

- ISSUE PAPER -

Le rôle du transport collectif dans la lutte contre la crise d'abordabilité



CUTA
ACTU

CANADIAN URBAN TRANSIT ASSOCIATION
ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN

WWW.CUTAACTU.CA

Introduction	2
Public Transit is the Most Affordable Option	2
Housing Affordability is Hurting Canadians	3
Strong Public Transit Can Provide Relief	3
ION: The Success of Waterloo's Light Rail System	4
Tying Transit to Affordable Housing	4
Government can Make Transit a Driver for Affordability	5
A Path Forward`	5
References	6





Introduction

Le transport collectif représente l'un des leviers les plus efficaces au Canada pour faire face à la crise d'abordabilité, offrant une option beaucoup plus économique que la voiture — particulièrement pour les groupes vulnérables comme les personnes âgées et les étudiants. Actuellement, le transport représente environ 15,8 % des dépenses totales des ménages.ⁱ

Avec l'appui du gouvernement fédéral, il

existe une occasion sans précédent de créer des réseaux de transport collectif fiables qui améliorent la mobilité et réduisent les coûts moyens de transport des Canadiennes et des Canadiens. Pour libérer tout le potentiel du transport collectif comme catalyseur d'abordabilité, une réévaluation des modèles de financement s'impose, afin de veiller à ce que les réseaux puissent étendre leurs services et leur portée sans sacrifier la qualité.



Le transport collectif est l'option la plus abordable

Au cours des dernières années, les coûts associés à la possession d'une voiture ont augmenté à un rythme rapide. En moyenne, un Canadien dépense 1 370 \$ par mois en frais liés à l'automobile, y compris l'assurance, qui a augmenté en moyenne de 22,3 % à l'échelle du pays entre 2019 et 2024.ⁱⁱ À Toronto, les coûts mensuels sont passés de 1 068 \$ en 2019 à 1 623 \$ en 2024, soit une hausse de 52 %.ⁱⁱⁱ

Dans de nombreuses villes canadiennes, le coût d'un seul mois de possession d'une voiture équivaut à une année complète d'utilisation illimitée du transport collectif. Cet écart de coûts est encore plus évident lorsqu'on considère des groupes démographiques comme les étudiants et

les personnes âgées, qui peuvent souvent bénéficier de rabais importants sur les laissez-passer de transport collectif.

En regardant le cas de Toronto en particulier, les résidents économiseraient en moyenne 17 760 \$ par année s'ils décidaient de laisser leurs clés de voiture de côté pour un laissez-passer de la TTC.^{iv} De telles économies pourraient contribuer à atténuer d'autres pressions qui alimentent la crise d'abordabilité à laquelle les Canadiens sont confrontés.

En moyenne, un Canadien dépense 1 370 \$ par mois en frais liés à l'automobile, y compris l'assurance, qui a augmenté en moyenne de 22,3 % à l'échelle du pays entre 2019 et 2024.



L'accessibilité au logement nuit aux Canadiens

Dépenser plus de 30 % du revenu d'un ménage pour le logement est largement reconnu comme non abordable. Selon la plus récente Enquête sur les dépenses des ménages réalisée par Statistique Canada, le logement représentait 32,1 % de la consommation totale de biens et services en 2023. En moyenne, les propriétaires avec hypothèque consacraient 37,2 % de leur consommation totale au logement.^v Le loyer moyen d'un logement d'une chambre à Toronto est de 2 343 \$. Les données de 2024 montrent que, parmi les locataires en

Ontario, 35 % consacrent jusqu'à 30 % de leur revenu net à leur loyer mensuel, tandis que 36 % y consacrent entre 31 % et 50 %, et 18 % y consacrent plus de 50 %.^{vi} De plus, en mars 2024, plus de 2 millions de visites ont été enregistrées dans les banques alimentaires au Canada, le nombre le plus élevé de l'histoire, représentant une hausse de 6 % par rapport à 2023 et de 90 % par rapport à 2019.^{vii} De nombreux Canadiens sont déjà à un point de rupture et cherchent un répit partout où ils peuvent en trouver.



Un réseau de transport collectif performant peut offrir un répit

Face à une crise d'abordabilité grandissante, le transport collectif offre une solution viable pour les personnes qui cherchent à compenser les coûts élevés du logement en réduisant leurs dépenses de transport — à condition que le service soit suffisamment fréquent et fiable pour répondre à leurs besoins.

