

Évolution récente du transport en commun dans les villes canadiennes, 2010

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES TRANSPORTS URBAINS AUX MINISTRES DES TRANSPORTS

Données fournies par l'Association canadienne du transport urbain et les gouvernements provinciaux et fédéral

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	2
Achalandage du transport en commun au Canada.....	2
Services de transport en commun	4
Parc de véhicules de transport en commun.....	4
Investissement dans le transport en commun.....	6
Gouvernance du transport en commun	11
Prestation innovatrice des services de transport en commun.....	12
Conclusion	15

INTRODUCTION

En 2009, le Groupe de travail sur les transports en commun (GTTC) a présenté aux ministres des Transports un rapport sur l'état du transport en commun au Canada et fondé sur les données de 2006-2007. Ce rapport se voulait une mise à jour d'une étude qui avait été publiée en 2005. Le rapport de l'année dernière indiquait que le gouvernement avait investi davantage dans le transport en commun, que la demande de transports en commun avait augmenté, que des modèles de gouvernance innovateurs avaient été mis en place et que les réseaux de transport en commun faisaient face à certains défis en matière de financement. Lors de leur rencontre en 2009, les ministres ont demandé que des mises à jour périodiques leur soient transmises sur l'état du transport en commun au Canada. C'est donc le but visé par le présent rapport.

On y présente une mise à jour de plusieurs indicateurs clés du transport en commun, notamment les changements survenus quant à l'achalandage, les services, l'âge du parc de véhicules, les investissements et la gouvernance. Le rapport souligne également les récentes innovations réalisées dans le secteur de la prestation des services de transport en commun. Il ne comprend pas de données sur les services de transport en commun spécialisés, un secteur dans lequel les gouvernements municipaux et provinciaux ont investi 363,7 millions de dollars en 2008. L'information qui y est présentée repose sur les plus récentes données fournies par les gouvernements provinciaux et fédéral et sur les données de l'enquête annuelle de l'Association canadienne du transport urbain qui portait sur 104 réseaux de transport en commun.

ACHALANDAGE DU TRANSPORT EN COMMUN AU CANADA

L'achalandage du transport en commun continue d'augmenter partout au Canada, mais son taux de croissance est moins élevé que pour la période de 2005 à 2007. Le rapport précédent indiquait une hausse de l'achalandage de 6,5 % pour la période de 2005 à 2007. En 2009, l'achalandage du transport en commun au Canada totalisait 1,83 milliard de déplacements, ce qui représente une hausse de 3,6 %, ou de 64,1 millions de déplacements, depuis 2007. Les nombres provisoires de déplacements pour 2010 en ce qui concerne les principaux réseaux de transport en commun urbain au Canada indiquent des taux de croissance de 7,9 % en janvier, de 10,1 % en février et un taux moyen de 2,6 % de mars à juin.

La figure 1 illustre l'achalandage du transport en commun dans chaque province, par habitant, ce qui correspond au nombre moyen de déplacements en transport en commun effectués par une personne en une année donnée. Le rapport de l'année dernière indiquait que les régions métropolitaines de recensement de Toronto, de Montréal et de Vancouver représentaient 67 % de l'achalandage national total et avaient un total combiné de 1,07 milliard de passagers. Il n'est donc pas surprenant que les plus grandes villes du Canada affichent aussi le plus grand nombre de déplacements par habitant.

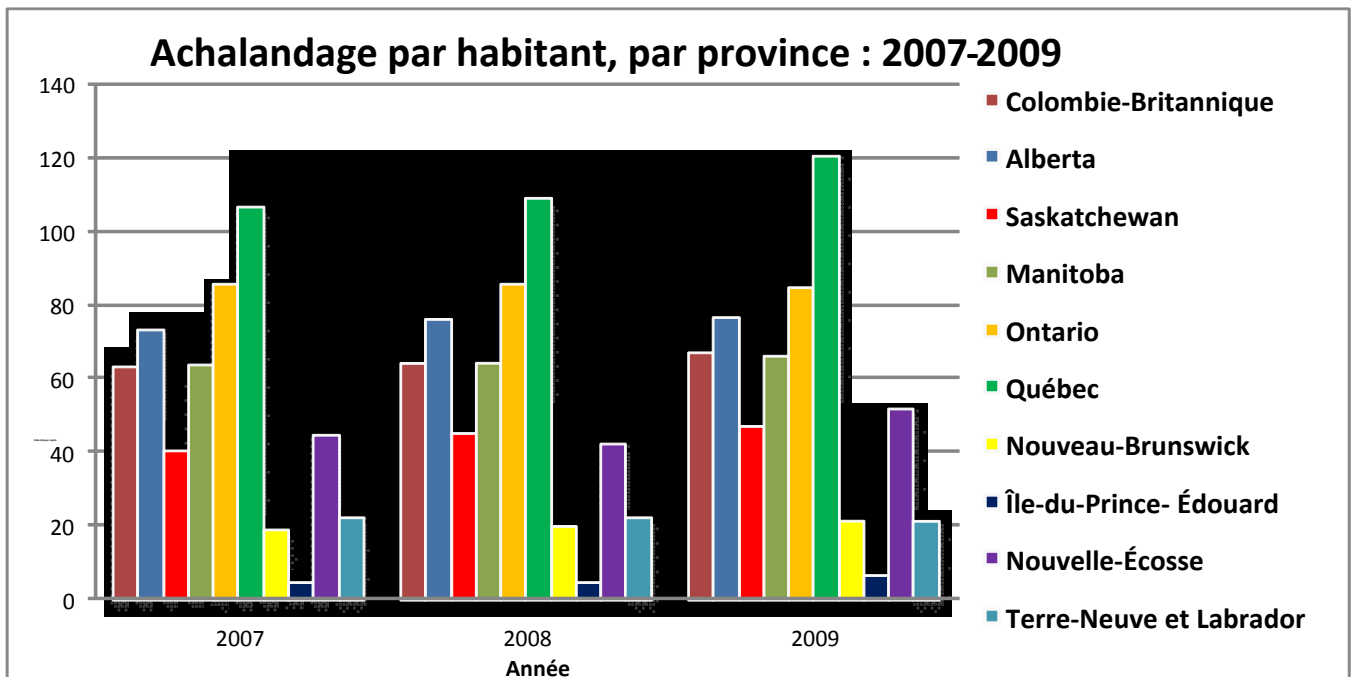


Figure 1. Achalandage par habitant, par province: 2007- 2009

Le tableau 1 illustre l'achalandage dans chaque province (en millions de passagers) entre 2007 et 2009. L'achalandage du transport en commun a augmenté dans la plupart des provinces et dans l'ensemble du Canada.

