

Groupe de travail sur les transports urbains

Le transport en commun au Canada : un inventaire des progrès récemment réalisés



Octobre 2009

Groupe de travail sur les transports urbains

Alan Stillar, président
Ministère des Transports de l'Ontario

Jean Beaulieu
Ministère des Transports du Québec

Miranda Carlberg
Voirie et Infrastructure Saskatchewan

Amar Chadha
Infrastructure et Transports Manitoba

Roberta Coleman
Infrastructure et Transports Manitoba

John Coombs
Ministère des Transports et de
l'Infrastructure de la Colombie-Britannique

France Dompierre
Ministère des Transports du Québec

Margaret Grant-McGivney
Ministère des Transports du Nouveau-
Brunswick

Audrey Lemieux
Ministère des Transports de l'Ontario

Jenny Luu
Transports Canada

Nancy Lynch
Ministère des Transports du Nouveau-
Brunswick

Etienne Lyrette
Transports Canada

David McKay
Transports Alberta

Elizabeth Pires
Ministère des Transports de l'Ontario

Colin Stacey
Transports Canada

Bernie Swan
Transports et Renouvellement des
infrastructures de la Nouvelle-Écosse

Greg Tokarz
Ministère des Transports de l'Ontario

Sarah Wells, Secrétaire
Secrétariat, Conseil des sous-ministres
responsables des transports et de la sécurité
routière

Table des matières

Sommaire.....	1
Introduction	3
Progrès réalisés : retour sur le rapport de 2005	4
Investissements dans le transport en commun : progrès réalisés depuis 2005	8
<i>Financement du transport en commun par les provinces</i>	<i>8</i>
<i>Financement du transport en commun par les municipalités</i>	<i>20</i>
<i>Financement du transport en commun par le gouvernement fédéral.....</i>	<i>21</i>
Un impact majeur : des investissements qui rapportent	26
Les perspectives d’avenir : expansion du transport en commun urbain	31
Au-delà du financement : soutenir le transport en commun grâce à une gouvernance efficace et à d’autres méthodes.....	35
<i>Gouvernance.....</i>	<i>35</i>
<i>Gestion de la demande en transport.....</i>	<i>36</i>
<i>Principaux défis.....</i>	<i>37</i>
Conclusions, principes et recommandations.....	39
Bibliographie.....	41

Sommaire

Au cours des dernières années, tous les ordres de gouvernement ont accordé la priorité à l'amélioration des infrastructures et des services de transport. Outre les fonds consacrés au renouvellement des routes et des autoroutes, de grandes ressources ont également été consacrées aux transports publics, lesquels constituent un mode de transport important dans les grandes villes canadiennes, ainsi que dans les centres urbains, peu importe leur taille.

En 2005, le Groupe de travail sur les transports urbains du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a publié un rapport intitulé *Les transports urbains au Canada : besoins et perspectives d'avenir*, qui présentait une vue d'ensemble des investissements alors requis dans les transports publics et les routes urbaines. Le Groupe de travail a récemment fait l'inventaire des progrès réalisés depuis 2005 dans le domaine des transports urbains. Le rapport fait ressortir les tendances et les défis associés au transport en commun, y compris l'urbanisation et l'étalement urbain, le nombre élevé de personnes qui possèdent une automobile, les infrastructures et l'équipement vieillissants, la congestion routière accrue dans les grands centres urbains et les préoccupations grandissantes au sujet des changements climatiques et de l'environnement. Le rapport explique également que la hausse des prix du carburant et le ralentissement économique sont des défis qui ont récemment fait surface et qui affectent le contexte dans lequel les décisions sont prises en matière de transport en commun.

Depuis 2005, les différents gouvernements du Canada ont fait des investissements importants dans le secteur du transport en commun. Le rapport se penche sur l'état du financement du transport en commun dans plusieurs provinces et décrit les engagements financiers importants qui ont été pris par le gouvernement fédéral en matière de transport en commun.

De nombreux effets positifs découlent de ces investissements sans précédent dans le secteur du transport en commun. Parmi les effets directs de ces investissements, notons une hausse de l'achalandage, la mise en place de nouveaux systèmes et de systèmes améliorés de transport en commun, ainsi que l'élargissement des parcs de véhicules qui comprennent plus de véhicules accessibles. Parmi les effets indirects de ces investissements, notons une amélioration de l'accessibilité, l'aménagement de nouvelles zones d'urbanisation qui sont souvent plus axées sur le transport en commun, ainsi que de nombreux avantages sur les plans de la santé, de l'environnement et de l'économie.

Beaucoup de choses ont été accomplies, mais il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine. Le rapport présente un grand nombre de projets de transport en commun qui sont planifiés pour les années à venir. Ces projets nécessiteront l'investissement de plusieurs milliards de dollars.

Outre le financement, les gouvernements disposent d'autres moyens pour appuyer le transport en commun. Les investissements faits dans le transport en commun peuvent avoir un plus grand impact s'ils sont accompagnés d'une bonne gouvernance, de pratiques de planification efficaces et d'une bonne gestion de la demande en transport. Le rapport présente une compilation des mesures de gestion de la demande en transport qui sont mises en place dans les différentes régions du Canada.

À la suite de l'examen effectué par le Groupe de travail sur les transports urbains relativement à l'état du transport en commun au Canada, aux investissements récemment effectués et aux plans d'avenir, les quatre recommandations suivantes ont été formulées :

- 1. Tous les ordres de gouvernement doivent collaborer pour qu'un niveau de financement adéquat soit consacré au transport en commun dans le respect des champs de compétence de chacun.**
- 2. Les investissements récemment effectués par le gouvernement fédéral en matière de transport en commun appuient les priorités nationales économiques, sociales et environnementales, et l'engagement continu du gouvernement fédéral en matière de financement durable, prévisible et à long terme du transport en commun est bien accueilli.**
- 3. Le déplacement des personnes et des marchandises en zones urbaines doit être amélioré grâce à des investissements plus importants dans le secteur du transport en commun, à une meilleure gestion de la demande en transport, à des processus de planification améliorés et à l'utilisation de la technologie spécialisée.**
- 4. Tous les ordres de gouvernement devraient promouvoir l'utilisation du transport en commun en sensibilisant davantage le public aux avantages économiques, sociaux et environnementaux du transport en commun.**

Introduction

L'économie canadienne et la qualité de la vie des Canadiens dépendent de leur accès à des systèmes de transport sécuritaires, efficaces, durables et fiables. Au cours des dernières années, tous les ordres de gouvernement ont accordé la priorité à l'amélioration des infrastructures et des services de transport. Les fonds consacrés aux transports ont beaucoup augmenté. Outre le financement du renouvellement des routes et des autoroutes, de grandes ressources ont été consacrées aux transports publics, lesquels constituent un mode de transport important dans les grandes villes canadiennes, ainsi que dans les centres urbains, peu importe leur taille.

Le grand intérêt manifesté au cours des dernières années à l'égard du transport en commun a donné lieu à une hausse du financement dans ce domaine, à la mise en place de nouveaux systèmes et de systèmes améliorés de transport en commun et à une hausse de l'achalandage. On s'entend en général pour dire que les investissements consacrés au transport en commun produisent des avantages économiques, sociaux et environnementaux concrets. De nouveaux modèles de gouvernance et des plans d'expansion à long terme du transport en commun sont mis en place et tout semble indiquer que de nombreuses autres initiatives de ce genre seront mises en oeuvre dans un avenir rapproché. Il est particulièrement important de souligner les nouveaux partenariats de financement du transport en commun qui sont créés par les municipalités, les gouvernements provinciaux et territoriaux et le gouvernement fédéral du Canada. L'état du financement du transport en commun a profondément changé au cours des dernières années.

En 2005, le Groupe de travail sur les transports urbains du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a publié un rapport intitulé *Les transports urbains au Canada : besoins et perspectives d'avenir*, qui présentait une vue d'ensemble des investissements alors requis dans les transports publics et les routes urbaines.¹ Depuis, le Groupe de travail a distribué de l'information supplémentaire sur les questions associées aux transports urbains et il a récemment fait l'inventaire des progrès réalisés depuis 2005 dans le secteur des transports urbains. Le présent rapport comprend des renseignements à jour sur l'état du transport en commun au Canada.

Ce rapport se penche sur les principaux investissements effectués dans le secteur des transports urbains et décrit certains des effets découlant de ces investissements. Le rapport définit également les nouvelles exigences en matière de transport en commun et les investissements supplémentaires qui seront requis dans ce domaine. Les auteurs du rapport en viennent à la conclusion que des partenariats de financement doivent être créés par les différents ordres de gouvernement pour maintenir le rythme des améliorations apportées aux services de transport en commun et pour promouvoir l'utilisation du transport en commun dans les villes canadiennes.

¹ Groupe de travail sur les transports urbains, *Les transports urbains au Canada : besoins et perspectives d'avenir* (Ottawa : Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, 2005).
<http://www.comt.ca/french/rapports.htm>

Progrès réalisés : retour sur le rapport de 2005

Dans son rapport de 2005 sur les transports urbains et les routes, le Groupe de travail sur les transports urbains a formulé cinq recommandations dont devraient tenir compte tous les gouvernements. Ces recommandations, endossées en septembre 2004 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, étaient les suivantes :

- 1. Reconnaissant l'importance des milieux urbains, le gouvernement fédéral devrait offrir un financement durable, prévisible et à long terme des investissements dans les transports urbains.**
- 2. Tous les paliers de gouvernement doivent reconnaître que, parmi l'ensemble des besoins en matière d'infrastructures urbaines, les besoins spécifiquement liés aux transports, y compris le transport en commun, sont importants et méritent de recevoir une part proportionnelle des nouveaux investissements.**
- 3. Les gouvernements doivent prendre des mesures pour réduire les délais de déplacement des marchandises et des personnes en milieu urbain, et ce, à la faveur d'investissements accrus, d'une gestion de la demande en transport, de l'amélioration des processus de planification et de l'utilisation de technologies évoluées.**
- 4. Tout en respectant les champs de compétence des administrations provinciales et territoriales ainsi que leurs priorités de planification, tous les paliers de gouvernement doivent trouver des moyens de collaborer plus efficacement à l'amélioration des transports et de la mobilité en milieu urbain. Outre les partenariats de financement, d'autres possibilités de collaboration devraient être explorées.**
- 5. Tous les paliers de gouvernement devraient explorer les possibilités de sensibiliser la population à l'importance des transports urbains durables et à l'incidence des choix des modes de transport sur l'économie, l'environnement et le quotidien de tous les Canadiens.**

Ces recommandations ont été formulées en fonction des tendances et des défis existant au début de la décennie. Ces tendances continuent de façonner le contexte dans lequel les décisions sont prises dans le secteur du transport en commun :

Urbanisation et étalement urbain

Le rapport de 2005 indiquait que la grande majorité des Canadiens vivaient et travaillaient dans les centres urbains, mais que puisque les villes du Canada avaient souvent une faible densité d'occupation des sols, cela exerçait des pressions sur les réseaux et systèmes de transport en commun. Ces conditions demeurent réelles aujourd'hui. Dans le recensement de 2006, les régions métropolitaines de recensement (RMR) de Montréal, de Toronto et de Vancouver comptaient 34 % de la population totale du Canada et, en 2007, elles comptaient 67 % de tous les usagers du transport en commun. La population des principaux centres urbains continue d'augmenter, et ce, habituellement dans les municipalités en périphérie des RMR. L'emploi croît plus rapidement dans les secteurs périphériques que dans les municipalités centrales des RMR.² Ces conditions amplifient les pressions exercées sur les réseaux de transport urbain et nuisent à

² Statistique Canada, *Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens* (Ottawa, 2006).

l'efficacité des services de transport en commun. De plus, les besoins en matière de transport en commun au sein même des banlieues, à partir des banlieues jusqu'aux secteurs centraux et entre les banlieues sont en pleine croissance. Une planification judicieuse doit être effectuée pour assurer une gestion efficace de ces tendances et de ces pressions.

Par exemple, dans la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton – une région située dans le sud de l'Ontario et formée de la ville de Toronto et des municipalités voisines qui s'étendent de Hamilton à la région de Durham – la population devrait passer d'environ 6 millions de personnes à 8,6 millions de personnes d'ici 2031. L'emploi devrait aussi connaître une croissance qui le fera passer de 3 millions à 4,3 millions d'emplois.³ Afin de se préparer à cette croissance, l'Ontario a élaboré un plan de croissance de 25 ans, qui vise à freiner l'étalement urbain, à revitaliser les centres-villes, à réduire la congestion routière et à promouvoir les collectivités durables en fonction de centres de croissance définis. Les transports publics constituent un élément clé de ce plan. Le transport en commun sera la toute première priorité de la planification et de l'investissement en ce qui concerne les infrastructures de transport. Les infrastructures de transport en commun serviront à façonner la croissance. On augmentera la capacité des réseaux de transport en commun existants à appuyer les secteurs ciblés à forte densité de population et on augmentera la part modale du transport en commun.

Nombre d'automobiles possédées

Le rapport de 2005 faisait ressortir le nombre élevé d'automobiles possédées par les ménages canadiens. Cette situation n'a pas beaucoup changé depuis. Selon Statistique Canada, les distances de navettage continuent d'augmenter. Toutefois, les automobiles sont moins utilisées qu'au cours des années passées dans la plupart des RMR, et la proportion des travailleurs qui utilisent le transport en commun ou qui se rendent au travail en tant que passagers dans une automobile a augmenté.⁴

Achalandage du transport en commun

L'utilisation du transport en commun poursuit sa croissance partout au Canada. L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) signale une hausse globale de l'utilisation du transport en commun de 6,5 % entre 2005 et 2007.⁵ En 2008, la Société de transport de Montréal (STM) a connu une progression de l'achalandage de 4 % par rapport à l'année précédente, soit une augmentation de 15 millions de déplacements. La commission du transport en commun de Toronto (Toronto Transit Commission) a pour sa part signalé une augmentation de 16 millions de déplacements de passagers entre 2006 et 2007, ce qui représente une hausse de 3 %, pour un total de 460 millions de déplacements de passagers.

