



Renforcer le Fonds pour le transport en commun du Canada

Mémoire présenté au ministère des Finances Canada dans le cadre des consultations prébudgétaires en vue du budget de 2025

Association canadienne du transport urbain

28 août 2025

Renforcer le Fonds pour le transport en commun du Canada

Le Canada se trouve à un moment charnière pour façonner l'avenir de ses réseaux de transport. Alors que les pressions liées au logement et à l'abordabilité s'intensifient, le transport collectif doit être reconnu comme une infrastructure essentielle à l'édification du pays. Les investissements stratégiques dans le transport collectif favorisent la mobilité de la main-d'œuvre, ouvrent l'accès aux possibilités et stimulent la productivité nationale. Le présent mémoire prébudgétaire de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) présente quatre recommandations ciblées visant à renforcer le Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC) et à veiller à ce qu'il fournisse les infrastructures dont les Canadiens ont besoin pour soutenir la croissance et la prospérité à long terme.

Résumé des recommandations

Recommandation 1: Doubler le volet Financement de base du Fonds pour le transport en commun du Canada pour le porter à 1 milliard de dollars (une augmentation de 500 millions de dollars) afin de veiller à ce que les réseaux de transport collectif aient rapidement accès au financement en immobilisations nécessaire pour répondre aux besoins actuels et futurs des navetteurs canadiens.

Recommandation 2: Outiller les organismes de transport collectif afin qu'ils modernisent rapidement leurs parcs de véhicules grâce au volet Financement ciblé du Fonds pour le transport en commun du Canada.

Recommandation 3: Assurer la viabilité du Fonds pour le transport en commun du Canada en l'inscrivant dans la loi et en y intégrant un facteur d'indexation annuel du financement de 5 % afin que le Fonds conserve sa valeur au fil du temps.

Recommandation 4: Réduire la paperasserie et les obstacles à l'accès au Fonds pour le transport en commun du Canada afin d'accroître les investissements dans le transport collectif dans un plus grand nombre de collectivités partout au Canada.

Recommandation 1: Doubler le volet Financement de base du Fonds pour le transport en commun du Canada pour le porter à 1 milliard de dollars (une augmentation de 500 millions de dollars) afin de veiller à ce que les réseaux de transport collectif aient rapidement accès au financement en immobilisations nécessaire pour répondre aux besoins actuels et futurs des navetteurs canadiens.

Les solutions en transport collectif nécessitent un financement adéquat

Le Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC) comporte trois volets complémentaires, dont deux seront mentionnés dans cette recommandation. Le volet Financement de base est délibérément simplifié afin d'acheminer directement et rapidement le financement des infrastructures aux réseaux de transport collectif partout au pays. En revanche, le volet Ententes pour les régions métropolitaines exige une planification régionale intégrée, de nouvelles structures de gouvernance régionale et l'établissement d'ententes de financement pluriannuelles. Bien que ces étapes soient utiles, elles prennent du temps et entraveront le déploiement rapide du financement des infrastructures partout au Canada en 2026.

C'est pourquoi l'ACTU recommande de doubler le volet Financement de base, qui passerait de 500 millions de dollars à 1 milliard de dollars par année. Cette augmentation permettra aux sommes en immobilisations dont les organismes ont un besoin urgent d'atteindre immédiatement les organismes de transport collectif de toutes tailles, les aidant à offrir un service fiable et accessible aux usagers alors que la croissance démographique et la demande croissante exercent des pressions sur les réseaux existants.

L'augmentation du volet Financement de base accélérera les projets prêts à démarrer, comblera les lacunes de couverture et permettra aux organismes d'accroître le service pour répondre aux besoins des navetteurs dès maintenant, et non dans plusieurs années. Cela correspond directement à la priorité du gouvernement de déployer rapidement et équitablement le financement des infrastructures d'édification du pays partout au Canada.

Le FTCC représente l'occasion pour le Canada d'investir dans de véritables infrastructures d'édification du pays. L'élargissement de son volet Financement de base garantit que chaque région peut répondre aux besoins aujourd'hui, pendant que les ententes à plus long terme pour les régions métropolitaines prennent forme.