Achalandage par province (en millions)

	2007	2008	2009*
Colombie-Britannique	216,7	224,3	234,4
Alberta	163,2	172,5	174,0
Saskatchewan	18,0	18,7	19,4
Manitoba	42,3	43,8	44,8
Ontario	779,7	796,3	787,0
Québec	517,6	542,2	541,2
Nouveau-Brunswick	5,5	5,8	6,1
Île-du-Prince-Édouard	0,1	0,2	0,3
Nouvelle Écosse	19,5	20,3	19,7
Terre-Neuve-et-Labrador	3,3	3,3	3,1
Canada	1 765,9	1 827,4	1 830,0

Tableau 1. Achalandage par province (en millions) : 2007 - 2009

* La diminution de l'achalandage dans certaines provinces est attribuable au ralentissement économique et aux interruptions de travail.

Il est important de souligner que cette hausse de l'achalandage du transport en commun n'a pas nécessairement augmenté la part modale du transport en commun dans les grandes villes. De 1996 à 2006, la part modale du transport en commun était d'environ 22 % dans la région du Grand Toronto et de 16 % à Vancouver. Dans les zones centrales de ces régions, la part du transport en commun augmente à 34 % à Toronto, à 38 % à Montréal et à 25 % à Vancouver. Mais les automobiles sont toujours prédominantes, surtout dans les agglomérations urbaines et suburbaines.

SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

La quantité de services de transport en commun offerte au Canada continue de croître. L'indicateur « heures d'utilisation des véhicules productifs par habitant » est utilisé pour évaluer les heures totales pendant lesquelles les véhicules de transport en commun sont en service par habitant. Cette mesure fournit une indication de la quantité de services de transport en commun offerte à la population des zones desservies.

De 2005 à 2007, les services offerts ont augmenté de 4 % par année, soit de 1,70 à 1,84 heure, par habitant, partout au Canada. En 2008, les services offerts ont aussi augmenté de 3,8 %, soit à 1,91 heure, par habitant. La figure 2 illustre les heures d'utilisation des véhicules productifs par habitant de chaque province en 2007 et en 2008.

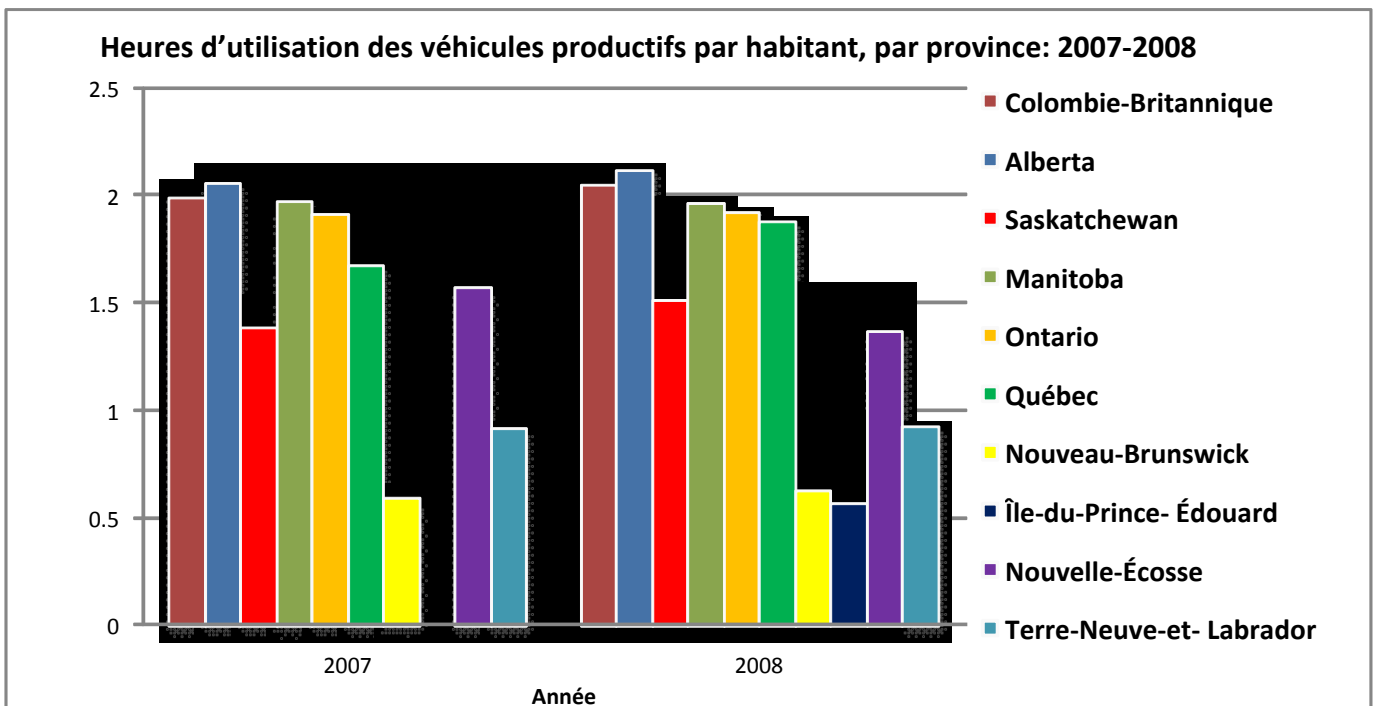


Figure 2. Heures d'utilisation des véhicules productifs par habitant, par province : 2007-2008

PARC DE VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

Les investissements continus consacrés au matériel roulant du transport en commun ont permis de baisser l'âge moyen des véhicules et les coûts d'entretien tout en augmentant l'accessibilité aux services et la fiabilité des services. Les nouvelles technologies ont atténué les incidences environnementales qui sont attribuables aux véhicules de transport en commun. Les réseaux de transport en commun ont recours à différents types de véhicules pour offrir leurs services, notamment aux autobus, aux métros, aux trains légers sur rail (TLR), aux tramways, aux trains de banlieue et aux traversiers.