Vieillesse des infrastructures et des équipements

En 2005, le vieillissement des infrastructures de transport et l'insuffisance du financement étaient largement reconnus comme des problèmes majeurs au sein du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et territoriaux et des administrations municipales. Toutefois, les engagements financiers récemment pris par tous les ordres de gouvernement ont engendré

³ Ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique de l'Ontario, *Place à la croissance : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe* (Toronto, 2006).

⁴ Statistique Canada, *Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens* (Ottawa, 2006).

⁵ Association canadienne du transport urbain, données extraites des statistiques sur le transport en commun (*Transit Stats*) pour 2005 et 2007 (Toronto, 2006 et 2008).

certains progrès en ce qui concerne la mise en place des installations et services, nouveaux et améliorés, requis dans le secteur des transports. Par contre, il faudra plus de temps pour mettre en place tous les projets nécessaires dans ce domaine. De plus, les coûts continuent d'augmenter, ce qui constitue depuis déjà quelque temps un problème persistant en ce qui concerne les infrastructures.

Congestion routière

Les grands centres urbains sont aux prises avec de grands problèmes de congestion routière et de saturation du réseau routier, ce qui cause des retards, une hausse de la consommation de carburant et une augmentation de la pollution de l'air. Les conséquences économiques et environnementales de la congestion routière sont grandes et celle-ci nuit à la capacité concurrentielle économique du Canada. Par exemple, en 2006, les retards et les investissements perdus en raison de la congestion routière pour la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton ont entraîné des coûts de 6 milliards de dollars. D'ici 2031, trois millions de déplacements de véhicules (comparativement à deux millions en date actuelle) seront effectués pendant l'heure de pointe du matin, et les retards et investissements perdus pour cette région devraient entraîner des coûts de 15 milliards de dollars.⁶ Les investissements dans le transport en commun peuvent réduire la saturation du réseau routier et faciliter le déplacement des personnes et des marchandises dans les centres urbains du Canada.

Changements climatiques et enjeux environnementaux

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables aux transports sont élevées puisqu'elles correspondaient à près de 27 % des émissions de GES du Canada en 2006.⁷ Le rapport de 2005 expliquait qu'il était nécessaire de régler ce problème, un problème qui a pris de l'ampleur depuis. Plusieurs provinces et territoires ont élaboré des plans d'action axés sur les changements climatiques et ont établi des objectifs de durabilité. Le transport en commun joue un rôle de premier plan pour l'atteinte de ces objectifs.

Depuis l'étude de 2005, d'autres tendances et défis ont fait surface. Ceux-ci influent également sur le contexte dans lequel les décisions sont prises en matière de transport en commun. Ces tendances et défis comprennent :

Hausse du coût du carburant

Sur une période de quelques mois en 2008, les hausses marquées du coût du carburant ont monopolisé l'attention au pays, ce qui a eu pour effet d'intensifier les préoccupations au sujet de la dépendance au carburant et de rehausser le niveau d'intérêt manifesté à l'égard des modes de transport pouvant remplacer l'automobile, notamment le transport en commun et les modes de transport actif. Au fur et à mesure que le prix du carburant augmentait, l'achalandage du transport en commun augmentait.

Ralentissement économique

La situation économique au Canada, aux États-Unis et partout dans le monde est devenue l'un des principaux enjeux des gouvernements en 2008-2009. Les investissements dans les infrastructures

⁶ Metrolinx, *Costs of Congestion in the Greater Toronto and Hamilton Area: Impact and Cost Benefit Analysis of the Metrolinx Draft Regional Transportation Plan* (Toronto, 2008).

⁷ Environnement Canada, *Rapport d'inventaire national 1990-2006 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada* (Gatineau, 2008).

de transport et particulièrement dans le transport en commun sont perçus comme des contributions importantes à l'activité économique à long terme et des formes efficaces de stimulation de l'économie et de création d'emplois à court terme. De plus, ces investissements jouent un rôle de premier plan pour l'atteinte des objectifs de durabilité à long terme.

Petits centres urbains

Alors que la plupart des grands centres urbains du Canada connaissent une croissance de la population, certaines collectivités plus petites subissent des pertes de population. Le transport en commun peut s'avérer un élément essentiel pour le maintien de la durabilité et de la viabilité des petites collectivités, en particulier pour les résidents plus âgés et à faible revenu de ces collectivités.

En cette fin de décennie, les tendances et défis associés au transport en commun sont semblables à ceux qui prévalaient au début de la décennie. Dans les grandes villes, la population continue de croître, la congestion routière affecte de plus en plus le transport des personnes et des marchandises, et les villes doivent maintenant faire face aux changements climatiques. Le transport en commun est donc considéré un élément important de la solution à ces problèmes. On considère également que les investissements dans le transport en commun sont des investissements valables, qu'ils aient été faits pendant la période économique prospère qui a caractérisé la majeure partie de la décennie ou pendant le ralentissement économique qui s'est installé à la fin de cette décennie.

Investissements dans le transport en commun : progrès réalisés depuis 2005

Une enquête réalisée par le Groupe de travail sur les transports urbains s'est penchée sur les réseaux de transport en commun de 160 villes du Canada et en est venue à la conclusion que des investissements de près de 23 milliards de dollars seraient requis au cours des dix prochaines années dans le secteur du transport en commun. Ce montant comprend les investissements requis pour l'entretien et le renouvellement des systèmes, ainsi que pour l'amélioration des systèmes en ce qui concerne les infrastructures conventionnelles de transport en commun, les parcs de véhicules et la technologie. Il ne comprend toutefois pas les coûts qui devront être engagés pour l'établissement de nouveaux réseaux de transport en commun là où aucun réseau n'est en place ou pour le transport en commun spécialisé. De plus, ce montant ne comprend pas non plus les besoins en matière de transport en commun de la Saskatchewan, de l'Île-du-Prince-Édouard, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut et des régions qui n'ont pas fourni d'estimation dans le cadre de l'enquête menée par le Groupe de travail.

Depuis qu'on a déterminé que des investissements de 23 milliards de dollars étaient requis, le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux-territoriaux et les administrations municipales ont effectué des investissements importants dans le transport en commun urbain dans différentes régions du Canada. À eux seuls, les investissements effectués par les gouvernements du Canada et de l'Ontario correspondent à la moitié des investissements requis.

Financement du transport en commun par les provinces

Le financement du transport en commun urbain varie grandement d'une province à l'autre, et cela est tout aussi vrai aujourd'hui qu'en 2005. Dans certaines provinces, le transport en commun urbain est sous la responsabilité des municipalités. Par exemple, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador, les recettes générées par les usagers et le financement municipal sont les seules sources de financement du transport en commun. Dans d'autres provinces, comme au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et en Saskatchewan, le soutien financier du gouvernement doit être directement appliqué aux dépenses en capital. En Colombie-Britannique, en Alberta, au Manitoba, en Ontario et au Québec, le soutien financier du gouvernement provincial varie, que ce soit pour la prestation des services ou les dépenses en capital, mais l'accent est grandement mis sur les travaux d'immobilisations. Dans certains cas, notamment dans le cas de GO Transit de l'Ontario, un organisme provincial est directement responsable de l'exploitation des services de transport en commun. Enfin, certaines provinces utilisent d'autres méthodes pour financer le transport en commun, par exemple une taxe provinciale spéciale sur l'essence, le service de la dette ou des subventions inconditionnelles.

Les programmes fédéraux d'infrastructure constituent une source importante de financement pour les provinces depuis le milieu des années 90. Les catégories de financement admissibles de certains programmes fédéraux comprennent les transports publics. Les provinces doivent choisir si elles doivent investir dans le transport en commun ou dans d'autres infrastructures prioritaires sur leur territoire. Le transport en commun doit faire concurrence à d'autres projets valables, comme ceux associés aux routes et aux réseaux d'aqueduc, pour obtenir les fonds fédéraux offerts. Toutefois, trois transferts de fonds ont spécialement été effectués pour le transport en commun, soit les transferts effectués par le Fonds destiné au transport en commun (400 millions de dollars en 2006), la Fiducie d'investissement pour les transports en commun de 2006

(900 millions de dollars) et la Fiducie d'investissement pour les transports en commun de 2008 (500 millions de dollars).

Par l'entremise de divers mécanismes de financement, plusieurs provinces du Canada ont augmenté les investissements dans le transport en commun depuis 2005. Certains exemples sont indiqués ci-dessous :

Colombie-Britannique

Les services de transport en commun de la Colombie-Britannique sont gérés par deux organismes distincts. Les services des 21 municipalités de la région métropolitaine de Vancouver sont gérés par l'administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique (South Coast British Columbia Transportation Authority), aussi nommée TransLink. Cette région compte 80 % du nombre d'usagers total de la province et a effectué 181 millions de déplacements en 2008. La province finance des activités et les projets d'immobilisations de TransLink en transférant des recettes fiscales générées par la taxe de base sur l'essence et en percevant des taxes additionnelles sur les carburants spécialement à cette fin dans la région métropolitaine de Vancouver. La province est également un partenaire de financement pour les projets d'immobilisations, conformément à certaines ententes conclues et adaptées aux circonstances de chaque projet. La prestation des services de transport en commun dans la région métropolitaine de Vancouver coûte plus de 700 millions de dollars par année.

À l'extérieur de la région métropolitaine de Vancouver, les services de transport en commun sont fournis par BC Transit, une société d'État. BC Transit reçoit une partie de son capital et de ses fonds d'exploitation de la province, selon des ententes conclues et définies par la loi. Les activités de BC Transit sont également financées par des taxes imposées au niveau local, les tarifs payés par les usagers, les revenus de publicité et, dans la région métropolitaine de Victoria, des taxes additionnelles sur les carburants imposées par la province. Le gouvernement provincial et les administrations municipales de la Colombie-Britannique versent plus de 290 millions de dollars par année pour la prestation de services de transport en commun dans plus de 54 secteurs de services de transport en commun situés à l'extérieur de la région métropolitaine de Vancouver.

Au début de 2007, la Colombie-Britannique a annoncé la mise en place de son plan provincial de transport en commun. Ce plan prévoit que la province et que ses partenaires fédéral et locaux investiront 14 milliards de dollars d'ici 2020. Grâce à ce plan, on pense augmenter de façon importante le transport en commun dans les collectivités de la Colombie-Britannique et doubler le nombre total d'usagers. De nouveaux investissements de 11,1 milliards de dollars sont prévus par le plan, notamment pour la mise en service de lignes d'autobus rapides dans des centres urbains à croissance rapide, pour la mise en service de quatre lignes de transport en commun rapide, nouvelles et améliorées, dans la région métropolitaine de Vancouver, et pour l'acquisition de nouveaux autobus à technologie verte.

Les projets de transport en commun actuels comprennent la mise en place du service Evergreen Line de 1,4 milliard de dollars, qui utilisera le système existant de train léger sur rail (TLR) SkyTrain qui dessert la région métropolitaine de Vancouver comme corridor principal nord-sud. À ce jour, les engagements totaux du gouvernement fédéral à l'égard de ce projet sont de 417 millions de dollars. La province a également acquis 20 autobus à hydrogène, qui seront

mis en service pour les Jeux olympiques d'hiver de 2010. Après 2010, ces autobus offriront des services réguliers dans différentes régions de la Colombie-Britannique.

En termes d'utilisation du transport en commun, les centres urbains de la Colombie-Britannique font déjà partie des régions où le transport en commun est le plus utilisé. Le plan provincial de transport en commun (Transit Plan) vise à augmenter la part de marché du transport en commun pour qu'elle atteigne 22 % dans la région métropolitaine de Vancouver, 12 % à Victoria et 5 % dans le reste de la province. En encourageant une utilisation accrue du transport en commun, la province peut contribuer à l'atteinte de son objectif parallèle de réduction des émissions de GES de 22 %. D'ici 2020, le transport en commun devrait réduire ses émissions de 4,7 millions de tonnes sur une base cumulative, comme le souligne le programme d'action provincial relativement aux changements climatiques (*Provincial Climate Action Program*).

Outre les grands programmes d'investissement, la province et ses partenaires ont adopté d'autres approches rentables afin d'atteindre les objectifs en matière de transport en commun. Des initiatives de gestion de la demande en transport, par exemple des systèmes de signalisation prioritaire pour le transport en commun, amélioreront l'efficacité des infrastructures existantes. Le plan de transport en commun souligne également la nécessité que les administrations locales établissent des plans complémentaires et élaborent des politiques d'urbanisme afin d'appuyer les investissements dans le transport en commun, y compris des programmes promotionnels qui renseigneront le public et contribueront à la mise en place d'une culture axée sur le transport en commun.

Alberta

En Alberta, onze municipalités ont un service régulier de transport en commun. Calgary et Edmonton, qui comptent ensemble plus de 50 % de la population de la province, ont toutes deux un système de transport en commun qui comprend un service de train léger sur rail (TLR), et les quatre véhicules de transport en commun utilisés par la ville de Banff sont des autobus entièrement hybrides biodiésel-électriques. Plusieurs autres municipalités de l'Alberta étudient la possibilité d'offrir un service régulier de transport en commun à leurs résidents.

Le rapport de 2005 du Groupe de travail sur les transports urbains prévoyait des besoins d'investissement en Alberta de l'ordre de 3,1 milliards de dollars sur une période de dix ans. Ce rapport indiquait également que l'expansion des systèmes constituait le principal secteur dans lequel des investissements étaient requis.

