

UNE STRATÉGIE NATIONALE DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR LE CANADA



Ville de Montréal

York Region Transit

Ville d'Ottawa

Ville d'Edmonton

Le maire Gerald Tremblay (Ville de Montréal) et le maire David Miller (Ville de Toronto) ont annoncé la Stratégie nationale de transports en commun de la FCM en mars 2007

Le Canada est le seul pays membre du G8 qui n'ait pas de politique nationale de financement prévisible et à long terme du transport en commun. Cette situation empêche les réseaux de transports canadiens d'atteindre leur plein potentiel et doit être corrigée. Une nouvelle stratégie nationale de transports en commun a été proposée par le Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités (FCM).^a De concert avec la FCM, l'ACTU presse le gouvernement fédéral de la mettre en application.

La Stratégie nationale de transports en commun qui a été proposée comporte cinq éléments :

- Des investissements fédéraux de 2 milliards de dollars par année destinés à l'entretien, au renouvellement et à l'expansion des services de transports en commun dans l'ensemble du Canada;
- Des incitatifs fiscaux offerts aux particuliers servant à favoriser le choix du transport collectif, tels qu'un crédit d'impôt sur les avantages consentis par les employeurs au transport en commun;
- Le soutien à la recherche afin de permettre l'innovation et rendre l'exploitation du transport collectif plus efficace et efficiente;
- L'obligation pour les collectivités récipiendaires d'approuver des plans de transport et d'utilisation du territoire qui font du transport collectif le principal moyen de répondre à la croissance future de la demande en matière de transport;
- La coopération entre les divers paliers gouvernementaux pour assurer que des mesures de reddition de comptes soient mises en place.

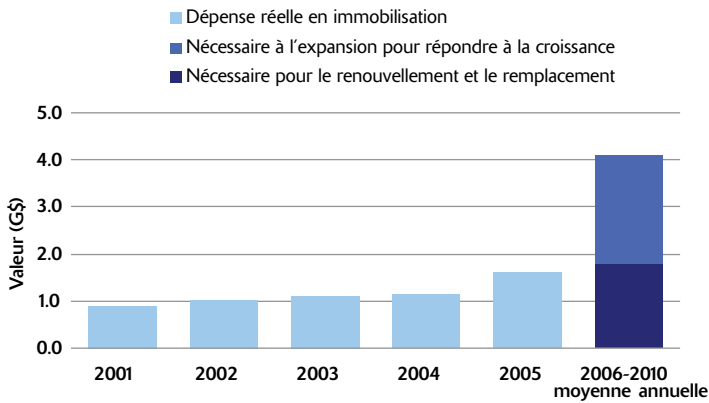
De nouveaux investissements sont requis de façon urgente

L'achalandage du transport collectif canadien a connu une augmentation de plus de 10 % durant la période de 2000 à 2005. Plusieurs réseaux de transport collectif desservent plus de voyageurs que jamais et ce, tout en ayant à procéder à la remise en état et au remplacement des infrastructures vieillissantes.

À l'échelle nationale, les réseaux de transport collectif ont des besoins en capital de 20,7 milliards de dollars pour la période allant de 2006 à 2010.^b Il s'agit là de 4,1 milliards de dollars annuellement – environ 1,8 milliard de dollars pour le renouvellement ou le remplacement des immobilisations et 2,3 milliards de dollars pour de nouvelles immobilisations destinées à l'expansion du service (voir Tableau 1 à la page suivante). En comparaison, des investissements récents en infrastructures de transport collectif ont atteint un sommet de 1,6 milliard de dollars en 2005.^c Ce montant serait insuffisant ne serait-ce que pour assurer le maintien des services actuels, sans tenir compte de l'ajout de nouveaux autobus, de trains, de lignes de transport rapide et de stations destinés au transport d'une plus grande quantité de voyageurs.

Partout au pays, des collectivités comptent sur la revitalisation et l'expansion des réseaux de transport collectif pour faire face aux nombreux défis tels que les changements climatiques, la pollution de l'air, l'augmentation de la congestion et les besoins d'une population à la fois croissante et vieillissante. Parallèlement, les gouvernements locaux au Canada éprouvent une difficulté grandissante à simplement maintenir les services actuels. Ils connaissent un besoin criant de fonds pour entretenir et étendre leurs réseaux.