AUTOBUS DE TRANSPORT EN COMMUN

Les autobus représentent le mode de transport en commun le plus important. En 2008, 15 222 autobus de transport en commun étaient en service au Canada, et leur âge moyen était de

7,8 ans. En 2007, l'âge moyen des autobus était de 8,7 ans. Le tableau ci-dessous présente la taille et l'âge moyen du parc d'autobus de transport en commun de chaque province en 2008.

Taille et âge moyen du parc d'autobus de transport en commun

	Taille du parc d'autobus	Âge moyen
Colombie-Britannique	2 588	8,0
Alberta	2 143	8,8
Saskatchewan	264	12,7
Manitoba	561	10,4
Ontario	5 942	6,5
Québec	3 212	8,3
Nouveau-Brunswick	121	9,7
Île-du-Prince-Édouard	17	10,3
Nouvelle-Écosse	315	6,5
Terre-Neuve-et-Labrador	59	13,0

Tableau 2. Taille et âge moyen du parc d'autobus de transport en commun (2008)

MÉTRO

Au Canada, on retrouve des métros dans les deux plus grandes villes, soit Montréal et Toronto. En 2008, la Société de transport de Montréal (STM) comptait 756 wagons de métro, lesquels avaient un âge moyen de 39,4 ans. Ces wagons de métro seront remplacés au cours des prochaines années. La Toronto Transit Commission (TTC) comptait 678 wagons de métro, lesquels avaient un âge moyen de 17,3 ans.

TRAIN LÉGER SUR RAIL (TLR)

Un certain nombre de réseaux de transports au Canada offrent des services de train léger sur rail (TLR). En Alberta, les villes de Calgary et d'Edmonton disposent d'un parc combiné de 221 wagons de TLR, lesquels ont un âge moyen de 14,7 ans. Dans le Grand Vancouver, TransLink compte 210 wagons de TLR dont la moyenne d'âge est de 17 ans. À Toronto, 31 wagons de transport léger et rapide automatisé (TLRA) sont exploités sur la ligne de transport rapide de Scarborough et ceux-ci ont un âge moyen de 22,3 ans. Ottawa exploite également un parc de trois wagons de TLR par l'entremise des services O-Train.

TRAMWAY

La Toronto Transit Commission est le seul réseau de transport du Canada qui utilise des tramways. Le parc total compte 248 tramways dont la moyenne d'âge est de 26,4 ans. Ces tramways seront remplacés par 204 véhicules à plancher surbaissé à un coût total de 1,25 milliard de dollars. Les premiers tramways neufs feront leur apparition en 2012 et tous les nouveaux tramways auront été livrés en 2018.

TRAIN DE BANLIEUE

Les trois principales régions métropolitaines du Canada, le district régional du Grand Vancouver, la région métropolitaine de Montréal et la région du Grand Toronto et de Hamilton, exploitent des réseaux de train de banlieue. GO Transit, le bras opérationnel de Metrolinx, exploite le plus grand parc de wagons de train de banlieue du Canada dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Ce parc compte 495 wagons dont la moyenne d'âge est de 16,5 ans. Dans la région métropolitaine de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) exploite un parc de 205 wagons de train de

banlieue, lesquels ont un âge moyen de 23,6 ans. Dans le district régional du Grand Vancouver, la ligne West Coast Express de TransLink compte 37 wagons de train de banlieue dont la moyenne d'âge est de 13,1 ans.

TRAVERSIER

Au Canada, deux réseaux de transport en commun offrent des services de traversier pour passagers à heures fixes, Metro Transit Halifax (service de transport urbain d'Halifax) et TransLink (district régional du Grand Vancouver). TransLink compte deux traversiers dont la moyenne d'âge est de 32 ans, tandis que les trois traversiers de Metro Transit Halifax ont un âge moyen de 27 ans. La Société des traversiers du Québec, une société d'État, exploite également deux traversiers âgés de 39 ans qui transportent des véhicules et des passagers entre la ville de Québec et celle de Lévis.

INVESTISSEMENT DANS LE TRANSPORT EN COMMUN

Le rapport précédent indiquait que des niveaux exceptionnels d'investissement dans le transport en commun avaient été atteints par les gouvernements provinciaux, municipaux et fédéral de 2005 à 2007.

De 2007 à 2008, les provinces et municipalités canadiennes ont augmenté leur contribution au financement des dépenses d'exploitation et de capital. On peut évaluer la contribution des gouvernements aux dépenses d'exploitation en examinant les revenus nets d'exploitation, qui ne comprennent pas les tarifs payés par les usagers qui sont compris dans les revenus d'exploitation totaux. En 2008, la contribution des municipalités canadiennes aux revenus nets d'exploitation était de 62,7 %, ce qui représente une hausse de 4,2 % par rapport à 2007. La contribution des gouvernements provinciaux aux revenus nets d'exploitation était de 29 %, ce qui représente une hausse de 20 % par rapport à l'année précédente.