L'Alberta verse actuellement des subventions continues d'environ 2,5 milliards de dollars par année aux 359 municipalités de la province. De cette somme, environ 2 milliards de dollars sont investis dans les immobilisations. En ce qui concerne les subventions pour immobilisations, la province permet en général à chaque municipalité de fixer ses propres priorités d'infrastructure. Par exemple, la subvention de cinq cents le litre provenant de la taxe perçue sur les carburants et qui est versée à Edmonton et à Calgary doit être investie dans les transports, mais chaque ville détermine elle-même quels sont les secteurs des transports où des investissements sont requis, par exemple les routes, les ponts ou le transport en commun. Depuis 2005-2006, les municipalités de l'Alberta ont choisi d'investir environ 480 millions de dollars des fonds versés par la province dans les infrastructures municipales de transport en commun.

En juillet 2008, l'Alberta a annoncé que des fonds supplémentaires de 2 milliards de dollars seraient spécialement consacrés aux transports publics dans le cadre du plan d'action provincial sur les changements climatiques (Climate Change Action Plan). Reproduisant le programme d'incitation au transport en commun vert (Green Transit Incentives Program), cet investissement encouragera l'utilisation du transport en commun local, régional et interurbain et appuiera les nouveaux services de transports publics mis en place dans la province. Il permettra également une réduction importante du nombre de véhicules sur les routes de l'Alberta, ce qui réduira aussi les émissions de GES.

Saskatchewan

En Saskatchewan, sept collectivités disposent de systèmes de transports publics, lesquels desservent environ 53 % de la population. Chaque année, la province verse à chacune des collectivités des subventions sans condition qui peuvent être utilisées pour le transport en commun. La province verse également des fonds aux exploitants des services de transport en commun pour que des laissez-passer à coût réduit pour le transport en commun puissent être remis aux résidents à faible revenu. De plus, la province fournit un financement direct à 75 collectivités (2,65 millions de dollars pour l'exercice 2008-2009) par l'entremise du programme d'aide au transport en commun pour les personnes ayant un handicap (Transit Assistance for People with Disabilities Program). Les données démographiques changent; le transport des personnes à mobilité réduite est une question de plus en plus importante en Saskatchewan et une question qui nécessitera des améliorations au parc de véhicules de transport en commun, par exemple l'ajout d'autobus à plancher surbaissé.

Les administrations municipales de la Saskatchewan continuent d'encourager l'utilisation du transport en commun. Les grands centres urbains ont mis en place des initiatives de gestion de la demande en transport afin d'encourager l'utilisation de modes de transport autres que l'automobile. L'achalandage du transport en commun dans une ville a connu une hausse marquée lorsqu'on a exigé qu'un laissez-passer annuel soit fourni aux étudiants qui s'inscrivaient à l'université.

La Saskatchewan a entrepris la mise en oeuvre du programme de routes urbaines de raccordement (Urban Highway Connector Program), qui encourage la planification des transports, y compris le transport en commun, par le financement des plans de transport dans les grands centres urbains.

Manitoba

Au Manitoba, quatre collectivités disposent d'un système de transports publics : Winnipeg, Brandon, Thompson et Flin Flon. De plus, 66 collectivités rurales offrent des services de transport en commun qui permettent aux personnes âgées et aux personnes ayant un handicap de continuer à habiter dans leur collectivité.

Dans son rapport de 2005, le Groupe de travail estimait à 226 millions de dollars (pour Winnipeg seulement) les investissements requis par le Manitoba dans le secteur du transport en commun, principalement pour l'entretien et le renouvellement du parc de véhicules.

En 2007, la province a rétabli le partenariat de financement 50/50 pour le transport en commun, ce qui a rehaussé le financement d'exploitation du transport en commun dans les quatre villes du Manitoba qui offrent des services de transport en commun. La loi qui garantit le partenariat de financement 50/50 a été adoptée le 11 avril 2008.

La province verse également des subventions annuelles de 3,84 millions de dollars à Winnipeg, principalement pour l'achat de nouveaux autobus de transport en commun (y compris des autobus hybrides diesel-électriques) ainsi que 128 000 \$ à la ville de Brandon. Une partie de la subvention annuelle d'immobilisation pour le transport en commun a été versée par la province pour permettre des améliorations au transport en commun, notamment l'amélioration des arrêts d'autobus, l'amélioration de la signalisation, l'affichage électronique de l'information sur les véhicules de transport en commun, la mise en place du service de téléphone automatisé télébus, etc.

Toujours à Winnipeg, on a entrepris la planification de l'aménagement du corridor de transport en commun rapide sud-ouest. Un investissement de 138 millions de dollars sera effectué pour la réalisation de la première étape du corridor, conformément à une entente de financement conclue entre la ville et la province. La contribution de Winnipeg sera de 30,75 millions de dollars, y compris une somme de 17,5 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral par l'entremise de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun de 2008. Le Manitoba versera une somme équivalant à la contribution de la Fiducie, soit 17,5 millions de dollars, et la province financera 50 % des coûts nets d'exploitation du système de transport en commun rapide, y compris les coûts de financement pour la première étape du corridor de transport en commun rapide, par l'entremise du partenariat de financement 50/50 pour le transport en commun qui a été rétabli. Le financement par de nouvelles taxes, un outil d'investissement et de développement par lequel les taxes foncières et scolaires sont réinvesties, sera utilisé pour profiter de toute croissance additionnelle résultant de l'édification résidentielle et commerciale sur terrains intercalaires le long du corridor de transport en commun rapide.

On estime que 66 collectivités rurales du Manitoba qui profitent du programme de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite (Mobility Disadvantaged Transportation Program) recevront des subventions d'exploitation totalisant 983 800 \$ et des subventions d'immobilisations de 30 000 \$ en 2008. Ces fonds sont calculés à l'aide d'une formule qui prévoit une subvention ponctuelle de démarrage de 6 000 \$ et des subventions annuelles d'exploitation équivalent à 37,5 % des coûts bruts d'exploitation admissibles.

Ontario

Le transport en commun est un élément clé de l'objectif visé par l'Ontario, lequel constitue la mise en place d'un réseau de transport bien intégré et multimodal. L'Ontario continue d'effectuer des investissements importants en vue d'améliorer et de développer les réseaux de transport en commun de la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton et dans toute la province. En Ontario, on compte 90 réseaux de transport en commun qui desservent 115 collectivités, et la portée de ces réseaux de transport en commun varie grandement d'une région à l'autre de la province.

De 2003 à 2008, la province a investi 7,4 milliards de dollars dans les transports publics. Ce montant comprend la somme de plus de 2,5 milliards de dollars qui a été investie dans le réseau de transport en commun régional GO Transit, qui relie Toronto aux autres collectivités du sud de l'Ontario et qui est exploité par un organisme provincial. Les investissements faits par l'Ontario comprenaient une somme de plus de 2,9 milliards de dollars qui devait servir à aider la ville de Toronto à améliorer et à développer le plus grand réseau de transports publics du Canada, la Commission des transports en commun de Toronto (Toronto Transit Commission ou TTC).

La province a également réalisé de grands progrès sur le plan de la gouvernance. En 2006, Metrolinx a été créé pour améliorer la coordination et l'intégration des transports dans la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton. En 2008, le Conseil d'administration de Metrolinx a approuvé le plan régional des transports (Regional Transportation Plan), qui prévoit la conception et la mise en place d'un système de transports durables pour les 25 prochaines années. Ce plan prévoit également des investissements importants pour le développement des infrastructures de transport en commun de la province. La province s'est engagée à fournir un financement à long terme et elle collabore avec Metrolinx dans le cadre d'une stratégie de mise en oeuvre qui prévoit le financement des gouvernements provincial et fédéral, mais qui n'exige pas d'investissements de la part des administrations municipales.

Dans son rapport de 2005, le Groupe de travail estimait à plus de 10 milliards de dollars les investissements requis dans le secteur des infrastructures de transport en commun sur une période de quatre ans, soit de 2006 à 2010. Ce montant comprenait les investissements requis pour l'entretien et le renouvellement des systèmes, ainsi que pour le développement des systèmes reposant sur des infrastructures de transport en commun conventionnelles, des parcs de véhicules et de la technologie. Des investissements ont été effectués dans tous ces secteurs et des plans ambitieux ont été élaborés pour développer davantage le transport en commun. La province met l'accent sur le financement des immobilisations, mais elle fournit également certaines sommes pour l'exploitation.

En 2007, la province a annoncé le programme Transports-action Ontario 2020 – un plan de 12 ans pour la mise en place d'initiatives de transport en commun rapide dans la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton. La province s'est engagée à verser 11,5 milliards de dollars pour la mise en place de ces initiatives et elle demande une contribution de 6 milliards de dollars de la part du gouvernement fédéral. Metrolinx assure la mise en place du programme Transports-action Ontario 2020 par l'entremise de son plan régional des transports.

GO Transit, le système de transport en commun interrégional par rail et par autobus, transporte plus de 55 millions de passagers par année. L'Ontario a investi de grandes sommes dans GO Transit depuis 2003. Sept stations ferroviaires et trois nouveaux terminaux d'autobus peuvent maintenant accueillir les passagers. De plus, les voitures de train et autobus de GO Transit ont été ou seront remplacés et leur nombre sera augmenté. On a également entrepris la modernisation du système de signalisation vieux de 70 ans afin d'améliorer et d'augmenter la fréquence du service et la fiabilité de la gare Union de Toronto. Dans le cadre de ce projet, plus de la moitié des anciens signaux seront remplacés. Enfin, la gare Union devrait faire l'objet d'une remise en état de 388 millions de dollars.

La province a créé des partenariats avec les autres ordres de gouvernement afin de financer le prolongement du métro Spadina Toronto-York, qui sera la première ligne de métro à se rendre au-delà des limites de la ville de Toronto. La province a fourni des fonds de 870 millions de dollars pour appuyer ce projet et le gouvernement fédéral fournira, pour sa part, des fonds 697 millions de dollars pour ce projet qui, une fois achevé, devrait pouvoir effectuer 36 millions de déplacements en transport en commun de plus et éliminer 30 millions de déplacements en automobile par année.

Lancé en 2004, le programme provincial de taxe sur les carburants remet aux 90 réseaux de transport en commun de la province un montant équivalant à deux cents le litre d'essence à même les recettes fiscales perçues sur l'essence. Ces fonds sont attribués selon un ratio de 70 % pour le nombre d'usagers et de 30 % pour la population afin de tenir compte des besoins des fournisseurs de transport en commun dans les petites et les grandes municipalités. Depuis 2004, la province a versé plus de 1,3 milliard de dollars en fonds provenant de la taxe sur l'essence aux municipalités de l'Ontario. Au cours des quatre premières années du programme, 57,5 millions de dollars en fonds provenant de la taxe sur l'essence ont été versés aux petites municipalités. Ces fonds ont permis l'ajout de 10 réseaux de transport en commun dans des petites municipalités de la province. Ils ont également permis aux municipalités d'apporter des améliorations au service, par exemple en ajoutant des autobus, en prolongeant des trajets et en améliorant la sécurité des infrastructures.

Le programme de financement pluriannuel de l'Ontario – le Programme ontarien de remplacement des autobus – verse jusqu'à 50 millions de dollars par année aux municipalités de la province pour appuyer le remplacement des autobus conventionnels et spécialisés de transport en commun municipal. Ce programme de financement permet aux municipalités de remplacer graduellement leurs autobus; de plus, il permet une réduction de l'âge moyen du parc d'autobus tout en augmentant l'accessibilité, en réduisant les émissions produites et en améliorant l'efficacité.

Au début de la décennie, le gouvernement de l'Ontario s'était retiré de nombreux secteurs du transport en commun, et les municipalités avaient dû combler le vide laissé par ce retrait. Depuis 2003, cette politique a été mise de côté. Le gouvernement de l'Ontario est devenu le plus grand investisseur dans le transport en commun au Canada, un exploitant tout aussi important de services de transport en commun, un planificateur de services de transport en commun qui fait autorité, ainsi qu'un joueur clé et un bailleur de fonds pour l'expansion à grande échelle du transport en commun.

Québec

Au Québec, il existe 32 organismes de transport en commun qui desservent 125 municipalités représentant près de 75 % de la population de la province. Dans ces municipalités, le nombre de déplacements en transport en commun par habitant était de 96 pour l'année 2006; cette donnée est en croissance depuis 2004.

Le rapport du Groupe de travail sur le transport urbain de 2005 prévoyait des besoins en investissements en transport en commun au Québec de près de 4,6 milliards de dollars pour les

dix années à venir. Les priorités identifiées étaient alors le maintien et le renouvellement des infrastructures de transport ainsi que le remplacement du parc de véhicules.

De l'année financière 2003-2004 à celle de 2007-2008, l'implication du gouvernement du Québec en transport collectif a représenté plus de 2,6 milliards de dollars. Pendant cette période, les principaux investissements furent :

- Le prolongement du métro de Montréal vers Laval avec trois nouvelles stations et qui a représenté 745 millions de dollars en investissements. Débuté en 2002 et inauguré en 2007, ce projet fut le plus grand chantier en milieu urbain que le Québec a connu au cours des dernières années.
- De 2003 à 2008, ce sont 1 100 autobus qui ont été remplacés ou ajoutés, ce qui représente 25 % de toute la flotte au Québec. Cela a représenté un investissement de plus de 500 millions de dollars.
- Du côté des investissements dans les trains de banlieue, ils ont été de l'ordre de plus de 96 millions de dollars pour la même période.

Afin de répondre aux besoins grandissants en infrastructure publique du Québec, le gouvernement a annoncé une bonification du Plan québécois des infrastructures afin de porter le niveau des investissements de 37,7 à 41,8 milliards de dollars pour la période 2008-2013. Ce plan découle de la Loi sur la bonne gestion des infrastructures, qui rend obligatoires l'entretien et le renouvellement des infrastructures publiques pour l'avenir.

- Pour la période 2006-2011, le gouvernement du Québec aura consacré 4,4 milliards de dollars au financement du transport collectif.