Les personnes les plus touchées par la crise d'abordabilité comprennent celles qui ont un revenu fixe ou nul, notamment les personnes âgées et les étudiants. La plupart des organismes de transport collectif au Canada offrent des tarifs réduits ou gratuits à ces groupes. En mai 2023,

Oakville Transit est devenu gratuit pour les jeunes et les personnes âgées. L'année suivante, l'achalandage a grimpé en flèche, avec des hausses de 228 % et de 180 % respectivement pour ces groupes.^{viii} En offrant un transport collectif fiable et abordable, les municipalités peuvent améliorer directement l'abordabilité — aidant les personnes âgées, les étudiants et les personnes à revenu fixe à économiser des centaines, voire des milliers de dollars par année, tout en favorisant une meilleure mobilité, une plus grande inclusion sociale et un meilleur accès aux services essentiels pour tous.





ION : le succès du système de train léger de Waterloo

Le train léger ION de Grand River Transit traverse le cœur de Kitchener-Waterloo et a joué un rôle déterminant dans la densification du logement et la croissance économique de la région. De 2011 (avant le début des opérations d'ION) jusqu'à 2024, entre 3 et 5 milliards de dollars en nouveaux projets de développement ont été réalisés dans le secteur entourant les stations ION, connu sous le nom de corridor central de transport collectif. À la mi-2024, ce chiffre avoisinait les 5 milliards de dollars.^{ix}

Environ 19 000 logements ont été construits le long du corridor, dont 91 % sous forme

de projets à forte densité. En 2023, environ 21 % des résidents de la région de Waterloo vivaient dans le corridor central de transport collectif.^x De plus, les revenus fiscaux municipaux générés par les propriétés situées dans ce corridor ont atteint 234 millions de dollars en 2022, soit environ 75 % de plus qu'en 2011.^{xi} Waterloo offre un solide exemple de densification urbaine qui se développe de pair avec une infrastructure de transport collectif robuste pour stimuler la croissance économique et promouvoir l'accessibilité du transport collectif.



Lier le transport collectif au logement abordable

Lorsqu'on discute d'initiatives liées au transport collectif et à l'abordabilité, il est essentiel d'aborder la question du logement abordable à proximité des stations et des corridors de transport collectif. Le zonage inclusif obligatoire dans les secteurs desservis par le transport collectif commence à émerger graduellement dans certaines juridictions au Canada, particulièrement à Toronto.

La Ville de Toronto impose un zonage inclusif uniquement dans les zones protégées de grandes stations de transport collectif (Protected Major Transit Station Areas – PMTSAs), généralement

à l'intérieur d'un rayon de 800 m des principales stations de transport collectif. À compter de 2025, les projets de logements locatifs construits à cette fin devront inclure des logements abordables (5 % dans les secteurs à forte demande, 3 % ailleurs). Ces pourcentages augmenteront progressivement chaque année pour atteindre de 8 % à 22 % d'ici 2030, selon le secteur du marché. De plus, tous les logements abordables devront le rester pendant 99 ans, assurant que le transport collectif et l'abordabilité demeurent accessibles aux résidents, peu importe leur revenu.^{xii}



Les gouvernements peuvent faire du transport collectif un moteur d'abordabilité

Étant donné que la performance des réseaux de transport collectif dépend des décisions politiques, tous les ordres de gouvernement ont la possibilité de faire du transport collectif un levier central de la lutte contre la crise d'abordabilité et pour un avenir prospère. À l'heure actuelle, les réseaux de transport collectif au Canada dépendent beaucoup trop des recettes tarifaires, et les municipalités ne sont pas en mesure d'assurer à elles seules un niveau de financement adéquat. De nombreuses municipalités ont dû réduire leurs services, ce qui décourage l'achalandage et limite les possibilités de rendre la vie plus abordable pour les résidents. En avril 2025,

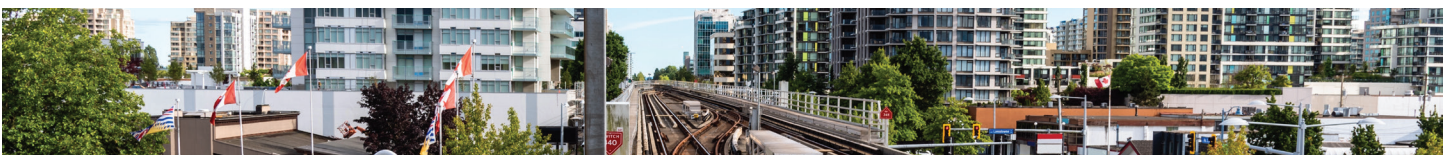
OC Transpo, l'organisme de transport collectif d'Ottawa, a apporté d'importants changements à ses services, ce qui devrait se traduire par 74 000 heures de service de moins par année, soit une réduction de 3,5 % du service d'autobus.^{xiii} Ce cycle — moins de financement entraînant une baisse de l'achalandage, qui mène à encore moins de financement — ne peut être corrigé que par une structure de financement améliorée, dans laquelle tous les ordres de gouvernement travaillent ensemble pour garantir que l'exploitation des réseaux de transport collectif soit adéquatement financée.



