



Renforcer le Fonds des Transports Collectifs du Canada

*Soumission écrite pour les consultations pré-
budgétaires avant le budget 2025*

Association canadienne du transport collectif

2 août 2024



Renforcer le Fonds des Transports Collectifs du Canada

L'Association canadienne du transport collectif (ACTU) présente ce pré-budget visant à améliorer le Fonds des Transports Collectifs du Canada (FCPT) afin de mieux répondre aux besoins des navetteurs et des organismes de transport du Canada.

Résumé des recommandations

Recommandation 1 : Accélérer la mise en œuvre des bases du Fonds des Transports Collectifs du Canada d'avril 2026 au budget 2025. Cela permettra de garantir aux réseaux de transport collectif un accès équitable et rapide au financement par la dette pour répondre aux besoins actuels et futurs des navetteurs canadiens.

Recommandation 2 : Protéger le Fonds des Transports Collectifs du Canada en l'inscrivant dans la législation et en prévoyant une indexation annuelle du financement liée au coût de la construction, afin de garantir que le fonds conserve sa valeur au fil du temps.

Recommandation 3 : Rationaliser le processus de demande et supprimer les obstacles au Fonds canadien pour les transports publics afin de maximiser la participation.

Recommandation 4 : Le gouvernement du Canada est encouragé à jouer un rôle de premier plan dans la mise en place d'un groupe de travail national avec les gouvernements provinciaux et locaux et les agences de transport, afin de développer une stratégie nationale de transport collectif avec un nouveau modèle de financement pour les agences de transport collectif du Canada.

Recommandation 1 : Accélérer la mise en œuvre du volet de base du Fonds des Transports Collectifs du Canada d'avril 2026 au budget 2025 afin de garantir aux réseaux de transport collectif un accès équitable et rapide au financement par la dette pour répondre aux besoins actuels et futurs des navetteurs canadiens.

Déficit de financement des infrastructures

L'expiration du programme Investir dans les Infrastructures du Canada (PIIC) en mars 2023 et le déploiement prévu du FCTP annuel de 3 milliards de dollars en avril 2026 se traduisent par un important déficit de financement des infrastructures pour les projets de transport collectif qui doit être comblé. L'ACTU reconnaît l'importance d'une mise en œuvre transparente et efficace du CPTF pour faciliter la planification à long terme des transports publics au Canada. Cependant, le calendrier actuel du CPTF laisse les agences de transport collectif confrontées à des problèmes critiques de capacité et à des retards de plus en plus importants dans le state of good repair (SOGR). À Montréal, la Société de transport de Montréal (STM) estime son besoin de financement du SOGR à environ 550 millions de dollars par an¹. À Toronto, la Toronto Transit Commission (TTC)

¹Société de transport de Montréal (STM) (2023). *Plan d'immobilisations 2024-2033*. Extrait de https://www.stm.info/sites/default/files/media/Affairespubliques/Communiqués/2023/Budget/pi_2024_2033.pdf

a des besoins non financés en matière de SOGR estimés à 900 millions de dollars par an². Plus l'accès au financement sera rapide et facile, plus vite les agences de transport pourront retrouver leurs manches et s'atteler à leurs besoins les plus immédiats. Ces défis doivent être relevés pour faire face à l'augmentation substantielle de la population prévue au Canada, ainsi que pour faire progresser les objectifs politiques clés en matière d'accessibilité financière, de logement et d'atténuation du changement climatique.

Pressions sur les infrastructures et demande de transport de la part des passagers croissantes

Si l'on se base sur l'objectif ambitieux du gouvernement en matière d'immigration, soit environ 500 000 nouveaux Canadiens par an, le Canada aura une population de 45 à 50 millions d'habitants d'ici le milieu des années 2040, avec des systèmes de transport collectif construits pour 25 millions de personnes. Les municipalités doivent développer les réseaux de transport collectif pour répondre à la demande croissante et intégrer les nouveaux lotissements dans les infrastructures de transport collectif. L'alternative est l'aggravation de la congestion routière, l'insatisfaction des navetteurs et l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Les plus grandes villes du Canada étant confrontées à de graves embouteillages, le CPTF soutiendra la réduction des embouteillages et améliorera la productivité économique. Dans la seule région du Grand Toronto, on estime à 11 milliards de dollars la perte de productivité due chaque année à des embouteillages extrêmes.³

Réaliser des co-bénéfices essentiels

L'accélération du financement de base permettra également d'obtenir des avantages connexes essentiels. Il s'agit notamment de construire des logements à forte densité autour des installations de transport collectif afin de créer des communautés dynamiques et durables axées sur le transport collectif, qui réduisent la dépendance à l'égard des véhicules personnels. Cela permettra de réduire les embouteillages dans les villes canadiennes et d'accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre, contribuant ainsi à la lutte contre le changement climatique.

L'accélération du déploiement du flux de financement de base du CPTF jusqu'au budget 2025 contribuera à garantir que les agences de transport sont prêtes à répondre aux demandes actuelles en matière d'infrastructures et peuvent planifier efficacement des projets pluriannuels.