Dans la foulée des gestes posés dans le cadre de sa politique de développement durable, le gouvernement du Québec annonçait, en juin 2006, son Plan d'action contre les changements climatiques (PACC) qui comporte 26 actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). En appui à ce plan d'action, il lançait également en juin 2006 la Politique québécoise du transport collectif qui touche deux des 26 actions du plan, soit celles qui visent à soutenir les initiatives favorisant l'utilisation et le développement du transport collectif et les modes de transport alternatifs. La politique vise un accroissement de 8 % de l'achalandage du transport en commun et une augmentation de l'offre de service à la population de 16 % d'ici décembre 2011.

Pour atteindre ces cibles, le gouvernement mettait dès lors en œuvre quatre grands moyens, soit une juste répartition des efforts de tous les intervenants en transport collectif, l'amélioration des services à la population, la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements et l'appui aux autres alternatives à l'automobile.

Sept programmes sont dédiés au financement du transport collectif et à la réalisation des objectifs de la Politique québécoise du transport collectif. Les trois programmes dédiés au transport en commun de manière plus spécifique sont :

- La bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP). Ce programme destiné aux organismes de transport en commun comporte deux volets :
 - Le premier volet touche l'aide aux immobilisations. Cette aide est équivalente à 100 % du coût d'acquisition et de construction des modes lourds (métro, train de

- banlieue, etc.), 75 % pour la construction de garages, terminus, voies réservées, stationnements d'incitation, etc., et 50 % pour l'achat des autobus. La valeur des projets financés par ce volet fut de 325 millions de dollars en 2007-2008 et est estimée à 720 millions de dollars pour 2008-2009.
- Le deuxième volet destiné aux plus petits organismes de transport représente une aide équivalente à 40 % des recettes des usagers et représente un montant de l'ordre de 25 millions de dollars par année.
 - Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Ce programme créé en vertu de l'entente Canada-Québec sur le transfert de la taxe sur l'essence vient baliser le versement des sommes destinées au transport en commun. Les bénéficiaires de ce programme sont tous les organismes de transport collectif à l'exception de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de Montréal. Il s'agit d'une aide de 84,5 % pour les projets d'immobilisation admissibles (sensiblement les mêmes que le PAGTCP).
 - Les sommes disponibles en vertu de ce programme d'aide sont de 315 millions de dollars pour la période 2006-2010. De ce montant, 222 millions de dollars proviennent du gouvernement fédéral et 93 millions de dollars du gouvernement du Québec, soit l'équivalent de la contrepartie exigée des municipalités. Outre cette somme de 315 millions de dollars, une autre somme de 189 millions de dollars provenant de la loi C-66 (amendement Layton) a été consacrée au transport collectif, pour un total de 504 millions de dollars. Au Québec, environ 20 % des fonds de la taxe sur l'essence (222 millions de dollars du total de 1,5 milliard de dollars) sont attribués au transport collectif par l'entremise de la SOFIL.
 - Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC). Ce programme, financé par le Fonds vert, représente une aide de 50 % des coûts directs associés à l'augmentation de l'offre de service. Tous les organismes de transport en commun sont admissibles au PAGASTC. La contribution du gouvernement est de 100 millions de dollars annuellement.

Ces trois programmes destinés au transport en commun représentent, à eux seuls, près de 80 % de toute la participation financière du gouvernement du Québec au transport collectif pour l'année financière 2007-2008.

Les quatre autres programmes touchent les services de transport collectif en région, l'adaptation des services pour les personnes en fauteuil roulant, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et le transport actif et alternatif à l'automobile. Le gouvernement du Québec consacre 30 millions de dollars annuellement à ces programmes.

À cela s'ajoute la contribution des automobilistes qui provient d'un montant de 30 \$ pour chaque véhicule de promenade immatriculé dans les six grandes régions métropolitaines au Québec et d'une taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre d'essence perçue dans la région métropolitaine de Montréal. Ces sommes sont dédiées au transport en commun.

Revenons sur le Fonds vert.

Depuis octobre 2007, une redevance annuelle de 200 millions de dollars est prélevée auprès des pétrolières et des gazières afin d'alimenter le Fonds vert. Le montant de la redevance est calculé en divisant le total de 200 millions par la proportion des émissions de gaz carbonique attribuables à chaque secteur énergétique. De ce montant, 130 millions de dollars servent à financer les différentes mesures de la Politique québécoise du transport collectif. Comme l'entrée en vigueur de cette mesure fut en octobre 2007, les redevances furent limitées à 100 millions de dollars pour l'année financière 2007-2008 dont 65 millions de dollars au financement des mesures de la politique.

La création de ce Fonds vert a marqué un tournant majeur dans la philosophie de financement du transport en commun du gouvernement du Québec. En effet, depuis 1992, le gouvernement s'était retiré du financement direct pour les dépenses d'exploitation des sociétés de transport. Avec l'arrivée du Fonds vert, le gouvernement ajoute désormais un dollar pour chaque dollar que le milieu local verse afin d'augmenter son offre de service.

Nouveau-Brunswick

Puisque 50 % de la population du Nouveau-Brunswick est située en régions rurales, la province ne compte que trois réseaux de transport en commun, lesquels sont exploités dans les trois principaux centres urbains : Fredericton, Saint John et la région métropolitaine de Moncton.

Dans son rapport de 2005, le Groupe de travail prévoyait que les investissements requis dans les infrastructures de transport en commun du Nouveau-Brunswick seraient de près de 39 millions de dollars sur une période de dix ans, soit de 2004 à 2013. Selon le rapport, ces investissements étaient surtout requis pour le remplacement des autobus, ainsi que pour l'amélioration et l'entretien des infrastructures de transport en commun, par exemple les garages et les arrêts d'autobus. Toujours selon le rapport, d'autres fonds étaient requis pour la mise en place de systèmes d'information à technologie avancée pour les voyageurs.

Au Nouveau-Brunswick, les activités des services de transport en commun sont financées par les municipalités, qui reçoivent des subventions sans condition de la province. Les fonds versés par la province pour le transport en commun proviennent du Fonds en fiducie pour l'environnement et du Fonds d'action climat.

En plus d'appuyer les trois services de transport en commun qui sont déjà en place dans la province, la province a réservé une somme de 2 millions de dollars pour la construction d'un nouveau traversier desservant la région de Saint John et une somme de 500 000 \$ pour les dépenses en immobilisations en vue de la mise en place de nouveaux services de transport en commun dans chacune des quatre municipalités plus petites : Edmundston, Miramichi, Bathurst et Campbellton. Sur ces quatre municipalités, seule celle de Miramichi a entrepris le processus de développement et de mise en place de services de transport en commun. Cette municipalité utilise un modèle unique de services de transport en commun qui est adapté à la réalité des centres urbains plus petits en termes de transports en commun.

À ce jour, la majeure partie des nouveaux fonds versés par le gouvernement fédéral au transport en commun de Fredericton a été consacrée au renouvellement du parc de véhicules de transport

en commun. Depuis octobre 2008, l'âge moyen des véhicules est passé de 13 à 8 ans. Au-delà des avantages sur le plan environnemental qui découlent d'un parc de véhicules plus moderne, la réduction de l'âge moyen des véhicules a permis une hausse de la fiabilité du service. Cette fiabilité améliorée, le nouveau développement urbain, la hausse du prix de l'essence et les incitatifs financiers comme les avantages fiscaux offerts par le gouvernement fédéral ont entraîné une demande accrue de services plus diversifiés. Une pression accrue sur la capacité de service a fait en sorte que l'université du Nouveau-Brunswick a distribué des laissez-passer pour le transport en commun pour 2006-2007. L'achalandage ayant presque atteint sa pleine capacité, la ville de Fredericton planifie développer son réseau de transport en commun à partir de 2008-2009 afin d'y ajouter de nouveaux autobus.

La province accorde également une plus grande attention à la nécessité de développer les services de transport en commun à l'intérieur des centres urbains, mais les collectivités rurales et suburbaines font face à un manque important de services de transport en commun. À cet égard, on a créé un nouveau programme de services de navettage qui relie les régions rurales aux centres urbains, qui est ouvert à toutes les municipalités et qui prévoit le versement des fonds totaux de 2 millions de dollars pour les dépenses de capital en vue de l'établissement de nouveaux services de navettage. Les municipalités qui veulent profiter du programme de services de navettage entre les régions rurales et les centres urbains doivent garantir les coûts d'exploitation du service. Les coûts d'exploitation constituent un obstacle majeur pour l'établissement de tout nouveau service de transport en commun. À ce jour, deux propositions ont été approuvées, celles des collectivités de Hampton et de Quispamsis, qui proposent l'établissement de services d'autobus articulés pour améliorer la capacité du service de transport en commun rapide par autobus en direction et en provenance de la ville de Saint John.

Nouvelle-Écosse

En Nouvelle-Écosse, les trois plus grands centres urbains offrent des services de transport en commun conventionnels; ces centres sont la municipalité régionale d'Halifax, la municipalité régionale de Cap-Breton et le comté Kings. En 1994, la province a transféré la responsabilité des transports publics aux municipalités en échange des programmes de services sociaux. Par conséquent, en Nouvelle-Écosse, les administrations du transport en commun sont financées par les municipalités, principalement à même les taxes foncières.

Même si la Nouvelle-Écosse ne finance pas directement le transport en commun urbain, la province a géré les fonds de dépenses de capital destinés aux transports publics par l'entremise de l'entente Canada - Nouvelle-Écosse sur le transfert des fonds fédéraux destinés au transport en commun. Le total des fonds attribués aux services de transport en commun admissibles à ce programme est de 51,6 millions de dollars pour la période allant de 2006 à 2010.

De plus, la Nouvelle-Écosse a annoncé la mise en place du programme d'incitation au transport en commun rural NSTRIP (Nova Scotia Transit Rural Incentive Program), qui doit favoriser la mise en place de services de transport en commun, nouveaux et améliorés, dans les régions rurales et les petits centres dans lesquels les services de transport en commun sont limités ou inexistantes. Administrés de la même manière que le Programme de transfert de fonds de fonds provenant de la taxe sur l'essence, les fonds du programme NSTRIP seront versés aux 55

municipalités afin de les aider à renforcer leur capacité, leurs activités ou leurs immobilisations. Le budget total du programme pour 2008-2009 est de 500 000 \$.

La Nouvelle-Écosse fournit également des fonds limités d'exploitation et pour les dépenses de capital en vue de l'amélioration de 11 services de transport communautaire par l'entremise du programme d'aide au transport communautaire CTAP (Community Transportation Assistance Program). Ce programme encourage le développement de services de transport communautaire durable et inclusif dans les régions à faible densité de population de la province. À cet effet, des fonds de 1,60 \$ par habitant sont versés aux fournisseurs existants de services de transport communautaire et des fonds de démarrage de 5 000 \$ sont versés aux organisations qui veulent mettre en place de nouveaux services de transport communautaire. Depuis sa création, le programme CTAP a versé des fonds à 11 fournisseurs de services de transport en Nouvelle-Écosse, lesquels offrent des services à 70 % de la population de la province, à l'exclusion des municipalités régionales d'Halifax et de Cap-Breton.

Le total des fonds versés par le programme CTAP en 2008-2009 était de 630 000 \$. Ces fonds ont été répartis dans les catégories suivantes :

- dépenses d'exploitation (485 000 \$);
- dépenses de capital
- programme d'aide au transport ATAP (Accessible Transportation Assistance Program) (120 000 \$);
- programme de remboursement des plaques (Plate Reimbursement Program) (2 900\$);
- programme de recherche (Research Program) (22 100 \$).

On s'attend à ce que les fonds destinés aux dépenses d'exploitation augmentent en 2009-2010 puisque deux nouveaux services mis en place en 2008-2009 n'ont reçu qu'un financement partiel pour l'année. Les fonds pour les dépenses de capital ont été réservés pour le programme ATAP afin de promouvoir et de développer davantage le transport accessible. Le budget de 120 000 \$ est dédié à l'achat ou à la modification de véhicules accessibles aux fauteuils roulants.

En janvier 2009, la Nouvelle-Écosse a adopté un plan d'action sur les changements climatiques. Un des éléments de ce plan constitue l'élaboration d'une stratégie de transport durable, la consultation avec la population et les groupes concernés, et l'examen de tous les aspects liés au transport, dont les transports publics, le transport actif, le financement et l'aménagement du territoire.

En 2009, le ministère des Services et des Relations municipales de la Nouvelle-Écosse se propose de réaliser l'étude de la stratégie des transports publics durables de la Nouvelle-Écosse dans le cadre de la stratégie du transport durable. Cette étude déterminera l'orientation stratégique, les priorités d'investissement et les rôles et responsabilités de la province et des municipalités pour ce qui est de favoriser le transport durable des personnes pour l'avenir. Cette étude comprendra un ensemble de principes directeurs, de l'information documentaire et les résultats des consultations, ainsi que les politiques et règlements d'urbanisme de la province et des municipalités qui ont trait aux transports publics durables et à la réduction en général des émissions de gaz à effet de serre produites par les automobiles.

Autres provinces et territoires

Outre les provinces décrites ci-dessus, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest, ont aussi des réseaux de transport en commun sur leur territoire. Même si aucun exemple n'est fourni dans le présent rapport, certaines sommes ont été investies au cours des dernières années dans ces réseaux de transport en commun et les collectivités qu'ils desservent. Ces provinces et territoires ont également des plans et des besoins d'investissement qui seront pris en considération dans le développement du transport en commun au Canada au cours des années à venir.