En 2008, la contribution des gouvernements municipaux aux dépenses de capital correspondait à 18 % du total des dépenses de capital, tandis que les provinces ont augmenté leur contribution aux dépenses de capital de 39,0 %, ce qui représente 59 % du total des dépenses de capital. En ce qui concerne le gouvernement fédéral, sa contribution aux dépenses de capital, en tant que pourcentage de l'investissement total dans les dépenses en capital, est passée de 25 % à 20 %.

CONTRIBUTION DES PROVINCES AUX DÉPENSES D'EXPLOITATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

Le financement du transport en commun varie grandement d'une province à l'autre. Par exemple, les provinces de l'Atlantique comptent sur les revenus tirés provenant des frais payés par les usagers et le financement municipal comme sources principales de financement des dépenses d'exploitation. Toutes les autres provinces ont établi des programmes de contribution aux dépenses d'exploitation. Le gouvernement fédéral ne fournit aucune aide financière pour couvrir les dépenses d'exploitation du transport en commun.

Les administrations utilisent également des paramètres différents en ce qui concerne leurs exercices financiers. La plupart des municipalités utilisent l'année civile, tandis que les gouvernements fédéral et provinciaux utilisent l'exercice financier d'avril à mars. Malgré ces différences, des tendances claires peuvent être établies.

Les provinces qui ont créé des programmes de financement du transport en commun préfèrent contribuer aux dépenses de capital liées et à l'expansion ou au renouvellement des réseaux. Toutefois, les municipalités font pression sur les gouvernements provinciaux pour qu'ils financent également les dépenses d'exploitation. Comme l'indiquait le rapport précédent, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 12,5 % depuis 2005, les coûts énergétiques ayant à eux seuls

augmenté de 19,9 % de 2005 à 2007. Les provinces ont répondu à ces demandes en augmentant leur contribution aux dépenses d'exploitation d'environ 20 % entre 2007 et 2008. Le tableau ci-dessous illustre la répartition de la contribution des provinces aux dépenses d'exploitation pour 2007 et 2008.

Contribution des provinces aux dépenses d'exploitation (en millions) : 2007-2008

	2007	2008
Colombie-Britannique	295,0 \$	307,0 \$
Alberta	3,6 \$	3,6 \$
Saskatchewan	0,6 \$	0,5 \$
Manitoba	25,3 \$	26,1 \$
Ontario	193,5 \$	316,4 \$
Québec	201,0 \$	205,4 \$
Nouveau-Brunswick	0,0 \$	0,0 \$
Île-du-Prince-Édouard	0,0 \$	0,0 \$
Nouvelle-Écosse	0,0 \$	0,0 \$
Terre-Neuve-et-Labrador	0,0 \$	0,0 \$
Contribution totale des provinces aux dépenses d'exploitation	719,0 \$	859,0 \$

Tableau 3. Contribution des provinces aux dépenses d'exploitation, par province (en millions) : 2007-2008

CONTRIBUTION DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX ET FÉDÉRAL AUX DÉPENSES DE CAPITAL DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

Le rapport de l'année dernière indiquait que la contribution des gouvernements provinciaux et fédéral aux dépenses de capital avait beaucoup augmenté depuis 2005. Cette tendance s'est maintenue en 2008 puisqu'on observe une hausse de 39,0 % de la contribution des provinces aux dépenses de capital. La contribution du gouvernement fédéral aux dépenses de capital a pour sa part augmenté de 4,2 % par rapport aux niveaux de 2007 (calculs de l'ACTU fondés sur l'année civile). Des hausses importantes du financement ont été observées en Nouvelle-Écosse, en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique. Dans le cas du Québec, la diminution s'explique en partie par la fin des travaux du prolongement du métro de Montréal vers Laval. Le tableau 4 indique la contribution des gouvernements provinciaux et fédéral aux dépenses de capital pour les années 2007 et 2008.

Contribution des gouvernements provinciaux et fédéral aux dépenses de capital (en millions) : 2007-2008*

	2007	2008
Colombie-Britannique	81,0 \$	153,0 \$
Alberta	127,8 \$	270,2 \$
Saskatchewan	0,0 \$	0,0 \$
Manitoba	4,5 \$	4,5 \$
Ontario	761,7 \$	1 091,9 \$
Québec	341,1 \$	305,4 \$
Nouveau-Brunswick	0,0 \$	0,0 \$
Île-du-Prince-Édouard	0,0 \$	0,0 \$
Nouvelle-Écosse	0,0 \$	4,8 \$
Terre-Neuve-et-Labrador	0,0 \$	0,0 \$
Contribution totale des provinces aux dépenses de capital	1 316,1 \$	1 829,8 \$
Contribution totale du gouvernement fédéral aux dépenses de capital	599,0 \$	624,0 \$

Tableau 4. Contribution des gouvernements provinciaux et fédéral aux dépenses de capital (en millions) : 2007-2008

* Des pratiques comptables différentes sont utilisées par les administrations pour calculer la contribution provinciale, par exemple, l'investissement direct et le paiement au titre du service de la dette.

CONTRIBUTION DES MUNICIPALITÉS AUX DÉPENSES D'EXPLOITATION ET DE CAPITAL DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

La contribution financière des municipalités canadiennes aux dépenses d'exploitation du transport en commun est élevée. Par rapport à 2007, la valeur totale de la contribution des municipalités a augmenté de 4,2 %, soit de 1,77 milliard de dollars à 1,84 milliard de dollars en 2008.

Contribution des municipalités aux dépenses d'exploitation (en millions) : 2007-2008

	2007	2008
Colombie-Britannique	290,0 \$	272,0 \$
Alberta	221,8 \$	263,2 \$
Saskatchewan	27,8 \$	29,8 \$
Manitoba	31,6 \$	36,0 \$
Ontario	681,2 \$	673,5 \$
Québec	477,9 \$	521,9 \$
Nouveau-Brunswick	9,3 \$	10,2 \$
Île-du-Prince-Édouard	0,0 \$	0,8 \$
Nouvelle-Écosse	25,4 \$	29,7 \$
Terre-Neuve-et-Labrador	5,5 \$	7,2 \$
Contribution totale des municipalités aux dépenses d'exploitation	1 770,5 \$	1 844,3 \$

Tableau 5. Contribution des municipalités aux dépenses d'exploitation, par province (en millions) : 2007-2008

* Comprend les dépenses opérationnelles de TransLink financées par les taxes foncières, sur le carburant et autres.