Une voie à suivre

Le transport collectif n'est pas seulement une solution de mobilité; c'est un instrument puissant de la réponse du Canada à la crise d'abordabilité. En remplaçant les coûts élevés — et en constante augmentation — liés à la possession d'une voiture par un service de transport collectif fiable et fréquent, les Canadiens, en particulier les étudiants, les personnes âgées et les ménages à faible revenu, peuvent obtenir un véritable répit financier et un meilleur accès aux opportunités. Cependant, la promesse du transport collectif restera hors de portée pour beaucoup sans une remise en question fondamentale de la manière dont nous finançons et exploitons nos réseaux. Un modèle qui repose de façon excessive sur les recettes tarifaires et transfère

le fardeau financier aux municipalités prépare le terrain à l'échec — en réduisant l'achalandage, en diminuant le service et en sapant la confiance du public. Pour libérer pleinement le potentiel du transport collectif, tous les ordres de gouvernement doivent considérer le financement des opérations non pas comme une subvention, mais comme un investissement : un investissement qui génère des retombées mesurables en matière d'abordabilité, d'équité, d'action climatique et de résilience économique. Un soutien opérationnel stable et à long terme doit devenir la norme, et non l'exception. Cela permettra aux réseaux de transport collectif de croître, de desservir davantage de personnes et de devenir une alternative quotidienne viable à la dépendance à l'automobile.





References

- (i)** Statistique Canada. "The Daily: Survey of Household Spending, 2023." 21 mai 2025. Disponible en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/250521/dq250521a-eng.htm>
- (ii)** Statistique Canada. "Impacts of Rising Costs and Insurance Claims on Vehicle Parts, Maintenance and Repair." The Daily, 2 avril 2025. Disponible en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/250402/dq250402a-eng.htm>
- (iii, iv)** M. Gauthier. "Owning a Car in Toronto Now Costs 52% More Than in 2019." Hardbacon, 2024. Disponible en ligne : <https://hardbacon.ca/en/car/cost-of-owning-a-car-in-toronto/>
- (v)** Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). "Affordable Housing in Canada." Consulté le 10 octobre 2025. <https://www.cmhc-schl.gc.ca/en/consumers/home-buying/affordable-housing-canada>
- (vi)** J. Landau. "Shocking Amount of Toronto Renters Are Spending More Than Half Their Income on Rent." BlogTO, juin 2024. Disponible en ligne : <https://www.blogto.com/real-estate-toronto/2024/06/toronto-renters-spending-more-half-income-rent/>
- (vii)** Food Banks Canada. HungerCount 2024. Toronto : Food Banks Canada, 2024. <https://foodbankscanada.ca/hungercount/>
- (viii)** Oakville Town Council. "Fare-Free Transit Pilot Follow-Up Report." Oakville Council Agenda, mai 2023. <https://pub-oakville.escribemeetings.com/filestream.ashx?DocumentId=76722>
- (ix, xi)** Region of Waterloo. Central Transit Corridor Monitoring Report, 2024. Waterloo, ON : Region of Waterloo, 2024. <https://www.regionofwaterloo.ca/en/exploring-the-region/resources/Planning/CTC-Monitoring-Report-2024.pdf>
- (x)** Region of Waterloo. "In Five Years, ION Light Rail Transformed Waterloo Region." Around the Region, 26 juin 2024. <https://aroundtheregion.ca/in-five-years-ion-light-rail-transformed-waterloo-region/>
- (xii)** City of Toronto. "Inclusionary Zoning Policy: Overview." Consulté le 10 octobre 2025. <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/inclusionary-zoning-policy/inclusionary-zoning-overview/>
- (xiii)** CBC News. "Sweeping Ottawa Bus Changes Take Effect Sunday." Avril 2025. <https://www.cbc.ca/news/canada/ottawa/oc-transpo-service-changes-take-effect-1.7517242>