Recommandation 2 : Outiller les organismes de transport collectif afin qu'ils modernisent rapidement leurs parcs de véhicules grâce au volet Financement ciblé du Fonds pour le transport en commun du Canada.

Les parcs de véhicules de transport collectif du Canada vieillissent rapidement

L'âge moyen des autobus de transport collectif est passé de 8,3 ans en 2020 à 9,5 ans en 2023. Certains réseaux exploitent des autobus vieux de près de vingt ans, nécessitant des reconstructions coûteuses simplement pour rester en service. Les parcs vieillissants font augmenter les coûts d'entretien, créent des retards de remplacement et exercent des pressions sur des organismes qui doivent déjà composer avec la hausse des coûts d'approvisionnement et la demande croissante de service.

Le renouvellement des parcs est l'un des moyens les plus efficaces de réduire les émissions et d'améliorer le service, puisque les autobus modernes utilisent des technologies de propulsion plus propres et plus efficaces. Pourtant, sans financement soutenu et dédié, de nombreux organismes ne peuvent pas remplacer les véhicules assez rapidement pour répondre aux besoins de service.

La transition vers les autobus à zéro émission (AZE) est inégale à l'échelle du pays. Bien que le Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZÉ) contribue à soutenir l'approvisionnement en AZE, de nombreux réseaux ne peuvent pas encore financer une transition vers des parcs électriques. On prévoit que le gouvernement intégrera le FTCZÉ au volet Financement ciblé du FTCC.

Une plus grande souplesse dans les choix de propulsion

L'ACTU recommande d'allouer le financement plus largement au renouvellement des parcs, quel que soit le type de propulsion, afin d'aider les organismes de transport collectif à combler l'écart entre les parcs vieillissants et les ressources disponibles, assurant ainsi un service fiable et une viabilité à long terme.

L'ACTU recommande de permettre une admissibilité plus large des options de propulsion, y compris hybrides et diesel, lorsque cela est approprié. Les nouveaux véhicules de tout type réduisent les émissions par rapport aux modèles plus anciens. L'expansion du service de transport collectif réduit la congestion en incitant les navetteurs à délaissier les véhicules à occupant unique. Le financement de nouveaux véhicules devrait être fondé sur les besoins d'un réseau de transport collectif, rendant le processus plus équitable pour les petits réseaux qui connaissent leurs besoins et les coûts qui y sont associés.

Recommandation 3 : Assurer la viabilité du Fonds pour le transport en commun du Canada en l'inscrivant dans la loi et en y intégrant un facteur d'indexation annuel du financement de 5 % afin que le Fonds conserve sa valeur au fil du temps.

Inscription du FTCC dans la loi

Afin de protéger l'avenir du FTCC et d'atteindre l'objectif du programme, soit de fournir un financement en immobilisations fiable et prévisible pour le transport collectif, il est essentiel d'adopter une loi qui garantit la certitude à long terme du FTCC. Les organismes de transport collectif pourront alors planifier et mettre en œuvre avec confiance des projets à long terme essentiels à l'expansion et à l'amélioration de leurs réseaux. Cela soutient les objectifs du gouvernement fédéral d'accroître l'offre de logements en reliant les communautés, d'améliorer l'abordabilité en réduisant les coûts de transport des ménages et de renforcer la résilience économique en permettant aux gens de se rendre aux lieux d'emploi et d'éducation.

Mise en œuvre d'un facteur d'indexation du financement pour répondre à la hausse des coûts de construction

Le coût de la construction et des autres besoins en immobilisations est influencé par des facteurs tels que le prix des matériaux, les coûts de main-d'œuvre et les exigences réglementaires, qui ont tendance à augmenter plus rapidement que l'inflation générale.¹ Afin de veiller à ce que le FTCC demeure efficace et conserve sa valeur au fil du temps, il est essentiel d'introduire un facteur d'indexation du financement de 5 % pour une période initiale de trois ans, sous réserve d'un examen.