La contribution des municipalités aux dépenses de capital en 2008 a aussi augmenté, soit de 27,7 % par rapport à 2007, donc de 828,3 millions de dollars à 1,06 milliard de dollars.

Contribution des municipalités aux dépenses de capital (en millions) : 2007-2008

	2007	2008
Colombie-Britannique*	475,0 \$	513,0 \$
Alberta	10,0 \$	200,1 \$
Saskatchewan	0,9 \$	1,9 \$
Manitoba	2,5 \$	12,7 \$
Ontario	306,8 \$	251,8 \$
Québec	23,9 \$	70,0 \$
Nouveau-Brunswick	0,9 \$	1,7 \$
Île-du-Prince-Édouard	0,0 \$	0,0 \$
Nouvelle-Écosse	6,5 \$	6,2 \$
Terre-Neuve-et-Labrador	2,7 \$	1,7 \$
Contribution totale des municipalités aux dépenses de capital	829,2 \$	1 059,1 \$

Tableau 6. Contribution des municipalités aux dépenses de capital (en millions) : 2007-2008

* Comprend les dépenses de capital de TransLink financées par les taxes foncières, sur le carburant et autres.

INVESTISSEMENTS EFFECTUÉS EN 2009 DANS LE TRANSPORT EN COMMUN

En 2009, tous les ordres de gouvernement ont continué d'investir d'importantes sommes dans le transport en commun. Dans la plupart des provinces, les trois ordres de gouvernement ont augmenté leur contribution aux dépenses de capital et d'exploitation comparativement à 2008. Quelques exemples sont présentés ci-dessous.

Colombie-Britannique

Pendant l'exercice financier 2009-2010, les gouvernements provincial, municipaux et fédéral ont effectué d'importants investissements dans les projets d'équipement par l'entremise de TransLink, y compris dans les projets suivants : l'achèvement de la ligne Canada; la planification de la ligne

Evergreen; l'achat de véhicules supplémentaires pour le service SkyTrain; la mise à niveau du réseau; et d'autres investissements à l'appui du transport en commun. De plus, les gouvernements provincial et municipaux ont investi dans de nouveaux véhicules et dans le soutien des infrastructures à l'extérieur du district régional du Grand Vancouver. Au total, la contribution de la province aux dépenses de capital était de 140 millions de dollars, tandis que celle des municipalités (y compris les dépenses de TransLink) était de 475 millions de dollars et celle du gouvernement fédéral était de 168 millions de dollars. Le gouvernement provincial a également investi dans l'exploitation du transport en commun en fournissant 315 millions de dollars en subventions provinciales directes et indirectes pour l'exploitation, tandis que le secteur municipal (y compris TransLink) a investi des fonds de 265 millions de dollars pour l'exploitation.

Alberta

Dans le cadre du plan provincial de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le programme d'incitation aux transports en commun verts GreenTRIP de 2 milliards de dollars fournit des fonds non renouvelables pour les dépenses de capital afin d'appuyer la mise en place et l'expansion des services de transport en commun en Alberta. Ce programme offrira un plus grand nombre d'options de transport public durable pour les déplacements locaux, régionaux et interurbains. Ce programme réduira également le nombre de véhicules sur les routes de l'Alberta, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre. Pour répondre aux besoins des deux plus grands centres urbains de l'Alberta, des fonds de 800 millions de dollars seront mis à la disponibilité de la région d'Edmonton, des fonds de 800 millions seront mis à la disponibilité de Calgary et de sa périphérie et des fonds de 400 millions de dollars seront mis à la disponibilité des autres municipalités de l'Alberta.

Saskatchewan

Sept villes de la Saskatchewan disposent d'un réseau de transport en commun. Pendant l'exercice financier 2008-2009, le gouvernement provincial a appuyé le transport en commun spécialisé en fournissant des fonds de 275 000 \$ pour les projets d'équipement et de 2,3 millions de dollars pour les dépenses d'exploitation.

Manitoba

En 2009, le Manitoba a reçu 6,69 millions de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des dépenses de capital du transport en commun par l'entremise du fonds de la taxe sur l'essence. Ce versement correspondait à la portion finale de la somme de 12,71 millions versée en vertu du fonds de la taxe sur l'essence qui avait été négociée avec le gouvernement fédéral. Les fonds versés au titre de la taxe sur l'essence ont été distribués aux quatre organismes de transport en commun du Manitoba de 2007 à 2009. La province a également versé la somme de 8,83 millions de dollars en vue des projets d'équipement, notamment pour le remplacement des autobus, la mise en place des mesures de priorité du transport en commun, les services d'autobus directs et les services de transport en commun spécialisé. En vertu des engagements de financement 50/50 entre les municipalités et le Manitoba, 26,1 millions de dollars ont été versés aux réseaux de transport en commun pour couvrir les dépenses d'exploitation.

Ontario

L'Ontario a continué de fournir aux municipalités des fonds dédiés au transport en commun et totalisant 316 millions de dollars par l'entremise du Programme ontarien de financement par la taxe sur l'essence de 2009-2010 et 197,3 millions de dollars par l'entremise du Programme ontarien de remplacement d'autobus de 2009 et des réinvestissements de fin d'année en 2009-2010. De plus, l'Ontario a versé à Metrolinx/GO Transit des fonds de plus d'un milliard de dollars pour les dépenses de capital et d'exploitation en vue de l'exercice financier 2009-2010. La province a

versé 870 millions de dollars au projet de prolongement du métro Toronto-York Spadina, dont la construction est maintenant en cours. La province s'est engagée à verser 744 millions de dollars pour appuyer d'autres initiatives de transport en commun dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Enfin, la province versera jusqu'à 416,3 millions de dollars à la ville de Toronto pour le remplacement de 204 tramways de la Toronto Transit Commission.

