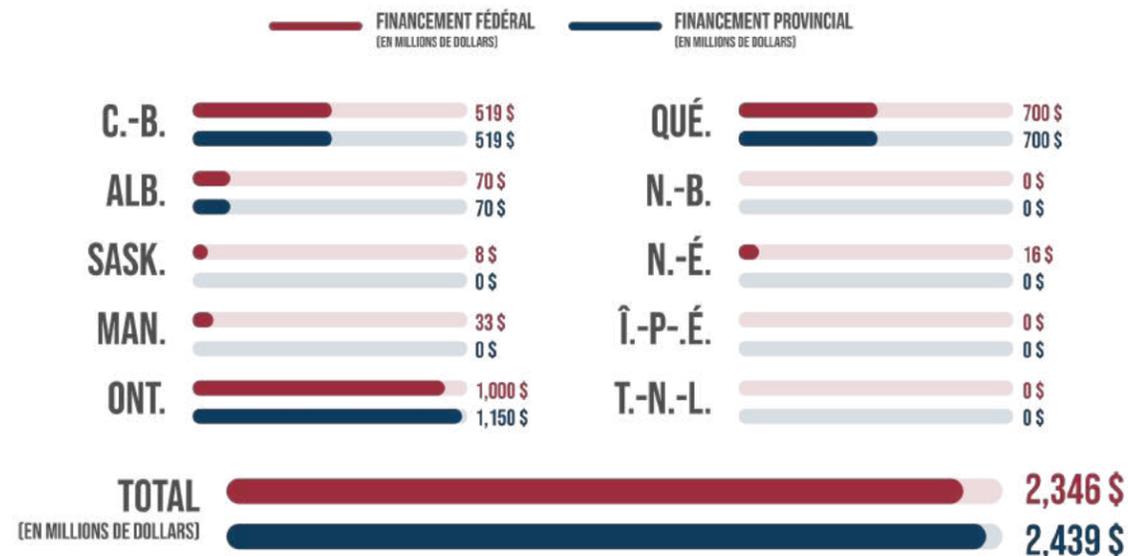
Les réseaux de transport collectif de trois provinces, soit le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard, n'ont pas reçu de fonds. En outre, au Manitoba, en Nouvelle-Écosse et en Saskatchewan, les fonds fédéraux n'ont pas été égalés par la province.

Sans un soutien continu des gouvernements, les réseaux de transport collectif devront presque inévitablement réduire leurs services, même si l'économie rouvre et si les étudiants reviennent sur les campus. Les municipalités disposent d'outils fiscaux limités et bon nombre d'entre elles n'ont pas le droit d'enregistrer des déficits. De plus, les réseaux de transport collectif ne sont pas admissibles aux mesures de soutien fédérales qui sont offertes au secteur privé, comme la Subvention salariale d'urgence du Canada.

## RECOMMANDATION:

Les ordres de gouvernement supérieurs doivent continuer d'offrir une aide financière pour l'exploitation du transport collectif jusqu'à ce que l'achalandage revienne aux niveaux enregistrés avant la pandémie.

### VENTILATION DU FINANCEMENT DE L'ACCORD SUR LA RELANCE SÉCURITAIRE



Remarque : En mars 2021, le gouvernement de l'Ontario a fourni 150 millions de dollars supplémentaires aux réseaux de transport collectif de la province.

## CONSÉQUENCES POSSIBLES DE LA FIN DU SOUTIEN À L'EXPLOITATION

- Les réductions de services, qui nuisent de façon disproportionnée aux collectivités à faible revenu<sup>7</sup>.
- Les hausses de tarifs, qui réduisent l'achalandage et nuisent à l'activité économique<sup>8</sup>.
- L'incapacité de tirer pleinement profit des nouveaux fonds d'immobilisations, qui mène à l'ironie qui tient du fait que les réseaux de transport collectif reçoivent des fonds pour acheter de nouveaux autobus électriques tout en étant incapables de les utiliser<sup>9</sup>, et construisent de nouvelles lignes de transport collectif sans vraiment pouvoir rémunérer le personnel ou exploiter les véhicules sur les lignes.

**LORSQUE LES MANQUES À GAGNER ONT CAUSÉ DES RÉDUCTIONS DE SERVICES À TORONTO AU DÉBUT DES ANNÉES 1990, IL A FALLU 18 ANS POUR QUE L'ACHALANDAGE SE RÉTABLISSE.**

## PRÉVENIR UNE SPIRALE DESCENDANTE

Le plus grand danger auquel fait face le transport collectif est la spirale descendante, qui est un cycle de réduction des services qui éloigne les gens du transport collectif, ce qui réduit encore davantage les revenus et cause d'autres réductions des services. Si on laisse cela se produire, les villes seront plus congestionnées, les émissions de carbone augmenteront et l'accès à l'emploi, à l'éducation et à la mobilité urbaine sera très limité pour de nombreux citoyens.