De 2020 à 2024, le coût moyen d'achat d'un nouvel autobus au Canada a augmenté de plus de 22 %, passant de 590 700 \$ en 2020 à 725 000 \$ en 2024, avant ajustement pour l'inflation. Cette forte augmentation exerce une pression importante sur les budgets municipaux, puisque des coûts d'immobilisations plus élevés limitent directement le nombre de véhicules que les organismes de transport collectif peuvent remplacer ou ajouter au service. Il est important de noter que ces chiffres ne tiennent pas encore compte de la pression financière supplémentaire liée aux nouveaux tarifs nord-américains sur l'automobile, dont l'incidence complète demeure incertaine, mais qui devrait faire grimper les coûts encore davantage dans les années à venir.

¹ Normac. (2025). 2025 Construction cost trends eBook. <https://normac.ca/wp-content/uploads/2025/02/Normac-2025-Construction-Cost-Trends-eBook.pdf>

Recommandation 4 : Réduire la paperasserie et les obstacles à l'accès au Fonds pour le transport en commun du Canada afin d'accroître les investissements dans le transport collectif dans un plus grand nombre de collectivités partout au Canada.

VOLET DE FINANCEMENT DES ENTENTES POUR LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES

Simplifier l'accès au financement dans le cadre du volet Ententes pour les régions métropolitaines du FTCC afin d'assurer une portée nationale

Bien que l'ACTU appuie les objectifs de collaboration régionale et de responsabilisation intégrés au volet Ententes pour les régions métropolitaines (ERM) du FTCC, la structure actuelle présente plusieurs risques de mise en œuvre. En particulier, l'exigence relative aux plans régionaux intégrés (PRI) pourrait retarder l'accès aux sommes en immobilisations dont les projets de maintien en bon état et d'expansion ont un besoin urgent.

Afin d'éviter les disparités régionales et d'assurer un déploiement plus équitable, l'ACTU recommande une approche progressive pour le volet ERM. Cela donnerait aux régions métropolitaines plus de temps pour élaborer des cadres de gouvernance collaborative et des PRI, tout en permettant des investissements immédiats dans les priorités urgentes de maintien en bon état pendant la période de mise en œuvre progressive. Sans cette souplesse, le financement pourrait bénéficier de manière disproportionnée uniquement aux régions qui disposent déjà de PRI, laissant les autres de côté. L'ACTU recommande également de permettre au volet Financement de base du FTCC d'inclure du financement pour les réseaux ayant des engagements préexistants, réduisant ainsi la paperasserie et la nécessité de lancer des appels de propositions.

De plus, une plus grande clarté est nécessaire quant à la répartition du financement par région dans le cadre du volet ERM et aux indicateurs utilisés pour déterminer les allocations, afin que les organismes puissent présenter des arguments cohérents aux provinces pour obtenir un soutien équivalent.

Augmenter la part du financement fédéral dans le cadre du volet Ententes pour les régions métropolitaines du FTCC

Il est essentiel d'augmenter la contribution fédérale et provinciale aux grands projets de transport collectif, comme le train léger sur rail et les services rapides par bus. Dans le cadre de financement actuel, où le gouvernement fédéral couvre 40 % des coûts et où l'on suppose que la province égalera cette contribution, les municipalités doivent assumer 20 % des coûts des projets de transport collectif.

Les grands projets de transport collectif coûtent régulièrement des milliards de dollars, et même une part municipale relativement faible peut dépasser ce que les administrations locales sont en mesure de financer sans réduire d'autres services essentiels. Le transfert d'une plus grande part de responsabilité aux partenaires fédéraux et provinciaux rendrait non seulement ces projets financièrement réalisables, mais accélérerait également la mise en œuvre des infrastructures de transport collectif transformatrices nécessaires pour atteindre les objectifs du Canada en matière de logement et d'économie.