Au printemps 2009, le gouvernement de l'Ontario a annoncé que des fonds de plus de 9,5 milliards de dollars seraient attribués à cinq des projets prioritaires de transport rapide régional définis dans le plan des transports régionaux de Metrolinx, y compris à quatre projets de train léger sur rail à Toronto et à un projet d'autobus directs dans la région de York. En juillet 2009, les gouvernements provincial et fédéral ont annoncé qu'ils s'engageaient à appuyer financièrement la revitalisation de la gare Union. L'Ontario s'est engagée à verser jusqu'à 172 millions de dollars par l'entremise de Metrolinx, et la contribution du gouvernement fédéral pourrait atteindre 164 millions de dollars. L'Ontario offrira également une liaison directe entre l'aéroport international Pearson et la gare Union à temps pour les Jeux panaméricains de 2015.

L'Ontario et le gouvernement fédéral se sont engagés à verser 600 millions de dollars chacun pour le service de train léger sur rail à Ottawa. À l'été 2010, la province a aussi annoncé que 300 millions de dollars seraient consacrés au transport en commun rapide dans la région de Waterloo afin de relier les villes de Kitchener, de Waterloo et de Cambridge. Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser jusqu'à 265 millions de dollars pour ce projet.

Québec

Au Québec, les trois paliers de gouvernement ont fourni une aide financière importante aux réseaux de transport en commun. Pendant l'exercice financier 2009-2010, la province a consacré 602,8 millions de dollars aux dépenses d'immobilisations. Le gouvernement du Québec s'est aussi engagé à verser des fonds de 279,8 millions de dollars pour les coûts d'exploitation du transport en commun. Par l'entremise du fonds de la taxe sur l'essence, le gouvernement fédéral a consacré 220,3 millions de dollars aux réseaux de transport collectif du Québec. Pendant l'exercice financier 2008-2009, la contribution municipale a représenté 112,1 millions pour les dépenses en immobilisations et 521,9 millions de dollars pour les dépenses d'exploitation.

Nouveau-Brunswick

La province fournit des subventions annuelles sans condition de 37 millions de dollars aux villes de Fredericton, Moncton et Saint John, qui appliquent ces fonds à divers types de services municipaux, dont le transport en commun. En 2007 et en 2008, des fonds de 21 millions versés par le gouvernement fédéral pour couvrir les dépenses de capital ont été transférés par la province dans des projets d'équipement du secteur du transport en commun. De plus, 3,7 millions de dollars ont été consacrés à l'amélioration du transport en commun des secteurs ruraux aux secteurs urbains, aux services de traversier et à la mise en place d'un nouveau service de transport en commun à Miramichi.

Nouvelle-Écosse

En Nouvelle-Écosse, les coûts du transport en commun sont couverts par les frais payés par les usagers, les investissements des municipalités et la contribution du gouvernement fédéral aux dépenses de capital. Par l'entremise du fonds de la taxe sur l'essence, le gouvernement fédéral a versé à Metro Transit (Halifax), à Transit Cape Breton et à Kings Transit des fonds de 6,76 millions de dollars pour les dépenses de capital. Ces réseaux de transport ont également reçu une contribution

de 6,56 millions de dollars pour les dépenses de capital et de 40,9 millions de dollars pour les dépenses d'exploitation de la part de leurs partenaires municipaux.

Canada

Les investissements effectués par le gouvernement fédéral dans le transport en commun ont beaucoup augmenté depuis le début de la décennie puisque plus de 5 milliards de dollars ont été investis par le gouvernement fédéral dans les infrastructures de transport en commun depuis 2000-2001. Pendant l'exercice financier 2008-2009, les investissements effectués par le gouvernement fédéral ont atteint 1 milliard de dollars. Les fonds du gouvernement fédéral sont versés par l'entremise de divers mécanismes qui mettent tous l'accent sur le respect de la compétence première des gouvernements provinciaux et municipaux en matière de transport en commun. En 2008-2009, plus de 30 % des transferts de fonds effectués aux municipalités au titre du fonds de la taxe sur l'essence (285 millions de dollars) ont été affectés au transport en commun. Des villes comme Toronto et Vancouver ont consacré la totalité de ces fonds aux projets de transport en commun.

Les sommes transférées en vue de projets de transport en commun comprennent, entre autres, les fonds de 400 millions de dollars versés en 2006 par le Fonds pour le transport en commun, les fonds de 900 millions de dollars versés en 2006 par la Fiducie d'investissement pour les transports en commun et les fonds de 500 millions de dollars versés en 2008 par la Fiducie d'investissement pour les transports en commun. Le transport en commun a également été admissible au financement fourni dans le cadre du plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars et du Fonds de stimulation de l'infrastructure de 4 milliards de dollars. En vertu du Fonds de stimulation de l'infrastructure, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser plus de 255,8 millions de dollars à l'égard des infrastructures publiques et régionales de transport en commun.

GOVERNANCE DU TRANSPORT EN COMMUN

Grâce à la gouvernance efficace du transport en commun, les investissements sont effectués de manière efficace et en temps opportun. Le rapport de 2009 du Groupe de travail sur les transports en commun (GTTC) se penchait sur les modèles de gouvernance régionale mis en place par TransLink en Colombie-Britannique, par le Capital Region Board en Alberta et par Metrolinx en Ontario. Ces administrations favorisent la coordination à l'échelle régionale des processus de planification et de prise de décision en matière d'utilisation du sol et de transport.

Au Québec, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a été créée en 1996 et elle relève du ministre des Transports du Québec. Sa mission consiste à accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Le Conseil d'administration de l'AMT est composé de sept membres, quatre d'entre eux, dont le président, étant nommés par le gouvernement et trois par la Communauté métropolitaine de Montréal.