Si on laisse cela se produire, la situation créera presque inévitablement une reprise économique alimentée par l'utilisation de la voiture, car les personnes qui ont les moyens de conduire le feront, à mesure que le service deviendra de moins en moins pratique. Nous savons que dès qu'une personne quitte le transport collectif, elle est plus susceptible de se tourner vers la voiture pour se déplacer et se crée des habitudes bien ancrées qui seront difficiles à renverser.

Le transport collectif canadien a connu une spirale baissière une fois auparavant, d'abord en raison d'une récession en Ontario, en 1990. L'achalandage à la Toronto Transit Commission (TTC) a plongé, phénomène qui a été exacerbé par la réduction du soutien opérationnel par la province et par la ville.

De 1990 à 1997, la population de Toronto a augmenté de 10 %, mais les niveaux de service ont diminué de 11,5 %. Alors que ses finances périclitaient, la TTC a retiré plus de 230 autobus et 60 tramways du



service à l'heure de pointe matinale. Les usagers ont abandonné le réseau. En 1996, l'achalandage était inférieur d'environ 19 % aux données de 1990 et n'est pas revenu aux niveaux de 1990 avant 18 ans, après la mise en œuvre d'une stratégie concertée de croissance de l'achalandage comprenant des investissements importants.<sup>10</sup>



**LA POLITIQUE D'AUJOURD'HUI DÉTERMINERA SI L'ACHALANDAGE DANS LE TRANSPORT COLLECTIF SE RÉTABLIRA D'ICI QUELQUES ANNÉES OU SUR UNE PÉRIODE DE PLUSIEURS DÉCENNIES.**



## FACTEURS QUI INFLUENCENT L'ACHALANDAGE

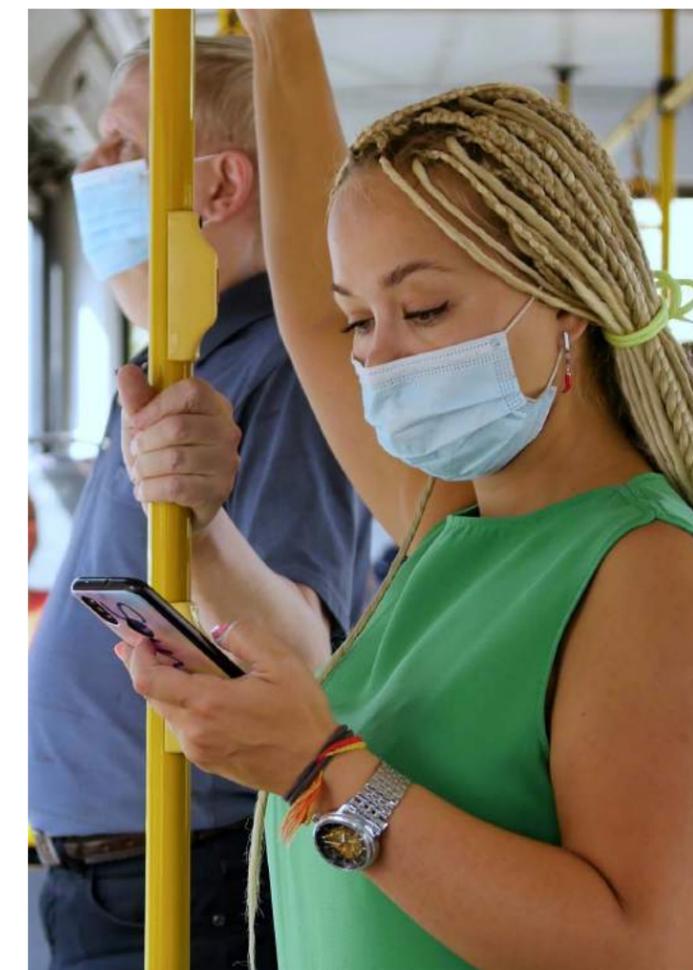
Les niveaux de service sont le facteur le plus important de l'achalandage dans le transport collectif. Si le service augmente de 10 %, l'achalandage augmente de 10 %. Mais une hausse de 10 % du prix de l'essence augmente l'achalandage de seulement 1,4 %, tandis qu'une hausse de 10 % des tarifs entraîne une baisse de l'achalandage de 1,4 %. La densité du logement est un autre facteur. Si une collectivité observe une augmentation de 10 % du prix des appartements, l'achalandage augmentera de 5 %. Une augmentation de 10 % du prix des maisons en rangée fera augmenter l'achalandage de 2,9 %, tandis qu'une augmentation de 10 % du prix des maisons unifamiliales fera chuter l'achalandage de 3,4 %.<sup>11</sup>

Outre les niveaux de service, plus le service peut être amélioré, plus l'achalandage est susceptible de revenir. Des mesures comme les voies réservées aux autobus, la signalisation prioritaire ou l'apport d'améliorations au réseau ferroviaire sont autant de façons de faire du transport collectif une option de déplacement attrayante. Les annonces récentes sur les investissements en immobilisations sont les bienvenues et inciteront plus de gens à choisir le transport collectif. Mais le maintien des niveaux de service est le seul moyen d'éviter une reprise alimentée par l'utilisation de l'automobile, qui rendra les villes plus congestionnées et les objectifs climatiques plus difficiles à atteindre et aggravera les inégalités sociales.