² Commission de transport de Toronto (2024). *Priorité au bon fonctionnement des actifs de la TTC pour que le système de transport fonctionne de manière fiable - Perspectives du budget d'investissement 2025*. Tiré de <https://cdn.ttc.ca/-/media/Project/TTC/DevProto/Documents/Home/Public-Meetings/Board/2024/July17/3PrioritizingTTCAssetStateofGoodRepairtoKeeptheSystemMovingReliably2025CapitalBudgetOutlookUpdt.pdf>

³ Chambre de commerce de la région de Toronto. (2024). *Groupe de travail sur la congestion*. Extrait de <https://bot.com/Initiatives/Congestion-Task-Force>

Recommandation 2 : Protéger le Fonds des Transports Collectifs du Canada en l'inscrivant dans la législation et en prévoyant une indexation annuelle du financement liée au coût de la construction, afin de garantir que le fonds conserve sa valeur au fil du temps.

Enchâssement législatif du CPTF

Pour préserver l'avenir du FCTP et atteindre l'objectif du programme qui est de fournir un financement fiable et prévisible aux agences de transport, il est essentiel d'adopter une législation qui garantisse la permanence du FCTP. Cette action législative apportera une certitude à long terme et protégera davantage ce financement crucial des transports publics contre des mesures d'austérité malavisées, car le risque de futures réductions budgétaires potentielles ciblant le financement des transports publics ne peut qu'exacerber les difficultés des systèmes à répondre aux demandes de services actuelles et futures. De telles réductions du financement des transports en commun pourraient notamment retarder la réalisation des objectifs fédéraux visant à augmenter l'offre de logements au Canada, à offrir des options abordables aux Canadiens et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. En outre, en préservant la prévisibilité du CPTF, les agences de transport peuvent planifier et mettre en œuvre en toute confiance des projets à long terme qui sont essentiels à l'expansion et à l'amélioration de leurs réseaux.

Mise en place d'un mécanisme de financement progressif pour faire face à l'augmentation des coûts de construction

Le coût de la construction et les autres besoins en capitaux sont influencés par des facteurs tels que les prix des matériaux, les coûts de la main-d'œuvre et les exigences réglementaires, qui ont tendance à augmenter plus rapidement que l'inflation générale.⁴ Afin de garantir l'efficacité du Fonds et de préserver sa valeur au fil du temps, il est essentiel d'inclure un mécanisme d'indexation du financement lié au coût de la construction.

Recommandation 3 : Rationaliser le processus de demande et supprimer les obstacles au Fonds canadien pour les transports publics afin de maximiser la participation.

Simplifier et supprimer les barrières à l'entrée

Bien que l'ACTU apprécie la collaboration régionale et la responsabilité proposées pour l'accord de région métropolitaine (ARM), plusieurs déficits et problèmes pourraient entraver le succès du programme. L'ACTU et les agences de transport membres s'inquiètent de la capacité des réseaux de transport et des municipalités à répondre aux exigences intensives des lignes directrices du plan régional intégré (PRI), en particulier dans les régions dépourvues de cadres de planification solides. Ces difficultés pourraient retarder le financement des coûts urgents du SOGR et des projets d'expansion du capital. Il est proposé d'adopter une approche progressive de l'ARM, afin de donner aux régions plus de temps pour mettre en place des cadres de gouvernance et des PRI, tout en bénéficiant d'une certaine souplesse en matière de financement pendant la période de mise en œuvre. Sans flexibilité, le CPTF risque d'être bloqué au moment de son lancement et d'entraîner des disparités régionales, les fonds n'étant versés qu'aux régions métropolitaines qui ont déjà mis en place des PIR.

L'ACTU recommande de réviser les exigences de soumission des ARM afin de réduire les informations détaillées au début de la planification, de clarifier les critères de distribution des fonds et de garantir la flexibilité dans la

⁴ Normac. (2024). Tendances des coûts de construction pour 2024. Extrait de <https://normac.ca/wp-content/uploads/2024/02/Normac-2024-Construction-Cost-Trends.pdf>

réalisation des co-bénéfices. Il convient de clarifier davantage les catégories d'investissement, les formules de partage des coûts, les processus d'évaluation et les flux de fonds. Il est essentiel de faire preuve de souplesse dans les mesures de reporting et les critères de gouvernance, et de tenir compte des cadres de gouvernance existants et des efforts de consultation antérieurs. Des orientations pratiques et une approche souple et progressive sont nécessaires pour un lancement harmonieux et équitable du CPTF.

Bien que la procédure de manifestation d'intérêt (EOI) pour la filière de base soit simple par rapport à la filière ARM, certaines composantes de cette filière devraient être modifiées. Le fait d'exiger une moyenne minimale de 100 000 dollars d'investissements annuels et une fréquentation de 30 000 passagers exclura de nombreux systèmes ruraux et de petite taille qui dépendent de ce financement de base pour répondre à des besoins essentiels en matière d'investissements. L'ACTU recommande vivement de réduire ces seuils et de prévoir des exceptions pour les petits systèmes. L'accent mis sur les systèmes à itinéraire fixe peut également exclure les systèmes offrant des services à la demande. En outre, l'obligation d'évaluer les besoins en matière de logement pour accéder au flux de base du fonds peut être trop contraignante pour certains petits systèmes de transport collectif.