Depuis la publication du dernier rapport, l'Alberta a approuvé les plans régionaux d'utilisation du sol et du réseau de transport en commun interurbain qui ont été élaborés par le Capital Region Board et qui s'appliquent à Edmonton et aux 24 municipalités voisines. La structure de gouvernance du transport en commun stipule qu'un comité régional du transport en commun supervise les activités de haut niveau comme la planification à long terme, les revendications de financement et la promotion de l'image de marque à l'échelle régionale. La prestation quotidienne des services de transport en commun demeure la responsabilité des administrations locales. Les collectivités qui sont situées dans le parc national de Banff et aux alentours ont demandé à la province l'autorisation de

former une commission régionale des services afin de mettre en place de nouveaux services de transport en commun et d'améliorer les services existants. Le Calgary Regional Partnership (partenariat régional de Calgary) représente plusieurs municipalités de la région de Calgary qui collaborent volontairement aux plans d'utilisation du sol et de transport en commun, lesquels seront revus par la province. On considère ce partenariat comme une commission régionale de transport en commun qui supervise les services de transport en commun.

PRESTATION INNOVATRICE DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Au Canada, plusieurs réseaux de transport en commun utilisent des techniques innovatrices pour offrir des services de transport en commun. Les innovations apportées à la prestation des services peuvent faire du transport en commun une option de transport plus attrayante que l'utilisation de l'automobile. Les achats regroupés et les partenariats publics-privés permettent aux contribuables d'obtenir une plus grande valeur pour chaque dollar consacré au réseau, tandis que les réseaux de transport innovateurs et intelligents peuvent améliorer l'aspect opérationnel et la rapidité à laquelle l'information est transmise aux usagers.

ACHATS REGROUPÉS

Le processus d'achat regroupé est le processus par lequel un groupe de réseaux de transport en commun font l'acquisition de biens ou de services en une seule entité afin de stimuler l'intérêt des fournisseurs et d'obtenir des prix concurrentiels. Un certain nombre d'achats regroupés ont fait preuve d'innovation.

Véhicules

Les commandes unifiées des véhicules de transport en commun est la plus fréquente et la plus ancienne pratique d'acquisition en commun dans l'industrie. Dans la province de Québec, tous les autobus achetés par les sociétés de transport en commun sont acquises de cette façon.

En Ontario, Metrolinx offre la possibilité aux réseaux de transport en commun d'acheter des autobus par des achats regroupés. Depuis 2007, 400 autobus ont été achetés de cette façon. En 2008, l'achat regroupé a permis des économies de coûts d'environ 18 700 \$ par autobus (soit 5 % des coûts), lesquelles économies pouvaient atteindre 56 300 \$ par autobus (soit 16,5 % des coûts) lorsque les prix des États-Unis étaient rajustés selon les fluctuations du taux de change.

Carburant

Le marché du biodiésel étant auparavant inexistant, la Société de transport de Montréal (STM) et d'autres réseaux de transport en commun du Québec intéressés par le biodiésel ont acheté du carburant en vrac. Ce processus a donc créé un marché du biodiésel dans la province à des prix concurrentiels.

Systèmes de transport intelligent

Récemment, quatre petits réseaux de transport en commun du Québec ont joint leurs efforts pour présenter une demande de propositions pour l'obtention de systèmes informatisés de répartition et de localisation automatisée des véhicules. Ce processus a suscité l'intérêt de fabricants qui, sans cette initiative, n'auraient pas présenté de proposition pour l'obtention de contrats individuels pour chacun de ces systèmes.

Cartes à puce

Les systèmes de cartes à puce ont été créés et mis en place dans de nombreux réseaux de transport des grandes régions métropolitaines du Canada. En Ontario, la carte PRESTO a été lancée dans certains réseaux de transport en commun de la région du Grand Toronto et de Hamilton. Cette carte à

puce intégrée permet aux usagers du transport en commun de se déplacer d'un réseau de transport en commun à l'autre. La carte PRESTO sera pleinement fonctionnelle dans le réseau GO Transit et neuf autres réseaux de transport en commun de la région du Grand Toronto et de Hamilton. Le réseau de transport en commun de la ville d'Ottawa, OC Transpo, pourrait adopter la carte PRESTO dès 2012.

En 2009, le district régional du Grand Vancouver a lancé le processus d'acquisition d'un système de cartes à puce qui devrait être pleinement opérationnel à la fin de l'année 2012.

Au Québec, la carte OPUS a été lancée avec succès dans la région métropolitaine de Montréal et dans la ville de Québec. Semblable à la carte PRESTO de l'Ontario, la carte OPUS est un système de paiement intégré sans contact qui permet aux usagers du transport en commun d'utiliser une seule carte dans les six réseaux de transport en commun qui acceptent la carte OPUS.

PARTENARIATS PUBLICS-PRIVÉS

Au Canada, un certain nombre de réseaux de transport en commun ont établi des partenariats publics-privés pour la prestation des services au public. Différents modèles sont utilisés; en voici quelques exemples.

Conception-construction-financement-entretien

En Ontario, le modèle de conception-construction-financement-entretien est utilisé pour les installations d'entretien et d'entreposage du projet de TLR de Sheppard East. Le candidat sélectionné du secteur privé sera responsable de la construction, du financement et de l'entretien des installations pendant toute la durée de la concession. Les installations demeureront une propriété publique, c'est-à-dire la propriété de Metrolinx, qui assurera aussi l'exploitation des activités liées au transport en commun.

Conception-construction-financement-exploitation

En Colombie-Britannique, un partenariat public-privé a été utilisé pour construire la ligne Canada, qui relie le centre-ville de Vancouver à Richmond et à l'aéroport international de Vancouver. Le partenaire du secteur privé a contribué aux coûts de construction et est responsable des coûts d'exploitation et d'entretien de la ligne. Un contrat fondé sur le rendement requiert également que le partenaire du secteur privé se conforme aux normes de service, par exemple, aux normes applicables à la fréquence, aux heures d'exploitation, à la fiabilité et au confort. La ligne Canada demeure une propriété publique, et TransLink assure le contrôle du paiement des tarifs et de la sécurité.