Financement du transport en commun par les municipalités

Les administrations municipales sont des partenaires clés pour le financement du transport en commun au pays. Les investissements dans le transport en commun au Canada reposent sur les tarifs imposés aux usagers du transport en commun et sur les taxes imposées aux contribuables des municipalités. Par exemple, à Toronto, plus de 70 % des coûts d'exploitation annuels de la Commission du transport en commun de Toronto (Toronto Transit Commission) sont couverts par les usagers du transport en commun. En plus de contribuer aux coûts d'exploitation, la ville de Toronto fournit plus de 50 % des fonds pour les dépenses de capital annuelles associées au transport en commun.

Les fonds municipaux pour les dépenses d'exploitation et les dépenses de capital proviennent en grande partie des taxes foncières. Mais cette source de financement ne suffit pas à couvrir les dépenses des transports publics, et les taxes foncières doivent aussi servir à financer d'autres formes d'infrastructures municipales. D'après l'ACTU, en 2007, les municipalités du Canada ont assumé 59 % des coûts totaux d'exploitation du transport en commun et 18,6 % des dépenses de capital. Les provinces ont assumé 11,4 % des coûts d'exploitation et 48,8 % des dépenses de capital. La contribution du gouvernement fédéral équivalait à 0,09 % des coûts d'exploitation et à 29,5 % des dépenses de capital des municipalités.⁸

En 2007, le Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités a recommandé l'adoption d'une approche nationale de soutien du transport en commun étant donné les impacts nationaux du transport en commun sur les plans économiques, sociaux et environnementaux. En plus de recommander une meilleure planification, des incitatifs d'utilisation du transport en commun, de la recherche et des mesures de reddition des comptes, les maires ont recommandé que le gouvernement fédéral fournisse 2 milliards de dollars chaque année pour les projets d'immobilisations du transport en commun.

Les maires des grandes villes ont également souligné la nécessité de financer le transport en commun dans les petites collectivités. Selon eux, les provinces et territoires devraient concevoir des programmes de financement bien adaptés et bien ciblés pour financer et appuyer les réseaux de transport en commun plus petits. Toujours selon eux, cette approche fera en sorte que les

⁸ Association canadienne du transport urbain, *Canadian Transit Fact Book 2007* (Toronto, 2008). Toutefois, il est important de souligner qu'aucun programme de financement du gouvernement fédéral ne soutient les activités du transport en commun, ce qui soulève certaines questions au sujet de ces statistiques.

réseaux plus petits ne seront pas en concurrence avec les gros réseaux pour obtenir des fonds provenant de la même enveloppe budgétaire.⁹

Financement du transport en commun par le gouvernement fédéral

Comme nous l'expliquions ci-dessus, les transports publics sont un champ de compétence provincial, territorial et municipal. La participation du gouvernement fédéral dans le secteur des transports publics, y compris le financement, est entièrement fondée sur le respect absolu des champs de compétence.

Les investissements effectués chaque année par le gouvernement fédéral dans les infrastructures de transports publics ont beaucoup augmenté au cours des dernières années et ils devraient atteindre un milliard de dollars pour l'exercice 2008-2009. De plus, le potentiel d'investissement dans le transport en commun est très grand pour les années à venir en vertu du plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars si les provinces et territoires choisissent d'accorder la priorité au transport en commun par rapport aux autres investissements dans les infrastructures.

De 2001 à 2005, le gouvernement fédéral a lancé d'importants programmes de financement des infrastructures, en vertu desquels les infrastructures de transports publics constituaient une catégorie de financement admissible. Le Programme infrastructure Canada, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale représentaient ensemble un engagement de 8,25 milliards de dollars. De ce montant, environ 1,84 milliard de dollars seront investis dans les transports publics entre 2002 et 2014.

Le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE), annoncé en 2005, prévoyait le versement de 5 milliards de dollars aux infrastructures municipales durables sur le plan environnemental de 2005 à 2010. Le budget de 2007 prévoyait un autre montant de 8 milliards de dollars pour la période allant de 2010 à 2014. Le FTE constitue une source majeure de financement prévisible à long terme du gouvernement fédéral. Les municipalités choisissent des projets admissibles et conformes aux paramètres du programme; les transports publics constituent une catégorie admissible. Au cours des exercices 2005-2006 et 2006-2007, environ 25 % des dépenses engagées, soit 217 millions de dollars, ont été destinés aux transports publics. Au cours de l'exercice 2007-2008, 29 % du FTE, soit un total de 270 millions de dollars, ont été destinés aux transports publics.

Certains grands centres urbains ont consacré 100 % des fonds qui leur ont été versés par le FTE aux transports publics. Par exemple, pour la période allant de 2005 à 2010, Toronto, la région métropolitaine de Vancouver et Edmonton ont consacré 407 millions de dollars, 307 millions de dollars et 108 millions de dollars respectivement au transport en commun.

Le Fonds destiné au transport en commun (FTC) de 400 millions de dollars prévoyait des investissements dans les infrastructures de transport en commun à partir des exercices 2005-2006.

La première Fiducie d'investissement pour les transports en commun, qui a été annoncée dans le budget de 2006, prévoyait le versement d'un montant de 900 millions de dollars de 2006 à 2009

⁹ Fédération canadienne des municipalités, *Stratégie nationale des transports en commun du Caucus des maires des grandes villes* (Ottawa, 2007).

pour les dépenses en capital dans le transport en commun et les infrastructures dans le but de réduire la congestion routière, ainsi que les émissions de dioxyde de carbone et autres. De plus, le budget de 2006 prévoyait une somme de 1,5 milliard de dollars pour l'Éco-fonds, qui a été conçu pour appuyer les programmes provinciaux et territoriaux de lutte aux changements climatiques, y compris par le transport en commun. Le budget 2006 comprenait également le crédit d'impôt pour le transport en commun pour les usagers de laissez-passer des services de transport en commun, ce crédit d'impôt ayant d'ailleurs été renouvelé dans le budget de 2007.

Le Fonds Chantiers Canada, un programme de sept ans de 33 milliards de dollars annoncé en 2007, a énormément augmenté les sommes de financement disponibles. Une partie importante de ces fonds peut être consacrée au transport en commun si les provinces, territoires et municipalités choisissent de faire du transport en commun une priorité. Les éléments du plan Chantiers Canada sont les suivants :

- le Fonds Chantiers Canada de 8,8 milliards de dollars, en vertu duquel le transport en commun est une priorité, à l'instar des infrastructures de traitement et d'épuration des eaux, du réseau routier national de base et de l'énergie verte. Le Fonds prévoit aussi des montants spéciaux pour les projets mis en place dans les collectivités dont la population est inférieure à 100 000 habitants;
- le Fonds de la taxe sur l'essence, qui prévoit un montant de 2 milliards de dollars par année d'ici 2010, pour un total de 11,8 milliards de dollars d'ici 2014;
- le plein remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS) pour les municipalités, qui fournira 5,8 milliards de dollars en financement flexible additionnel d'ici 2014 et qui permettra aux municipalités de consacrer des sommes plus grandes à leurs priorités, notamment au transport en commun;
- l'Initiative de financement de base pour les provinces et les territoires de 2,275 milliards de dollars, qui fournit à chaque province et territoire une somme de 25 millions de dollars par année dans le but d'appuyer les priorités de la province ou du territoire en matière d'infrastructure de base;
- le Fonds des partenariats publics-privés de 1,25 milliard de dollars, qui finance les projets selon leur mérite.

Le plan Chantiers Canada repose sur la flexibilité et le respect des compétences, ce qui signifie que le niveau de financement consacré au transport en commun, ou à tout autre secteur, dépend grandement des priorités fixées par les secteurs provinciaux-territoriaux et municipaux.

Le budget de 2008 annonçait la création de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun de 2008 de 500 millions de dollars, laquelle prévoit un financement supplémentaire pour le soutien de projets d'immobilisations liés à des infrastructures de transport en commun. Les fonds de la Fiducie, qui sont attribués aux provinces et territoires selon une allocation par habitant, financeront des projets tels que l'aménagement de voies réservées au transport en commun rapide, au transport par rail, aux autobus de transport en commun, aux véhicules à occupation multiple et aux bicyclettes.

De plus, le budget de 2008 confirmait que le Fonds de la taxe sur l'essence serait une mesure permanente de 2 milliards de dollars par année à compter de 2014, ce qui fournira aux municipalités des fonds prévisibles et durables à long terme et ce qui aidera les provinces à mieux planifier et gérer leurs besoins d'infrastructure.

À la lumière du climat économique actuel, le budget de 2009 prévoit des fonds d'environ 12 milliards de dollars pour la construction de nouvelles infrastructures au cours des deux prochains exercices, et le transport en commun constitue l'une des catégories admissibles à ces fonds. De plus, le processus d'approbation des projets sera simplifié et le versement des fonds sera accéléré en vertu du plan Chantiers Canada. Ces sommes seront investies pour aider le Canada à émerger de la crise économique avec des infrastructures plus modernes et plus écologiques, lesquelles sont les bases de toute croissance économique durable à long terme.

Le nouveau Fonds de stimulation de l'infrastructure de 4 milliards de dollars contribuera à la mise en oeuvre de projets de remise en valeur des infrastructures provinciales, territoriales et municipales, y compris celles du transport en commun. Des fonds pourront être versés pendant deux ans pour les projets dont la construction sera entreprise en 2009-2010. Le gouvernement fédéral financera jusqu'à 50 % des coûts des projets admissibles.

Le budget fédéral de 2009 comprend également plusieurs amendements de lois et de règlements qui assureront une approbation plus efficace des projets dans le cadre du plan Chantiers Canada et d'autres initiatives de financement. En ce qui concerne les projets qui requièrent une évaluation environnementale du gouvernement fédéral, les règlements prévoient qu'une seule évaluation environnementale peut répondre aux exigences du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial-territorial, sous réserve d'un accord avec la province ou le territoire. Grâce à ces changements, on s'attend à ce que les délais d'approbation requis de la part du gouvernement fédéral pour les projets majeurs soient écourtés d'une période pouvant aller jusqu'à 12 mois.

Afin d'accélérer la construction des projets communautaires, le budget de 2009 prévoit de nouveaux fonds pouvant atteindre 500 millions de dollars sur une période de deux ans dans le cadre du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada. De plus, le paiement des sommes octroyées en vertu de l'Initiative de financement de base pour les provinces et les territoires sera accéléré; pendant les deux prochaines années, jusqu'à un milliard de dollars de ces fonds du gouvernement fédéral seront reportés et mis à la disponibilité des projets d'infrastructure, y compris les projets des transports urbains. Le budget de 2009 identifie deux projets de transports publics dont les dépenses en capital pourraient être accélérées, soit le projet de revitalisation de la gare Union de Toronto et le projet Evergreen Line de Vancouver, et ce budget annonce aussi que le Fonds des partenariats publics-privés comprendra un premier appel de propositions en 2009-2010. Les projets liés au transport en commun font partie d'une catégorie de projets admissibles.

Ci-dessous sont indiqués certains des projets de transports publics que le gouvernement fédéral s'est engagé à financer ou qu'il a déjà financés, ainsi que les sommes engagées par le gouvernement fédéral. Cette liste n'indique pas tous les projets approuvés et ne comprend pas les projets sont actuellement subventionnés dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence.

- Prolongement du service de métro Spadina de Toronto-York : 697 millions de dollars (Fonds Chantiers Canada et Fiducie d'investissement pour les transports en commun de 2006)
- Service Ligne Canada de Vancouver : 450 millions de dollars (Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et autres sources)
- Service Evergreen Line de la région métropolitaine de Vancouver : 416,7 millions de dollars (Fonds Chantiers Canada et Fonds d'investissement pour les transports en commun de 2008)
- Améliorations au réseau GO Transit de la région métropolitaine de Toronto : 385 millions de dollars (Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique)
- Modernisation et remise en état du réseau de transport en commun de Toronto (Toronto Transit Commission) : 350 millions de dollars (Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique)
- Réseau de transport en commun rapide de Sheppard East : 333 millions de dollars (Fonds Chantiers Canada)
- Ensemble d'améliorations au réseau GO Transit : 250 millions de dollars (Fonds Chantiers Canada)
- Réseau de transport en commun rapide de la région York de l'Ontario, phases I et II du projet VIVA : 135 millions de dollars (Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique)
- Expansion du transport en commun d'Edmonton : 100 millions de dollars (Fonds Chantiers Canada)
- Réseau de transport rapide AcceleRide de Brampton, en Ontario : 95 millions de dollars (Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique)
- Réseau de transport en commun rapide de Calgary : 90 millions de dollars (Fonds Chantiers Canada)
- Mississauga, réseau de transport en commun rapide par autobus de l'Ontario : 83 millions de dollars (Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique)
- Améliorations au plan de transport en commun de la Colombie-Britannique : 118,3 millions de dollars (Fonds Chantiers Canada)
- Réseau de transport en commun rapide de Winnipeg : 17,5 millions de dollars (Fonds d'investissement pour les transports en commun de 2008)
- Whitehorse, autobus à faibles émissions : 0,5 million de dollars (Fonds d'investissement pour les transports en commun de 2008)

Outre le financement des infrastructures, le gouvernement fédéral soutient le transport en commun par différentes initiatives ciblées, notamment comme suit :

- le Programme de démonstration en transport urbain de 40 millions de dollars a financé des projets de démonstration de nouveaux services de transport en commun auxquels ont été intégrés l'aménagement du territoire, le transport actif et des mesures de gestion de la demande en transport qui favorisent la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES);
- le programme écoMOBILITÉ de 10 millions de dollars qui vise à réduire les émissions de GES attribuables aux transports par la mise en place de mesures de gestion de la demande

en transport qui encouragent l'utilisation du transport en commun et d'autres options de transport durable;

- en juin 2006, le Cabinet fédéral a approuvé des fonds de 115 millions de dollars sur une période de cinq ans afin de répondre aux besoins en matière de sécurité dans les secteurs le plus à risque du transport en commun urbain et par rail des passagers. De ce montant, un montant de 80 millions de dollars a été attribué au programme de contribution Sûreté-Transit pour la mise en place de mesures de sécurité initiales, dont l'établissement d'évaluations des risques et de plans de sûreté, pour une formation améliorée aux employés et une meilleure sensibilisation du public, ainsi que pour la sécurité physique et les communications;
- Transports Canada participe au déploiement des technologies innovatrices et à divers projets de recherche, de développement et de démonstration ayant trait au transport en commun par l'entremise du Centre de développement des transports et du programme Systèmes intelligents de transport. La protection des liaisons autobus-train et l'établissement d'un horaire dynamique et de trajets flexibles de transport en commun constituent deux exemples de ces technologies.