## CONCLUSION

Pendant la pandémie, le transport collectif a été une bouée de sauvetage pour les travailleurs à faible revenu qui n'avaient aucun autre moyen de se rendre au travail. Il s'agissait surtout de femmes et de personnes de couleur, dans un pourcentage disproportionnel<sup>12</sup>. Le transport collectif a également aidé de nombreux aînés et de nombreuses personnes handicapées à effectuer des déplacements essentiels. Alors que la pandémie recule et que la vie devient plus normale, les étudiants et les personnes effectuant des visites sociales ou se rendant à des événements se joindront à ces usagers. Le transport collectif est à la base d'une reprise économique.

Si le service est réduit parce que le soutien opérationnel n'est pas prolongé, ce n'est pas seulement la reprise qui sera mise en péril. Les professionnels qui effectuent une migration quotidienne vers le bureau pourraient ne jamais retourner au transport collectif si le service est trop peu fréquent et peu pratique, ce qui congestionnera davantage les villes et fera augmenter les émissions de gaz à effet de serre. Une reprise durable et équitable dépend du transport collectif, et en contrepartie, celui-ci dépend de la prolongation du soutien opérationnel.



# RÉFÉRENCES

<sup>1</sup>Statistique Canada (2021), Transport en commun urbain, mars 2021. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210531/dq210531e-fra.htm>

<sup>2</sup>Voir les remarques du président Foye de la MTA, page principale 30 de 124 – Réunion du conseil d'administration de la MTA du 23-09-2020

<https://new.mta.info/document/20246> et le gazouillis de la journaliste du NYT Christine Goldbaum <https://twitter.com/cegoldbaum/status/1308779631663886343?s=20>

<sup>3</sup>Statistique Canada (2021), Travail à domicile : répercussions possibles sur le transport en commun et les émissions de gaz à effet de serre. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/36-28-0001/2021004/article/00005-fra.htm>

<sup>4</sup>Statistique Canada (2021), Travail à domicile : productivité et préférences. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/45-28-0001/2021001/article/00012-fra.htm>

<sup>5</sup>Statistique Canada (2020), Se rendre au travail pendant la pandémie de COVID-19. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/45-28-0001/2020001/article/00069-fra.htm>

<sup>6</sup>Radio-Canada (2021), Un trou de 936 M\$ dans le transport en commun du Grand Montréal. Thomas Gerbet, le 2 juin 2021. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1797968/deficit-transport-artm-services-stm-stl-rtl-exo-montreal-laval-longueuil>

<sup>7</sup>« A Tale of 40 Cities: A Preliminary Analysis of Equity Impacts of COVID-19 Service Adjustments across North America » par James DeWeese, Leila Hawa, Hanna Demyk, Zane Davey, Anastasia Belikow et Ahmed El-geneidy est publié dans Transport Findings. DOI : <https://doi.org/10.32866/001c.13395> <https://www.mcgill.ca/newsroom/channels/news/vulnerable-groups-affected-public-transit-cuts-amid-pandemic-324601>

<sup>8</sup>C.D Howe Institute (2021), Trains, Lanes and Automobiles: The Effect of COVID-19 on the Future of Public Transit. Benjamin Dachis, Rhys Godin. (p.22) <https://www.cdhowe.org/public-policy-research/trains-lanes-and-automobiles-effect-covid-19-future-public-transit>

<sup>9</sup>Montreal Gazette (2020), Montreal's transit agency decides to park 304 new buses it ordered. <https://montrealgazette.com/news/local-news/city-transit-agency-decides-to-park-304-new-buses-it-ordered>

<sup>10</sup>TTC (2003) Ridership Growth Strategy [https://www.ttc.ca/PDF/Transit\\_Planning/ridership\\_growth\\_strategy\\_2003.pdf](https://www.ttc.ca/PDF/Transit_Planning/ridership_growth_strategy_2003.pdf)

<sup>11</sup>Ehab Diab, Dena Kasraian, Eric J. Miller, Amer Shalaby. (2020) The rise and fall of transit ridership across Canada: Understanding the determinants. Transport Policy, volume 96, pages 101 à 112, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.07.002>

<sup>12</sup>Transit App (2020) Who's left riding public transit? A COVID data deep-dive. Médium. <https://medium.com/transit-app/whos-left-riding-public-transit-hint-it-s-not-white-people-d43695b3974a>



L'Association Canadienne du transport urbain (ACTU) se fait le porte-parole du secteur du transport collectif au Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements - rapports de recherche, mises à jour du secteur, bulletins de nouvelles et autres - veuillez communiquer avec nous ou visiter notre site Web.



/canadian-urban-transit-association



@canadiantransit



www.cutaactu.ca



communications@cutaactu.ca

Bureau 1401 • 55 rue York • Toronto ON • M5J 1R7 • Canada  
Tél: 416-365-9800

JUIN 2021