



Position sur un fonds fédéral permanent pour le transport collectif :

Recommandations pour la mise en place d'un fonds permanent pour le transport collectif par le gouvernement fédéral.

Association canadienne du transport urbain
14 octobre 2022

Position sur un fonds fédéral permanent pour le transport collectif

Recommandations :

1. Nous recommandons au gouvernement du Canada d'accélérer la mise en place du fonds dès avril 2024, afin de mieux l'aligner avec la fin du PIIC et de réaliser plus rapidement des progrès en matière d'offre de logements et de réduction des émissions.
2. Conscients des inévitables pressions en termes de coûts sur un fonds de capital, nous recommandons que la valeur du fonds soit protégée à long terme. Pour les cinq premières années, nous recommandons que le fonds soit fixé à 3 milliards de dollars, avec une augmentation de 150 millions de dollars supplémentaires par an.
3. Nous recommandons que les fonds puissent être utilisés de manière flexible, tel qu'indiqué par les partenaires des systèmes de transport collectif, afin de garantir un financement adéquat des investissements veillant au bon état des infrastructures existantes, ainsi que des projets d'expansion des immobilisations.
4. Nous recommandons que la majorité des fonds soient alloués à un fonds de base, distribué aux systèmes de transport collectif en fonction de l'achalandage.
5. Nous recommandons de mettre des fonds de côté pour les petits et moyens systèmes de transport collectif, afin de stimuler l'achalandage.
6. Nous recommandons que le gouvernement du Canada permette aux bénéficiaires de pouvoir accéder à d'autres programmes gouvernementaux et à d'autres sources de financement.
7. Enfin, nous recommandons que le gouvernement du Canada se penche sur la question selon laquelle les systèmes doivent être exploités une fois construits. Pour cela, nous recommandons :
 - a. Que la disposition jumelant la construction de logements et le soutien à l'exploitation des transports, tels que définis dans le budget fédéral de l'hiver 2022, soit renouvelée pour un an lors du prochain budget ; et
 - b. Qu'un groupe de travail soit créé pour recommander des mesures à long terme sur la façon dont les coûts d'exploitation du transport collectif seront financés lorsque le fonds fédéral permanent pour le transport collectif sera en place.



Contexte :

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) accueille favorablement la mise en place d'un fonds fédéral permanent pour le transport collectif, afin de permettre la planification à plus long terme du transport collectif partout au Canada, assortie d'un éventail d'aspects environnementaux, sociaux, et d'avantages économiques. Il s'agit notamment de décarboniser le secteur des transports, de favoriser la croissance économique, la promotion du logement abordable et la promotion de l'équité sociale.

Le fonds est l'occasion de combler un important déficit d'infrastructure observé partout au Canada, en particulier dans les grands centres urbains, où les systèmes de transport collectif ont eu du mal à suivre le rythme de croissance de la population et de l'économie. La mise en place du fonds est une étape cruciale vers l'aménagement d'une ville intégrée, où une mobilité urbaine abordable rend tous les aspects de la vie plus accessibles, plus abordables et environnementalement durables.

Un été d'événements météorologiques extrêmes dans le monde entier nous rappelle que la question du changement climatique n'a pas disparu, malgré l'émergence et la présence constantes d'autres défis, tels que la pandémie de COVID-19. Comme tous les pays, le Canada doit décarboniser son économie, en particulier son secteur des transports, le plus rapidement possible. Près du quart des émissions de carbone du Canada sont générées par le secteur des transports.

Pour aider à résoudre en partie ce problème, les gouvernements au Canada investissent massivement dans la transition de la fabrication des automobiles et des camions vers des véhicules électriques. Mais les véhicules électriques sont-ils vraiment notre solution principale vers la décarbonisation? Le gouvernement du Canada prévoit accueillir plus d'un million de nouveaux Canadiens au cours des cinq prochaines années. La plupart des réseaux routiers du Canada, en particulier ceux des grands centres de population, comptent déjà parmi les plus encombrés en Amérique du Nord et ne peuvent pas être étendus davantage.

Au milieu des années 2040, le Canada comptera entre 45 et 50 millions d'habitants, avec un réseau de systèmes de transport collectif construit pour 25 millions de personnes.

Investir dans le transport collectif est donc une meilleure solution et devrait être au cœur de la stratégie du gouvernement du Canada pour son plan d'action climatique. En s'engageant envers un fonds permanent pour le transport collectif, le premier ministre a implicitement reconnu cette réalité, et apporte ainsi un élément de stabilité et de prévisibilité plus que bienvenu. Nous saluons cette initiative.

Le gouvernement du Canada envisage de lier les investissements en transport collectif aux résultats en matière de logement, d'aménagement du territoire et de mobilité urbaine. Cela peut avoir un impact sur l'évolution et la croissance du paysage de la mobilité urbaine durable au Canada. Nous saluons cet effort, sachant qu'il peut conduire à une offre de logements plus abondante et abordable, tout en améliorant l'accès aux infrastructures de transport collectif à proximité des résidents.



Lorsqu'il dispose de ressources suffisantes, le transport collectif a la capacité de favoriser l'équité sociale afin de permettre la pleine inclusion de tous les Canadiens au sein de la population active, du système d'éducation et de la société. L'ACTU accueille favorablement ces investissements fédéraux prévisibles dans le transport collectif, pour garantir que les systèmes de transport collectif soient suffisamment robustes pour desservir tous les Canadiens et puissent répondre à leurs besoins croissants en matière de transport, grâce à une augmentation de leurs offres de services.