Exploitation-entretien

Le partenariat d'exploitation-entretien est le type de partenariat le plus fréquemment utilisé entre les secteurs publics et privés pour la prestation de services de transport en commun. Ce type de partenariat est utilisé dans la région de York, une grande région suburbaine de la région du Grand Toronto et de Hamilton. Sept entrepreneurs différents du secteur privé assurent l'exploitation, l'entretien et l'entreposage du parc de véhicules de transport en commun, qui est la propriété de York Region Transit.

Propriété-exploitation-entretien

Le partenariat de propriété-exploitation-entretien a été établi pour un certain nombre de réseaux de transport en commun, principalement dans les petites collectivités. Depuis l'automne 2005, Charlottetown offre des services de transport en commun à ses habitants par l'entremise d'un entrepreneur local. Cet entrepreneur est responsable des véhicules, de leur entretien et des conducteurs des véhicules. Au Québec, les Conseils intermunicipaux de transport (CIT) offrent des services qui les relient aux collectivités des rives nord et sud de la région métropolitaine de Montréal

et aux villes de Montréal, Laval et Longueuil. Les services sont fournis en vertu d'un contrat établi entre les CIT et un exploitant privé. Une dizaine d'exploitants privés sont responsables du personnel, des véhicules et de l'entretien des véhicules.

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENT (STI)

Les systèmes de transport intelligent sont de plus en plus utilisés pour les réseaux de transport en commun. Ces systèmes fournissent de l'information précieuse pour les activités quotidiennes, mais elles sont également un élément important des nouveaux systèmes d'information pour les usagers.

Systèmes de répartition par ordinateur et de localisation automatisée des véhicules

Les Systèmes de répartition par ordinateur et de localisation automatisée des véhicules permettent aux réseaux de transport en commun de localiser leurs véhicules en temps réel, d'établir un ordre de priorité pour les appels des conducteurs et d'assurer la ponctualité des véhicules sur le réseau, etc. Ils constituent également l'élément principal de nombreux nouveaux systèmes d'information qui fournissent de l'information en temps réel aux usagers. La Société de transport de l'Outaouais (Gatineau), la Société de transport de Laval, Winnipeg Transit et TransLink (district régional du Grand Vancouver) sont tous des réseaux de transport qui utilisent un système de répartition par ordinateur et de localisation automatisée des véhicules.

Systèmes d'information des usagers

Annonce audio-visuelle de l'arrêt suivant

Un certain nombre de réseaux de transport en commun ont commencé à offrir de l'information audio et visuelle sur l'arrêt suivant à bord des véhicules de transport en commun, par exemple, les réseaux de transport en commun TransLink (district régional du Grand Vancouver), TTC (Toronto), York Region VIVA Service et Winnipeg Transit.

Information en temps réel aux arrêts de transport en commun

De l'information en temps réel est offerte aux arrêts de transport en commun d'un certain nombre de réseaux de transport en commun au Canada. Ces panneaux d'information fournissent aux usagers des renseignements en temps réel sur l'arrivée des véhicules de transport en commun et peuvent également transmettre de l'information sur les interruptions de service. La Société de transport de l'Outaouais (Gatineau), la Société de transport de Laval, la TTC (Toronto) et Metro Transit Halifax offrent tous de l'information en temps réel aux usagers aux arrêts des véhicules de transport en commun. TransLink de Vancouver étudie aussi la possibilité de mettre en place un projet pilote d'information en temps réel.

Applications des téléphones intelligents

Certains réseaux de transport en commun permettent aux usagers d'obtenir de l'information en temps réel en utilisant des applications de leur téléphone intelligent et en recevant de courts messages textes sur leur appareil par l'entremise du service SMS. La Société de transport de Laval (STL) et Winnipeg Transit utilisent de telles technologies. L'application Synchro de la STL est offerte aux usagers d'appareils iPhone, qui peuvent visionner de l'information sur l'arrivée à l'arrêt suivant, sur l'arrêt le plus près de l'endroit où ils se situent et sur les détours. Winnipeg Transit fournit de l'information en envoyant des messages textes SMS, entre autres, sur l'arrêt suivant et les emplacements des arrêts le plus près.

CONCLUSION

Le rythme des progrès réalisés depuis 2003-2007 s'est maintenu en 2008-2009, comme en témoigne la croissance de l'achalandage et des services, les améliorations apportées aux parcs de véhicules et la hausse des investissements liés aux dépenses de capital et d'exploitation effectués par tous les ordres de gouvernement. Les projets d'expansion en cours en ce qui concerne les réseaux de transport en commun contribueront à accroître l'achalandage au cours des prochaines années, comme l'indiquent les données préliminaires relatives à l'achalandage pour 2010 et pour les 10 principaux réseaux de transport en commun du Canada. Les organismes de transport en commun utilisent la technologie et mettent en commun leur pouvoir d'achat pour améliorer les services offerts et réduire les coûts de ces services.

Toutefois, certains signes de ralentissement de la croissance ont également été observés dans les dernières données obtenues. Les données complètes pour les années 2009 et 2010 devraient indiquer un ralentissement de la croissance dans le secteur du transport en commun puisque, partout au pays, les politiques gouvernementales de stimulation de l'économie devraient faire place à des politiques de réduction budgétaire. La fin des programmes fédéraux d'infrastructure et de stimulation et de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun de 2006 et 2008 pourrait avoir de grandes conséquences dans ce secteur. Le Groupe de travail sur les transports en commun continuera d'assurer la surveillance et de produire des rapports en ce qui concerne l'état du transport en commun au fur et à mesure que la situation évoluera.