VOLET FINANCEMENT DE BASE

Rendre le volet Financement de base du FTCC plus inclusif pour les petits réseaux et les réseaux ruraux de transport collectif

Le processus de déclaration d'intérêt du volet Financement de base constitue une étape positive vers la simplicité, mais les seuils décrits dans les documents de conception du programme empêchent les collectivités qui en ont le plus besoin d'accéder au soutien. Les exigences actuelles d'admissibilité, comme un investissement annuel moyen minimal en immobilisations de 100 000 \$, un achalandage de 30 000 et l'existence d'un service à itinéraire fixe, risquent d'exclure les petits réseaux et les réseaux ruraux de transport collectif. Ce sont souvent les collectivités qui présentent les lacunes de mobilité les plus importantes et la capacité la plus limitée d'absorber la hausse des coûts. Beaucoup ont intégré des services novateurs à la demande qui sont de plus en plus essentiels dans les secteurs plus petits ou moins densément peuplés. L'absence d'accès au volet Financement de base du FTCC les empêchera de mettre en place de nouveaux itinéraires et services, freinant ainsi la croissance de l'achalandage.

L'ACTU recommande d'ajuster l'admissibilité afin de mieux refléter la diversité du paysage du transport collectif au Canada. Cela comprend l'admissibilité des services à la demande et la création de services à itinéraire fixe là où il n'en existe actuellement aucun. L'adaptation des exigences aux réalités des petits réseaux et des réseaux ruraux assurera un accès plus équitable au financement du FTCC, renforcera la mobilité régionale et soutiendra les objectifs nationaux en matière d'abordabilité.

Revoir régulièrement les allocations dans le cadre du volet Financement de base du FTCC

Les allocations du Financement de base sont fondées sur la population et l'achalandage. Elles devraient être revues fréquemment. Cela permettra aux réseaux de transport collectif qui connaissent des taux de croissance élevés dans l'une ou l'autre de ces catégories d'accéder aux volets de financement correspondant à leurs besoins, plutôt que de dépendre de données périmées.

TOUS LES VOLETS DE FINANCEMENT

Permettre davantage d'options de propulsion dans tous les volets de financement du FTCC

Bien que l'ACTU appuie la transition à long terme vers les AZE, les restrictions sur les choix de propulsion des autobus devraient être levées afin de refléter les réalités des réseaux de transport collectif partout au pays. Les organismes en sont à différents stades de préparation à l'électrification complète et, pour beaucoup d'entre eux, en particulier les petits réseaux, le coût plus élevé des AZE rend l'approvisionnement difficile. Afin de veiller à ce que les réseaux puissent continuer à renouveler leurs parcs tout en faisant progresser les objectifs environnementaux, le financement devrait également soutenir un plus large éventail de technologies de propulsion, y compris hybrides et diesel, lorsque cela est approprié. Cette souplesse permettrait aux organismes de moderniser leurs parcs plus efficacement, d'améliorer la fiabilité et de réduire les émissions en fonction de leur capacité et de leur contexte local.

Permettre le financement des contrats en cours dans le cadre du FTCC

Des accommodements devraient être prévus pour les réseaux de transport collectif qui avaient déjà ajusté la composition de leur parc ou leurs plans d'infrastructure avant l'introduction du FTCC. Selon les lignes directrices actuelles, ces organismes de transport collectif devront recommencer les processus d'approvisionnement une fois le financement approuvé, même lorsque les projets sont déjà pleinement conformes aux objectifs du programme. Cela crée des retards inutiles, augmente le fardeau administratif et, dans certains cas, risque de faire augmenter les coûts en obligeant les organismes à recommencer un travail qu'ils ont déjà terminé.

La simplification de cette exigence réduirait la paperasserie et reconnaîtrait et récompenserait la planification proactive entreprise par les réseaux de transport collectif. Plus important encore, elle garantirait que le financement soit versé rapidement aux projets déjà alignés sur les priorités du FTCC.



Head Office

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

Ottawa Office

440 Laurier Ave. West, Suite 400
Ottawa, Ontario
Canada K1R 7X6

www.cutaactu.ca

cutaactu@cutaactu.ca