Le fonds de base :

Nous recommandons que le fonds de base soit distribué en fonction de l'achalandage, une méthode simple qui établit un incitatif vertueux. Notre objectif national devrait être d'amener les gens à sortir de leur automobile et à utiliser des transports collectifs efficaces, pratiques, abordables et électriques, réduisant ainsi la congestion et les multiples coûts environnementaux et économiques causés par les véhicules individuels de tous types dans les villes. Le financement peut et doit récompenser et renforcer le succès dans ce domaine. Nous recommandons qu'initialement, lors du lancement du fonds, les données sur l'achalandage soient basées sur une fusion des niveaux d'achalandage de la période pré-pandémique et de la période pandémique. À l'avenir, nous utiliserons les données mises à jour sur l'achalandage pour déterminer les allocations futures, après la période de décaissement initiale.

Flexibilité dans l'utilisation des fonds :

De nombreux systèmes sont confrontés au défi de veiller au bon état des flottes, des rails et d'autres infrastructures de soutien. Les fonds devraient être alloués de manière à offrir une souplesse d'utilisation, telle qu'établie par les systèmes de transport collectif, pour veiller au bon état des infrastructures existantes ou pour l'expansion des immobilisations.

Une réserve pour les petits et moyens systèmes :

Les systèmes de transport collectif dans les collectivités de petite et moyenne taille font face à des défis uniques. Les systèmes des banlieues doivent développer des itinéraires de point à point, qui relient les lieux de résidence aux centres d'emploi et aux zones commerciales de ces banlieues en pleine croissance. Les petits systèmes communautaires et ruraux doivent fonctionner efficacement dans des marchés à faible densité. Avec des priorités comme celles-ci, le succès ne peut pas être entièrement et équitablement capturé par une formule de distribution purement basée sur l'achalandage. Une réserve pour les réseaux de transport collectif de petite et moyenne taille peut soutenir les infrastructures visant à accroître l'achalandage à l'extérieur des plus grands centres urbains du Canada.



Calendrier pour assurer une transition en douceur entre les programmes :

Nous recommandons d'accélérer la mise en place du fonds permanent pour le transport en commun dès avril 2024, afin de pouvoir progresser plus rapidement en matière d'offre de logements et de réduction des émissions. De plus, nous conseillons que l'admissibilité au programme commence dès 2023 et que les coûts de projets engagés en 2023 soient admissibles. Puisque la date limite pour la soumission des projets dans le cadre du PIIC a été devancée de 2025 à 2023, tel qu'indiqué dans le budget fédéral de 2022, cela crée la possibilité d'un écart de deux ans entre la fin de ce programme pour les projets de transport collectif et le début du financement permanent en 2026. En devançant de deux exercices financiers la mise en place du fonds permanent pour le transport collectif, le gouvernement fédéral peut éliminer cet écart dans la disponibilité du financement de base pour le transport collectif.

Lutter contre les pressions inflationnistes :

Même avant la pandémie, les municipalités devaient augmenter leurs contributions aux projets d'immobilisations pour lutter contre l'inflation. Les coûts de construction augmentent d'année en année, et le fonds devrait y remédier dès sa création. Nous recommandons de protéger la valeur du fonds à long terme, grâce à des augmentations annuelles de 150 millions de dollars par an pendant les cinq premières années et d'une évaluation avant le cinquième anniversaire.

Cumul des investissements et des financements fédéraux :

Les systèmes de transport collectif continuent de faire face à des manques à gagner à cause de la pandémie, certains prévoyant des manques à gagner de plus d'un demi-milliard de dollars en 2023. L'expansion des réseaux et l'augmentation de l'achalandage nécessiteront un appui important. Nous recommandons que le gouvernement du Canada permette aux bénéficiaires du fonds de pouvoir accéder à d'autres sources de financement gouvernemental et de les cumuler, incluant des prêts de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Renouvellement de la clause liant le logement et le transport collectif :

Le Canada a besoin de plus de logements abordables et de plus de transport collectif pour les desservir. Nous avons salué le jumelage politique entre le logement et le transport collectif prévu dans le budget 2022. Les budgets d'opération du transport collectif demeurent sous pression, alors que l'achalandage du système continue de se remettre des perturbations liées à la pandémie. Il est essentiel d'éviter une spirale de réduction des opérations entraînant une réduction de l'achalandage, ce qui pourrait avoir des effets négatifs sur les habitudes d'achalandage, la réduction des émissions, l'abordabilité et l'équité sociale pendant de nombreuses années. Nous recommandons que cette mesure soit reconduite pour un an dans le prochain budget fédéral.



Un groupe de travail sur les opérations :

Outre les déficits d'exploitation immédiats liés à la pandémie, les systèmes de transport collectif doivent trouver une façon de couvrir le coût d'exploitation des futurs projets d'infrastructures majeures. De nombreuses municipalités ne sont pas en mesure d'augmenter les budgets d'opération pour améliorer le service de transport collectif et combler cet écart. Le gouvernement du Canada prévoit doubler le nombre de nouvelles maisons construites chaque année (de 200 000 à 400 000) et le service de transport collectif devra être étendu pour desservir les nouveaux résidents. Un service fiable et fréquent est un facteur majeur qui influe sur l'achalandage. Voilà pourquoi les opérations doivent être considérées comme complémentaires à l'expansion des immobilisations. Par conséquent, nous recommandons qu'un groupe de travail conjoint, composé de hauts fonctionnaires du gouvernement du Canada ainsi que des représentants de l'ACTU et de ses systèmes de transport collectif membres, examine les options de financement des opérations des systèmes de transport collectif après leur capitalisation par l'intermédiaire de ce nouveau fonds.





Head Office

55 York Street Suite 1401
Toronto, ON Canada M5J 1R7
Tel. : 416-365-9800

Siège social

55, rue York, bureau 1401
Toronto, ON Canada M5J 1R7
Tél. : 416-365-9800

www.cutaactu.ca
cutaactu@cutaactu.ca