En conclusion, l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard du transport en commun s'est intensifié grâce à l'ensemble des diverses mesures prises, dont l'augmentation exponentielle des fonds pour les dépenses en capital, et ce, dans le respect des champs de compétence de chacun.

Un impact majeur : des investissements qui rapportent

Il ne fait aucun doute que tous les ordres de gouvernement ont augmenté les investissements qu'ils ont effectués dans le transport en commun au cours des dernières années et qu'ils planifient continuer à augmenter le financement destiné à divers projets et programmes au cours des années à venir. Mais la demande en transport en commun continue de croître. Le fait que les besoins surpassent ceux qui avaient d'abord été prévus dans le rapport de 2005 est le résultat de plusieurs facteurs, dont les suivants :

- une demande accrue de services de transport en commun dans les grands centres urbains et dans les petites collectivités;
- en raison de cette demande accrue, certains réseaux de transport en commun atteignent leur pleine capacité et doivent assurer l'expansion de leurs services;
- le besoin de maintenir et de renouveler les infrastructures de transport en commun et les parcs de véhicules.

Les investissements sans précédent effectués dans le transport en commun ont produit de nombreux impacts et ont donné lieu à de nombreuses réussites au cours des dernières années. Ci-dessous sont décrits certains de ces impacts et certaines de ces réussites.

Les impacts directs des investissements effectués dans le transport en commun urbain se reflètent dans les caractéristiques des réseaux et des parcs de véhicules, ainsi que dans les données d'exploitation. Le résumé annuel des statistiques sur le transport en commun au Canada de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) constitue l'une des sources qui présentent de telles données. Les membres de l'ACTU, qui représentent la plupart des réseaux de transport en commun urbain du Canada, fournissent des données sur une base volontaire. Ces données fournissent des renseignements intéressants sur l'état du transport en commun au Canada. On y retrouve des renseignements sur l'achalandage, les dépenses et la consommation d'énergie. Les données présentées dans le tableau 1 sont tirées des résumés annuels de l'ACTU pour 2005 (année à laquelle le premier rapport du Groupe de travail a été publié) et pour 2007 (l'année la plus récente pour laquelle des données de l'ACTU sont disponibles).

- L'achalandage du transport en commun est en hausse continue au Canada. L'achalandage (passagers du service régulier) a augmenté d'environ 6,5 % depuis 2005 conformément à la tendance stable signalée par l'ACTU au cours des dix dernières années. Par exemple, en Ontario, depuis 2003, l'achalandage du transport en commun a augmenté d'environ 102 millions de déplacements de passagers et le nombre de déplacements de véhicules a diminué de 85 millions. En Ontario, en 2007, l'achalandage total du transport en commun était de presque 780 millions de déplacements, ce qui correspond à une hausse de 3,5 % par rapport à 2006.¹⁰

¹⁰ Association canadienne du transport urbain, *Ontario Urban Transit Fact Book, 2007 Operating Data* (Toronto, 2008).

Tableau 1 : ACTU : Caractéristiques des réseaux de transport en commun en 2005 et 2007

Vue d'ensemble	2005	2007	Différence
Nombre de réseaux de transport en commun examinés	107	105	-1,9 %
Nombre de trajets fixes	2 983	2 915	-2,3 %
Kilomètres (km) parcourus par les véhicules productifs	862 605 967	905 457 118	5,0 %
Nbre de passagers du service régulier	1 654 402 211	1 761 208 215	6,5 %
Services (heures véh. prod./ hab.)	1,70	1,84	8,2 %

Véhicules productifs actifs	2005	2007	Différence
Accessibles	8 414	10 925	29,8 %
Non accessibles	7 166	5 647	-21,2 %
Total	15 580	16 572	6,4 %

Consommation d'énergie	2005	2007	Différence
Diésel (litres)	396 477 216	366 099 641	-7,7 %
Biodiésel (litres)	14 612 210	98 760 474	575,9 %
Gaz naturel (mètres cubes)	13 120 507	10 969 976	-16,4 %
Électricité (kilowatts-heure)	811 686 164	839 639 580	3,4 %

Dépenses directes d'exploitation	2005	2007	Différence
Activités de transport	1 968 613 719 \$	2 301 895 363	16,9 %
Carburant	368 321 097 \$	441 625 750	19,9 %
Entretien des véhicules	877 502 629 \$	1 003 748 459	14,4 %
Maintenance	381 112 781 \$	411 520 532	8,0 %
Frais généraux et administration	501 164 070 \$	588 539 115	17,4 %
Total des dépenses d'exploitation	4 786 379 404 \$	5 388 221 131	12,6 %
Dépenses d'exploitation par passager	2,56 \$	2,76 \$	7,8 %

Dépenses en capital (\$)	2005	2007	Différence
Véhicules	760 707 008	1 138 932 171	49,7 %
Terrains et immeubles	250 046 779	555 276 088	122,1 %
Priorités de passage et emprises ferroviaires	338 940 284	554 360 956	63,6 %
Systèmes informatiques et autres systèmes automatisés	107 507 298	137 852 848	28,2 %
Autres	146 429 537	85 202 270	-41,8 %
Total des dépenses en capital	1 603 630 906	2 471 624 333	54,1 %

Fonds pour les dépenses de capital (\$)	2005	2007	Différence
Contribution du gouv. fédéral	223 377 882	599 041 295	168,2 %
Contribution des provinces	494 914 973	991 380 913	100,3 %
Contribution des municipalités	370 395 214	378 546 796	2,2 %
Autres contributions (ex. fonds de réserve, etc.)	152 789 352	59 335 554	-61,2 %
Total des fonds pour les dépenses de capital	1 241 477 421	2 028 304 558	63,4 %

Source : ACTU, données extraites des statistiques sur le transport en commun (*Transit Stats*) pour 2005 et 2007, statistiques du transport en commun pour l'industrie du transport en commun urbain du Canada (*Transit Statistics for the Canadian Urban Transit Industry*) (à l'exclusion des services de transport en commun spécialisés)

- La distance totale parcourue chaque année par les véhicules de transport en commun a augmenté de 5 % de 2005 à 2007. La quantité de services de transport en commun offerte, comme l'indiquent les heures d'utilisation des véhicules productifs par habitant, a aussi augmenté de 2005 à 2007, soit de 8,2 %. Dans la région de Québec, par exemple, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) poursuit le développement de l'offre de service. Le niveau de service pour 2008 représente une augmentation de 11,8 % par rapport au service offert en 2006.
- Toutes les dépenses d'exploitation du transport en commun signalées ont beaucoup augmenté, les dépenses d'exploitation totales ayant subi une hausse de 12,6 % par rapport à 2005.
 - Parmi les dépenses d'exploitation, les coûts du carburant sont les dépenses qui ont subi la plus forte hausse de 2005 à 2007, soit une hausse de 19,9 %.
 - Dans ce contexte, il est intéressant de souligner que la quantité de biodiésel utilisée affiche une hausse marquée et que les quantités d'essence diésel régulier et de gaz naturel utilisées marquent un recul de 7,7 % et de 16,4 %, respectivement.
- Les dépenses d'exploitation totales par passager ont augmenté de 7,8 % de 2005 à 2007. Utilisé en tant qu'indicateur de la rentabilité par l'ACTU, ce ratio a augmenté d'environ 10 cents par année au cours des dernières années,¹¹ ce qui suggère que le rendement financier connaît certaines difficultés malgré la hausse de l'achalandage et du financement.
- Les contributions des gouvernements fédéral et provinciaux aux programmes de financement des dépenses de capital ont beaucoup augmenté au cours des dernières années. Les fonds pour les dépenses de capital ont augmenté de 63,4 %.
- En 2007, plus de 90 % des dépenses de capital ont été consacrées aux véhicules, aux terrains et immeubles et aux priorités de passage et emprises ferroviaires.
 - Par rapport à 2005, les dépenses de capital consacrées aux véhicules de transport en commun ont augmenté de près de 50 %.
- La taille des parcs de véhicules n'a augmenté que de 6,4 %. Toutefois, on note une hausse plus grande du nombre de véhicules accessibles et une diminution du nombre de véhicules non accessibles dans les parcs de véhicules. Ces données suggèrent que les dépenses récemment effectuées ont grandement contribué à augmenter le nombre de véhicules remplacés par des véhicules accessibles.

Bien que le résumé des statistiques sur le transport en commun de l'ACTU ne comprenne pas de données sur l'âge moyen des parcs de véhicules, les données fournies par les membres provinciaux du Groupe de travail sur les transports urbains démontrent l'impact produit par la hausse des investissements sur l'âge des véhicules des parcs de véhicules de transport en commun. Par exemple,

¹¹ Association canadienne du transport urbain, données extraites des statistiques sur le transport en commun (*Transit Stats*) pour 2002, 2004 et 2007 (Toronto, 2003, 2005, 2008).

- les investissements consacrés aux véhicules de transport en commun par train léger à Calgary ont abaissé l'âge moyen du parc de véhicules à 14,7 ans (par rapport à 15,9 ans en 2005);
- les investissements consacrés aux nouveaux autobus ont abaissé l'âge moyen des parcs de véhicules de 14,6 ans à 10,8 ans à Toronto et de 13,0 ans à 8,0 ans à Fredericton;
- dans la région de Québec, l'âge moyen des autobus est passé de 9,4 ans en 2004 à 7,3 ans en 2008, et on estime qu'il baissera à 6,6 ans en 2011.

Cette baisse de l'âge des parcs de véhicules améliorera la qualité et la fiabilité du service, réduira les coûts d'entretien et diminuera les impacts environnementaux grâce à l'utilisation des véhicules plus récents qui remplaceront les anciens véhicules.

Outre les impacts directs des investissements observés dans les données d'achalandage des réseaux de transport en commun, de nombreux impacts et bénéfices indirects devraient également découler de ces investissements. Ci-dessous sont indiqués quelques-uns de ces impacts et bénéfices.

- *Accessibilité améliorée*

Les investissements faits dans le transport en commun peuvent améliorer les services offerts ou augmenter la quantité de services offerts, ce qui améliore l'accès. L'amélioration de l'accès peut entraîner une hausse de l'achalandage, une hausse de la mobilité pour les groupes de la population qui n'ont pas d'automobile et une baisse de l'utilisation et de la dépendance associées aux options moins efficaces comme l'automobile à un seul occupant.

- *Nouveaux développements urbains*

L'accès aux services de transport en commun, nouveaux et améliorés, peut encourager et attirer de nouveaux développements axés sur le transport en commun. Lorsque le transport en commun devient un point d'attraction dans la communauté, ces développements peuvent également adopter des modèles plus efficaces d'aménagement du territoire, accueillir une population de plus grande densité et offrir des services adaptés au transport en commun. L'adoption de modèles d'aménagement du territoire plus efficaces peut permettre aux réseaux de transport en commun d'être plus économiques et d'avoir un fonctionnement plus rentable.

- *Avantages pour l'environnement*

L'amélioration des services de transport en commun peut également entraîner une hausse de la part modale du transport en commun par rapport à l'automobile, ce qui peut contribuer à une réduction de la congestion routière et à une réduction des GES et des émissions de polluants atmosphériques. Par exemple, le plan de transport en commun de l'Ontario prévoit 800 millions de nouveaux déplacements en transport en commun par année, ce qui devrait éliminer 300 millions de déplacements en automobile des routes de la grande région de Toronto et réduire les émissions de dioxyde de carbone dans la région de 10 mégatonnes d'ici 2020.¹² Le plan d'action sur les changements climatiques du Québec de 2006 comprend des cibles et prévoit des fonds pour deux objectifs liés au

¹² Ministère des Transports de l'Ontario, communiqué de presse : *Le plan d'action du gouvernement McGuinty en matière de transport urbain rapide va faire progresser l'économie* (Toronto, 15 juin 2007).

transport en commun qui favoriseraient le développement et l'utilisation des transports publics et des modes de transport autres que l'automobile. Ces deux actions peuvent réduire la quantité d'équivalents de CO₂ produite ou éliminer 130 kilotonnes d'équivalents de CO₂.¹³

En décembre 2007, le Québec s'est classé au premier rang des provinces et États dans l'est de l'Amérique du Nord pour la réduction des émissions de GES. Bien qu'il soit trop tôt pour quantifier la contribution précise du transport en commun en ce qui concerne cette réduction, on sait que le rôle du transport en commun est important puisque le secteur des transports est celui qui produit le plus d'émissions de GES au Québec.

- *Avantages pour l'économie*

Les transports publics offrent de nombreux avantages sur le plan économique, de même que l'amélioration et l'expansion des réseaux de transports publics. La disponibilité des services de transport en commun peut réduire le nombre de déplacements en automobile et la congestion routière dans les centres urbains, ce qui fait sauver du temps et épargner de l'argent aux usagers et ce qui rend le déplacement des personnes et des marchandises plus efficace et plus efficient. Les secteurs où la congestion routière est moins grande et qui sont bien desservis par le transport en commun sont plus attractifs pour les entreprises. Toute réduction des délais de déplacement, des coûts de déplacement et des taux de collision grâce à la réduction de la congestion routière est aussi avantageuse sur le plan économique. Selon l'American Public Transportation Association, chaque dollar investi dans le transport public produit en moyenne six dollars en retombées économiques.¹⁴

Selon la Chambre de commerce du Canada, l'accès aux routes et aux transports publics est un facteur clé qui influe sur les décisions prises par les entreprises en ce qui concerne leur emplacement et leur expansion.¹⁵ La congestion urbaine peut aussi influencer sur la décision d'une entreprise d'investir ou d'étendre ses opérations dans une région en particulier. De nombreuses études démontrent que les industries de transport des marchandises de Toronto, de Montréal, d'Ottawa et de la région métropolitaine de Vancouver subissent les effets négatifs de la congestion routière. Une utilisation accrue du transport en commun pourrait réduire la congestion routière et stimuler l'économie.