Recommandation 4 : Le gouvernement du Canada est encouragé à jouer un rôle de premier plan dans la mise en place d'un groupe de travail national avec les gouvernements provinciaux et locaux et les agences de transport. Il viserait à développer une stratégie nationale de transport collectif avec un nouveau modèle de financement pour les agences de transport collectif du Canada.

Défis post-pandémiques et lacunes opérationnelles

Depuis la pandémie, les agences de transport rencontrent des difficultés, avec des déficits d'exploitation croissants. TransLink sera confronté à un déficit structurel de 600 millions de dollars en 2026.⁵ Dans son budget d'exploitation 2024 et son plan d'investissement décennal, la TTC a estimé ses pressions d'exploitation pour 2025 à environ 354 millions de dollars.⁶ L'Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM), qui supervise les systèmes de transport de la région métropolitaine de Montréal, y compris Laval, Longueuil et les trains de banlieue exo, fait actuellement face à un déficit d'exploitation total de 561 millions de dollars et collabore avec le gouvernement du Québec pour l'atténuer en partie.⁷ Cette situation n'est pas isolée des plus grands systèmes du Canada, car les agences de transport collectif de toutes tailles sont touchées.

⁵ TransLink. (2024). *Impacts potentiels sur les transports en commun*. Extrait de https://www.translink.ca/-/media/translink/documents/about-translink/governance-and-board/council-minutes-and-reports/2024/july/report_2024-07_potential_transit_impacts_public_mc.pdf

⁶ Commission de transport de Toronto (TTC). (2023). *Budget d'exploitation 2024 et plan d'investissement décennal*. TTC. Extrait de https://pw.ttc.ca/-/media/Project/TTC/DevProto/Documents/Home/Public-Meetings/Board/2023/Dec-20/2024_Operating_Budget_and_10_Year_Capital_Plan_Board_Presentation.pdf

⁷ Personnel de CityNews. (2024). *Le Québec décidera à l'automne prochain du montant de l'aide à apporter pour combler les déficits des agences de transport du Grand Montréal*. CityNews Montreal. Tiré de <https://montreal.citynews.ca/2024/05/06/quebec-deficit-public-transit/>

Efforts pour couvrir les déficits opérationnels

Les agences de transport ont tenté de combler ces déficits par divers mécanismes, notamment le financement par la taxe provinciale sur le carburant, d'autres aides gouvernementales spécifiques, les réserves municipales et des options moins souhaitables telles que l'augmentation des tarifs et la réduction des services.⁸ Aucune de ces options n'est très durable, en particulier dans le contexte de la crise actuelle de l'accessibilité financière au Canada. L'inaction sur ce front conduira à des services de transport collectif moins fréquents, moins fiables et moins abordables, ce qui finira par compromettre les objectifs du CPTF et d'autres programmes de financement fédéraux.

Les conséquences d'un financement opérationnel inadéquat

Les déficits d'exploitation peuvent entraîner une réduction de la fréquence des services. Cela peut décourager la fréquentation, ce qui diminue encore les recettes de la billetterie et aggrave les déficits d'exploitation. Cet effet de "spirale de la mort" réduit en fin de compte la fréquentation et perpétue le cycle.⁹ En outre, les coûts opérationnels continueront d'augmenter en raison de l'inflation et des dépenses croissantes liées à l'installation, à l'exploitation et à l'entretien des technologies zéro émission. Les systèmes de transport collectif ont besoin d'un soutien fédéral pour se réunir et collaborer avec d'autres niveaux de gouvernement afin de répondre aux besoins urgents de financement opérationnel.

⁸ Edmonton Journal. (2023). *Edmonton augmente les tarifs des transports en commun en 2025 en raison d'un manque de revenus, et cherche à combler le manque de laissez-passer pour les personnes à faible revenu* Tiré de <https://edmontonjournal.com/news/local-news/edmonton-hikes-transit-fares-in-2025-amid-revenue-shortfall-looks-to-fill-low-income-pass-gap>

⁹ Association canadienne du transport collectif (ACTU). (2021). *Document thématique : Pourquoi les transports publics ont besoin d'un soutien opérationnel étendu*. Extrait de <https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/06/Issue-Paper-Why-public-transit-needs-extended-operating-support.pdf>



L'ACTU est la voix du transport collectif et de la mobilité urbaine au Canada. L'ACTU contribue à connecter l'industrie du transport collectif. Nous comptons parmi nos membres des réseaux de transport, des organismes publics, des entreprises qui fournissent le secteur et des experts en mobilité urbaine. Nous plaidons en faveur de l'investissement et du soutien des gouvernements. Nous facilitons les conversations et les connexions pour aider

Siège social

55 York Street Suite 1401
Toronto, ON Canada M5J 1R7
Téléphone : 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