De même, dans une économie fondée sur le savoir, il est davantage important que les bons travailleurs puissent se rendre efficacement aux bons lieux de travail. Le transport en commun augmente l'efficacité du marché du travail en permettant aux travailleurs de se rendre là où ils doivent aller.¹⁶

Le développement axé sur le transport en commun peut également augmenter les valeurs des propriétés commerciales et résidentielles. À Toronto, les propriétés situées à

¹³ Gouvernement du Québec, *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir. Plan d'action 2006-2012* (Québec, 2008)

¹⁴ American Public Transportation Association, *Public Transportation Takes Us There*
<http://www.publictransportation.org/takesusthere/>

¹⁵ Chambre de commerce du Canada, *Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada* (Ottawa, 2002).

¹⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal* (Montréal, 2004).

460 mètres et moins d'une station de transport en commun rapide ont une valeur de 15 % supérieure à celles des autres propriétés.¹⁷

- *Avantages pour la santé*

La diminution de l'utilisation de l'automobile et la réduction de la congestion routière et des émissions peuvent être avantageuses pour la santé de tous les Canadiens. Depuis 2003, les émissions de GES produites par les automobiles en Ontario ont été réduites d'environ 350 000 tonnes.¹⁸

Les perspectives d'avenir : expansion du transport en commun urbain

Les investissements faits à ce jour dans le transport en commun ont eu des impacts directs et indirects qui ont commencé à rapporter et qui continueront de rapporter. Mais les réussites récentes suscitées par des investissements encore plus grands ont généré une demande accrue de services de transport. Certains réseaux atteignent leur pleine capacité et ils doivent améliorer et étendre leurs activités pour répondre aux besoins des populations et des économies en croissance. Les petites collectivités qui n'ont toujours pas de réseau de transport en commun connaissent les avantages d'un tel réseau et étudient la possibilité d'offrir de nouveaux services. Les plans municipaux axés sur la durabilité environnementale misent sur le transport en commun pour atteindre leurs objectifs.

Il demeure essentiel que tous les ordres de gouvernement continuent d'appuyer le transport en commun urbain. Toutefois, les projets de transport en commun demeurent en concurrence avec d'autres secteurs d'investissement dans les infrastructures pour l'obtention des fonds versés par tous les ordres de gouvernement. Les membres provinciaux du Groupe de travail appuient fortement une hausse des investissements du gouvernement fédéral dans le transport en commun, y compris la création d'un programme de financement fédéral à long terme destiné au transport en commun. Pour sa part, le gouvernement fédéral fournit un financement plus élevé que jamais au transport en commun, et les fonds qu'il y consacre sont passés de presque nuls au début de la décennie à environ un milliard de dollars pour l'exercice 2008-2009, et ce, dans le respect absolu des champs de compétence des gouvernements.

Les membres du Groupe de travail sur les transports urbains ont identifié une vaste gamme de projets de transport en commun qui sont planifiés dans leur province ou territoire pour les prochaines années. Comme l'indiquent les paragraphes qui suivent, ces projets nécessiteront un financement total de plusieurs milliards de dollars.

La province de l'**Ontario** s'est engagée à mettre en place des collectivités viables qui fournissent un juste équilibre entre les options de transport pratiques, confortables et sécuritaires dans la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton. Avec une population d'environ six millions de personnes, cette région devrait atteindre 8,6 millions de personnes d'ici 2031.¹⁹

¹⁷ Idem

¹⁸ Ministère des Transports de l'Ontario, communiqué de presse : *La taxe sur l'essence fait carburer les transports en commun* (Toronto, 6 mars 2009).

¹⁹ Ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique de l'Ontario, *Place à la croissance : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe* (Toronto, 2006).

Afin de mieux gérer cette croissance, on a élaboré un plan régional des transports (Regional Transportation Plan) de 25 ans afin de mieux cibler les investissements futurs dans les transports dans cette région. Ce plan veillera à ce que la planification des transports tienne compte des réseaux de transport en commun locaux, du réseau GO Transit, des routes principales et des nouvelles infrastructures de transport en commun. Les liaisons entre les différents modes de transport et entre les collectivités seront fluides, et les transports publics pourront faire concurrence à l'automobile en tant qu'option de transport. La mise en place de ce plan réduira la congestion routière, améliorera la qualité de l'air et favorisera le développement urbain durable.

On prévoit construire plus de 1 200 kilomètres de nouvelles lignes de transport en commun rapide, notamment en prolongeant les lignes de métro, en offrant un service express et régional de transport par train ainsi qu'un service de transport en commun rapide régional (p. ex. le transport rapide par train léger ou autobus). Une fois ce plan mis en place, 80 % des résidents de la région résideront à 2 km ou moins d'un réseau de transport en commun rapide.

La priorité sera accordée à l'amélioration des liaisons de transport en commun vers l'aéroport Pearson et la gare Union de Toronto – deux des principaux noyaux de transport de la province. Des services de transport en commun rapide pourront être utilisés à partir de l'aéroport Pearson dans toutes les directions. La gare Union sera élargie et revitalisée à des coûts de 640 millions de dollars pour que sa capacité soit améliorée et pour que des liaisons fluides soient offertes entre les différents modes de transport.

Les usagers du transport en commun pourront plus facilement se déplacer dans la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton grâce à la mise en place de la technologie spécialisée. Un système intégré d'encaissement du prix des billets permettra aux navetteurs d'utiliser le transport en commun d'Oshawa à Hamilton. Des projets d'expansion future à Ottawa permettront également la mise en place de mesures intégrées.

Les coûts des projets proposés dans le plan régional des transports de Toronto-Hamilton (Toronto-Hamilton Regional Transportation Plan) sont estimés à deux milliards de dollars par année pour les 25 prochaines années. La province de l'Ontario s'est déjà engagée à investir un montant initial de 11,5 milliards de dollars pour la mise en oeuvre du plan, et une contribution supplémentaire de 6 milliards de dollars a été demandée au gouvernement fédéral.

En avril 2009, l'Ontario a annoncé que la province investirait 9 milliards de dollars pour la mise en oeuvre de grands projets d'infrastructure dans le secteur du transport en commun dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Les projets de transport en commun rapide comprennent la construction, la remise en état et l'expansion des corridors de transport en commun rapide par train léger et par autobus qui font partie des priorités du plan régional des transports, y compris la construction d'une ligne de transport en commun rapide est-ouest de 30 kilomètres du centre de Toronto à l'aéroport Pearson, l'aménagement d'une ligne de train léger de 23 kilomètres allant d'est en ouest aux limites nord de la ville de Toronto et une expansion majeure des services d'autobus rapibus dans la région de York au nord de Toronto.

En **Colombie-Britannique**, des fonds d'environ 14 milliards de dollars sont requis d'ici 2020 pour la mise en oeuvre des plans d'expansion, qui comprennent notamment :

- quatre lignes de transport en commun, nouvelles et améliorées, desservant les collectivités de la région métropolitaine de Vancouver;
- de nouvelles lignes de RapidBus BC,
- 1500 nouveaux autobus de technologie verte,
- de nouvelles voitures de train pour le transport en commun rapide,
- des portes électroniques et des caméras en circuit fermé aux stations de transport en commun rapide,
- un système de carte intelligente pour le transport en commun rapide et les usagers des services d'autobus.

La province s'est engagée à investir 4,75 milliards de dollars pour mettre ce plan en oeuvre, et elle demande au gouvernement fédéral d'investir des sommes additionnelles de 3,1 milliards de dollars.

Par l'entremise de son plan pour le transport en commun (Provincial Transit Plan), la province, en partenariat avec le gouvernement fédéral et les administrations locales, s'est engagée à investir 2,9 milliards de dollars, ce qui démontre sa détermination à faire de ce plan une réalité opérationnelle :

- service Ligne Canada – train léger sur rail de Vancouver jusqu'à l'aéroport et jusqu'à Richmond;
- service de rapibus de la route 1 – service de rapibus le long de la route 1 de la ville de Langley jusqu'à Burnaby et la ligne de train léger sur rail Millennium,
- parc d'autobus à hydrogène – 20 nouveaux autobus et installations opérationnelles,
- autre expansion du parc de véhicules et projets d'infrastructure de transport en commun.

En **Alberta**, on prévoit que près de 9 milliards de dollars devront être investis pour les dépenses en capital dans le secteur du transport en commun et que la principale priorité demeurera l'expansion du réseau.

En **Saskatchewan**, on prévoit que plus de 78 millions de dollars devront être investis jusqu'en 2014. L'expansion des infrastructures ainsi que l'entretien et le renouvellement du parc de véhicules nécessiteront des investissements correspondant à près des trois quarts du total des investissements requis.

Au **Manitoba**, la ville de Winnipeg a approuvé un plan d'amélioration du transport en commun en février 2006. Ce plan comprenait les initiatives suivantes : l'achat de nouveaux véhicules, y compris de nouveaux autobus utilisant le diesel propre et des carburants autres que l'essence; la mise en place de systèmes intelligents de transport comme SmartBus (nouveau système de gestion du parc de véhicules reposant sur la technologie mondiale de localisation ou GPS) et d'un système automatisé d'encaissement des prix des billets; l'amélioration des arrêts et des stations par l'aménagement d'abribus chauffés et de panneaux d'affichage électroniques indiquant les heures de départ des autobus aux principaux arrêts et aux arrêts achalandés; la mise en place de mesures pour le passage prioritaire des véhicules de transport en commun, dont des voies à signes en forme de losanges, des voies de contournement des files d'attente et des signaux de priorité des véhicules de transport en commun; ainsi que l'aménagement de nouveaux stationnements incitatifs. Ces initiatives seront mises en place pendant la période allant de 2007 à 2012.

Au **Nouveau-Brunswick**, on prévoit que des investissements de 57 millions de dollars seront requis.

En **Nouvelle-Écosse**, des fonds de 225 millions de dollars devraient être requis.

Selon les intentions exprimées par l'ensemble des organismes de transport du **Québec**, les usagers pourront, d'ici 2012, bénéficier d'une augmentation de l'offre de service de plus de 20 %.

En 2008, le gouvernement du Québec a annoncé plusieurs mesures montrant l'importance du transport collectif :

- 236 millions de dollars pour l'acquisition de 20 nouvelles locomotives de train de banlieue;
- 386 millions de dollars pour l'achat de 160 voitures de train de banlieue;
- 1,2 milliard de dollars pour le renouvellement des voitures de première génération du métro de Montréal;
- 750 millions de dollars pour l'achat de près de 1 300 autobus d'ici 2014.

Au total, pour la période 2009 à 2011, les interventions prévues du ministère des Transports du Québec (MTQ) en transport collectif représentent plus de 3,3 milliards de dollars.

De plus, la ville de Montréal a dévoilé en juin 2008 une proposition de son Plan de transport pour les dix prochaines années. Outre l'implantation d'une ligne de tramway au centre-ville, les grandes priorités que Montréal a identifiées sont : le prolongement du métro vers l'est, puis vers l'ouest, la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport, l'amélioration du service de train de banlieue de l'ouest de l'île, le train de l'Est, l'implantation rapide d'un vaste réseau de voies réservées pour les autobus et pour le covoiturage, le déploiement du réseau cyclable et finalement, la mise en œuvre de la Charte du piéton, l'implantation de mesures permettant d'accroître la sécurité des déplacements et, finalement, rendre accessibles toutes les stations de métro aux personnes à mobilité réduite. Ces projets, pour lesquels la contribution du gouvernement du Québec sera déterminante, représenteraient des investissements de 5,1 milliards de dollars sur dix ans.

Au-delà du financement : soutenir le transport en commun grâce à une gouvernance efficace et à d'autres méthodes

Outre le financement, les gouvernements peuvent utiliser d'autres méthodes pour appuyer le transport en commun. En effet, il ne fait aucun doute que les investissements faits dans le transport en commun ne peuvent pas produire l'effet escompté s'ils ne sont pas accompagnés d'une bonne gouvernance, de pratiques de planification efficaces et d'une bonne gestion de la demande en transport. Comme le recommande le rapport de 2005, tous les ordres de gouvernement doivent trouver une façon de collaborer plus efficacement pour améliorer le transport et la mobilité dans les centres urbains et doivent envisager de nouvelles avenues de collaboration qui vont au-delà des partenariats de financement.

Gouvernance

Certaines provinces mettent en place de nouveaux modèles de gouvernance dans leurs régions métropolitaines. Ces modèles encouragent une coordination à l'échelle de la région en ce qui concerne l'aménagement du territoire, la planification des transports et la prise de décisions. Certains prétendent qu'en ayant recours à de telles pratiques, les administrations régionales peuvent résoudre leurs problèmes d'efficacité et d'égalité relativement à la prestation des services gouvernementaux et qu'en fin de compte, cela est profitable au transport en commun.²⁰

En 1999, le district régional de la région métropolitaine de Vancouver et la province de la Colombie-Britannique ont créé TransLink, qui se voulait une réponse régionale aux problèmes de transport sur les basses terres continentales de la Colombie-Britannique. TransLink, qui est l'administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique, planifie, finance, met en place et exploite un réseau de transport intégré, tout en étant responsable des principales routes régionales et des transports publics. En vertu du modèle mis en place en 2007, TransLink a la possibilité de développer les services au-delà de la région métropolitaine de Vancouver, conformément à des ententes municipales. La région métropolitaine de Vancouver (anciennement le district régional de Vancouver) demeure responsable du plan de gestion de la croissance à long terme et du plan de gestion de la qualité de l'air de la région. TransLink demande à cette région de lui faire des suggestions pour le plan des transports à long terme.²¹

En Alberta, la province a créé le conseil régional de la capitale (Capital Region Board) au sein duquel sont représentées la ville d'Edmonton et les 24 municipalités voisines. Ce conseil a pour mandat de préparer un plan régional du transport en commun qui améliorera la mobilité du million de personnes et plus qui vit dans la grande région d'Edmonton. La province finance également l'étude du transport en commun du partenariat régional de Calgary (Calgary Regional Partnership ou CRP) et fait partie du comité technique du transport en commun du CRP. Ce comité étudie la possibilité d'aménager un réseau de transport en commun sur rail lourd dans la région. Ces initiatives reposent sur l'approche régionale de planification requise pour que les municipalités puissent offrir des services de transport en commun efficaces.

²⁰ Transportation Research Board, *Making Transit Work: Insight from Western Europe, Canada and the United States, Special Report 257* (Washington, DC : National Academy Press, 2001).

²¹ Trevor Wales, *The Road Less Travelled: TransLink's Improbable Journey from 1999 to 2008* (Burnaby : TransLink, 2008).

La gouvernance du transport en commun en Ontario s'améliore constamment. En 1967, la province de l'Ontario a créé GO Transit – un service de banlieue par rail et par autobus pour la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton – et elle assumait ainsi la pleine responsabilité des coûts des immobilisations et du déficit d'exploitation de GO Transit. En 1999, la province a transféré les titres de propriété et l'exploitation de GO Transit au conseil des services de la région métropolitaine de Toronto (Greater Toronto Services Board ou GTSB). On a alors déterminé que le transport en commun devait être sous la responsabilité du secteur municipal. Même si la province a respecté certains engagements financiers déjà pris, les administrations municipales, par l'entremise du GTSB, sont devenues responsables des dépenses en capital et des coûts d'exploitation de GO Transit.

En 2002, la province est redevenue responsable de GO Transit, y compris du budget de remise en état et de remplacement des immobilisations du déficit d'exploitation. Toutefois, elle a demandé aux municipalités de verser une contribution pouvant correspondre à 1/3 des coûts du capital de croissance de GO Transit.

En 2006, le gouvernement de l'Ontario a créé Metrolinx, dont le conseil d'administration était principalement composé de politiciens municipaux, afin d'améliorer la coordination et l'intégration des transports dans la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton. En 2008, Metrolinx a mis en place l'un des éléments centraux de son mandat en élaborant le plan régional des transports (Regional Transportation Plan) pour les 25 prochaines années. Ce plan est conforme au plan de croissance de la province pour la région.

En mai 2009, la province a adopté la *Loi de 2009 sur l'aménagement du réseau de transport en commun de la région métropolitaine de Toronto et de Hamilton, 2009*. Cette loi décrétait la consolidation de Metrolinx et de GO Transit en une seule organisation nommée « Metrolinx » et régie par un nouveau conseil d'administration nommé par la province et formé de personnes non élues ayant de l'expérience au sein des services ministériels et professionnels. Le mandat de Metrolinx comprend la mise en oeuvre des projets de transport en commun du plan régional des transports, l'exploitation de GO Transit, la gestion et l'exploitation des autres services de transport en commun régionaux désignés par le ministre, la supervision de l'acquisition des véhicules de transport en commun pour les municipalités de l'Ontario et la supervision éventuelle du système de carte de paiement intégré « Presto ».

Gestion de la demande en transport

Pouvant servir de complément aux pratiques d'urbanisme et de planification des transports, les stratégies de gestion de la demande en transport (GDT) peuvent permettre une utilisation plus efficace des ressources de transport.²² La GDT est une expression générale qui désigne une vaste gamme de politiques, de programmes, de services et de produits qui influent sur la manière dont les gens se déplacent, sur les raisons pour lesquelles ils se déplacent, sur le moment auquel ils se déplacent et sur l'endroit où ils se rendent afin de rendre les comportements de déplacement plus durables.²³ Les membres du Groupe de travail sur les transports urbains ont fourni des

²² Victoria Transport Policy Institute, *Online TDM Encyclopedia* (<http://www.vtpi.org/tdm/>, 2009).

²³ Transports Canada, *Centre de ressources en matière de gestion de la demande en transport* (<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/ressourcesEnGDT.htm>, 2007).

informations sur les mesures de GDT qui sont utilisées dans leur province. Ces informations ont été compilées dans un document distinct et comprennent, entre autres, des données sur les pratiques des domaines suivants : l'éducation, la promotion et la sensibilisation publique; les facteurs qui encouragent et qui découragent les déplacements; les options de déplacement durables; les pratiques auxiliaires d'urbanisme.²⁴ Il ne fait aucun doute d'après les informations compilées que toutes les provinces et tous les territoires du Canada ont mis en place des pratiques quelconques de gestion de la demande en transport.

Principaux défis

Partout au Canada, le transport en commun fera face à un certain nombre de défis au cours des années à venir.

Les modèles existants de financement et de prestation des services de transport en commun devront changer si les administrations locales continuent de contribuer aux services de transport en commun selon les niveaux de contribution actuels. Il sera peut-être possible d'augmenter la contribution des usagers du transport en commun pour couvrir les coûts d'exploitation, mais, en moyenne, les usagers du transport en commun au Canada assument déjà un pourcentage plus élevé des coûts d'exploitation que les usagers des États-Unis et de nombreux pays d'Europe. Les administrations locales font face à une grande pression : elles se doivent de trouver des sources de revenus pouvant soutenir les services de transport en commun existants. L'expansion du transport en commun intensifiera la pression exercée sur les administrations locales et sur les modèles existants de financement du transport en commun.

Les effets de la récession mondiale ne se sont pas encore manifestés dans le secteur du transport en commun. Toutefois, la diminution des valeurs des propriétés, la réduction de la consommation de carburants, la diminution du PIB, la hausse du chômage, la hausse du coût de la vie et l'inflation potentielle influenceront sur la demande, le coût et l'offre des services de transport en commun.

Il est de plus en plus urgent de convertir les déplacements en automobile en déplacements en transport en commun. Il est essentiel que la durée des déplacements en transport en commun soit plus courte que celle des déplacements en automobile en période de congestion routière pour encourager ce virage en faveur du transport en commun. Les arrêtés et règlements locaux, les pratiques de gestion de la circulation, la GDT et les systèmes intelligents de transport qui encouragent l'utilisation du transport en commun doivent être mis en place de manière plus dynamique.

Les plans d'expansion du transport en commun sont bien accueillis par la population, mais un débat persiste sur la manière dont ces investissements seront financés. Aucun gouvernement ne peut assumer à lui seul l'expansion des services de transport en commun sans un partenariat de financement coordonné et un consensus de tous les intervenants. Il est donc essentiel d'harmoniser les visions, les objectifs de planification, la justification des projets, les échéanciers de construction et les budgets dans le domaine du transport en commun. Si le financement n'est

²⁴ Groupe de travail sur les transports urbains, *Transportation Demand Management: A Sample of Measures Used in Canada* (<http://www.comt.ca/english/reports-e.htm>, 2009).

pas garanti, il sera difficile pour les administrations de transport en commun de préparer adéquatement leur organisation, d'obtenir l'appui de la collectivité, d'harmoniser les réseaux de transport et de transport en commun et de faire en sorte que la demande et l'offre en transport en commun soient bien coordonnées. Le financement à long terme constitue un élément vital de l'expansion du transport en commun.

Conclusions, principes et recommandations

Les services de transport en commun et leur utilisation ont connu une hausse marquée depuis le dernier rapport du Groupe de travail en 2005. Tous les ordres de gouvernement ont augmenté de façon importante leurs investissements dans le transport en commun, et le gouvernement fédéral est devenu un bailleur de fonds majeur pour les infrastructures de transport en commun. Des plans d'expansion ambitieux et coûteux ont été élaborés pour les villes de Montréal, de Toronto et de Vancouver, ainsi que pour des centaines de collectivités plus petites du Canada. Beaucoup de choses ont été accomplies, mais il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine.

La société canadienne est devenue l'une des sociétés les plus urbanisées dans le monde, et cette tendance ne montre aucun signe de ralentissement. La congestion routière nuit déjà à notre capacité concurrentielle et à notre qualité de vie dans les grandes villes, et il ne fait aucun doute que si vous voulons un avenir plus durable, nous devons renoncer à certains des modèles d'utilisation des transports qui sont fréquemment utilisés aujourd'hui, notamment l'automobile. Le transport en commun est un aspect essentiel du bon fonctionnement des grandes villes canadiennes et il devient une source de mobilité de plus en plus essentielle dans les villes et les collectivités plus petites.

Aucun ordre de gouvernement n'a la capacité de relever à lui seul tous ces défis. La collaboration est essentielle. À cette fin, nous proposons les principes et recommandations ci-dessous.

Principes

- Le développement durable futur du Canada – en termes de capacité concurrentielle, de bonne gestion de l'environnement, de santé humaine et d'inclusion sociale – nécessitera des modèles d'utilisation des transports fondamentalement différents dans les petites et grandes collectivités, des modèles accordant la priorité aux formes collectives de transport de passagers, au transport actif, aux options de la catégorie non-transport et au déplacement urbain des marchandises par rapport à l'utilisation d'automobiles individuelles.
- Tous les ordres de gouvernement devraient encourager l'utilisation du transport en commun afin de modifier les attitudes au sein des professionnels des transports et du grand public.
- Tous les ordres de gouvernement devraient continuer à investir dans les options de transport durables pour les Canadiens, y compris dans les transports publics, le transport actif, les options de la catégorie non-transport et les applications technologiques qui améliorent le débit de la circulation.
- On devrait reconnaître que la solution ne passe pas uniquement par la prestation des services de transport. Les gouvernements doivent aussi encourager activement la demande en transport en favorisant une croissance urbaine plus durable et en fournissant des incitatifs pour l'utilisation de formes de transport plus durables.

Recommandations

- 1. Tous les ordres de gouvernement doivent collaborer pour qu'un niveau de financement adéquat soit consacré au transport en commun dans le respect des champs de compétence de chacun.**
- 2. Les investissements récemment effectués par le gouvernement fédéral en matière de transport en commun appuient les priorités nationales économiques, sociales et environnementales, et l'engagement continu du gouvernement fédéral en matière de financement durable, prévisible et à long terme du transport en commun est bien accueilli.**
- 3. Le déplacement des personnes et des marchandises en zones urbaines doit être amélioré grâce à des investissements plus importants dans le secteur du transport en commun, à une meilleure gestion de la demande en transport, à des processus de planification améliorés et à l'utilisation de la technologie spécialisée.**
- 4. Tous les ordres de gouvernement devraient promouvoir l'utilisation du transport en commun en sensibilisant davantage le public aux avantages économiques, sociaux et environnementaux du transport en commun.**

Bibliographie

- American Public Transportation Association. *Public Transportation Takes Us There*.
<http://www.publictransportation.org/takesusthere/>
- Association canadienne du transport urbain, 2002 Transit Stats. Toronto 2003
- Association canadienne du transport urbain, 2004 Transit Stats. Toronto, 2005.
- Association canadienne du transport urbain, 2005 Transit Stats. Toronto, 2006.
- Association canadienne du transport urbain, *Canadian Transit Fact Book 2007*. Toronto, 2008.
- Association canadienne du transport urbain, 2007 Transit Stats. Toronto, 2008.
- Association canadienne du transport urbain. *Ontario Urban Transit Fact Book, 2007 Operating Data*. Toronto, 2008.
- Chambre de commerce du Canada, *Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada*. Ottawa, 2002.
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*. Montréal, 2004.
- Environnement Canada, Division des gaz à effet de serre. *Rapport d'inventaire national 1990-2006 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada*. Gatineau, Qc, 2008.
- Fédération canadienne des municipalités, *Stratégie nationale des transports en commun du Caucus des maires des grandes villes*. Ottawa, 2007.
- Gouvernement du Québec, *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir. Plan d'action 2006-2012*. Québec, 2008.
- Groupe de travail sur les transports urbains, *Les transports urbains au Canada : besoins et perspectives d'avenir*. Ottawa : Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, 2005.
- Groupe de travail sur les transports urbains. *Transportation Demand Management: A Sample of Measures Used in Canada*. www.comt.ca, 2009.
- Metrolinx. *Costs of Congestion in the Greater Toronto and Hamilton Area: Impact and Cost Benefit Analysis of the Metrolinx Draft Regional Transportation Plan*. Toronto, 2008.
- Ministère des Transports de l'Ontario, communiqué de presse : *Le plan d'action du gouvernement McGuinty en matière de transport urbain rapide va faire progresser l'économie*. Toronto, 15 juin 2007.

Ministère des Transports de l'Ontario, communiqué de presse : *La taxe sur l'essence fait carburer les transports en commun*. Toronto, 6 mars 2009.

Ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique de l'Ontario, *Place à la croissance : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*. Toronto, 2006.

Statistique Canada, *Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens* (Ottawa, 2006).

Transportation Research Board. *Making Transit Work: Insight from Western Europe, Canada and the United States Special Report 257*. Washington, DC: National Academy Press, 2001.

Transports Canada, *Centre de ressources en matière de gestion de la demande en transport*. <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/ressourcesEnGDT.htm>, 2007.

Victoria Transport Policy Institute. *Online TDM Encyclopedia*. <http://www.vtpi.org/tdm/>, 2009.

Wales, Trevor. *The Road Less Travelled: TransLink's Improbable Journey from 1999 to 2008*. Burnaby, BC: TransLink, 2008.