Tableau 1. L'investissement en immobilisations du transport collectif au Canada



Les coûts d'exploitation du transport collectif au Canada sont presque entièrement financés par les droits perçus auprès des voyageurs et par les contribuables municipaux. Les clients du transport collectif canadien contribuent pour 60 % des coûts d'exploitation (plus que les utilisateurs de la majorité des autres pays occidentaux) et les impôts fonciers locaux couvrent le reste (à l'exception de quelques petites contributions provinciales).^c Il n'est pas raisonnable de croire que les droits de transport et les impôts fonciers pourraient également financer les importants besoins à venir en matière d'infrastructures du transport collectif canadien.

La participation provinciale au financement des infrastructures du transport collectif a connu une croissance au cours des dernières années, atteignant près de 40 % en 2005 comparativement à moins de 15 % en 2000.^c Plusieurs provinces transfèrent maintenant aux villes des revenus provenant de la taxe sur l'essence et, dans le cas du Québec, des droits d'immatriculation.

L'investissement dans le transport collectif par le gouvernement fédéral est un phénomène très récent, où la proportion des investissements fédéraux en immobilisations est passée de zéro en 2001 à 18 % en 2005.^c Le gouvernement fédéral finance ainsi des projets dédiés aux infrastructures avec des programmes tels que le Fonds de la taxe sur l'essence et le Fonds Chantiers Canada. Dans le cas des fonds fédéraux provenant de la taxe sur l'essence, ce transfert aux municipalités est destiné aux investissements dans le transport collectif et autres infrastructures durables sur le plan environnemental. Bien que ces transferts soient pour l'infrastructure, ils doivent néanmoins être partagés de façon à répondre également aux autres besoins en aqueduc, en traitement des eaux usées et en projets routiers. Toutefois, les programmes récents du Fonds pour le transport en commun et de la Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun ont versé 1,3 milliard de dollars uniquement pour le transport collectif sur une base ponctuelle.

Les projets d'investissements provinciaux et fédéraux en infrastructure apportent une aide importante et souhaitée. Cependant, ils ne procurent pas d'assurance financière à long terme. Une nouvelle infrastructure de transport collectif peut prendre au-delà d'une décennie à planifier et à construire – il devient donc impossible de faire une planification à long terme du transport collectif qui soit efficace sans pouvoir compter sur une source de revenus qui soit stable, prévisible et à long terme. Les réseaux de transport collectif ont besoin d'un leadership plus fort de la part du gouvernement fédéral pour atteindre les objectifs.



Agence métropolitaine de transport

Arguments supplémentaires

Offrir des mesures incitatives favorisant l'utilisation du transport collectif. Les réseaux de transport collectif font un usage croissant des mesures de gestion de la demande en transport (GDT) pour stimuler la demande en transport collectif et apporter des améliorations au service. Au moyen de mesures législatives et fiscales, le gouvernement fédéral peut fournir des incitatifs qui rendent le transport collectif plus attrayant pour les Canadiens. Le nouveau crédit d'impôt personnel sur les laissez-passer de transport en commun en est un exemple.

Un autre exemple de mesure que l'ACTU et ses partenaires, incluant la FCM, visent depuis plus d'une décennie est l'exonération fiscale des avantages de transport en commun consentis par les employeurs (p. ex. les laissez-passer de transport collectif subventionnés). Cette démarche rendrait les laissez-passer de transport en commun plus abordables. Elle pourrait également inciter les entreprises à s'installer dans des régions où l'on offre des services de transport collectif de qualité – tout comme les avantages de stationnement fournis par les employeurs, lesquels sont de fait exempts d'impôt, incitent les entreprises à s'installer en banlieue. La publication de l'ACTU *L'exonération fiscale des avantages consentis au transport en commun : De nouveaux développements renforcent le dossier* (Exposé analytique 15, Octobre 2005) présente une analyse plus détaillée de la question.

Créer et partager le savoir. Le soutien fédéral pour la recherche sur le transport collectif à l'échelle nationale est également pressant. Précisément, le Canada a besoin d'un programme de coopération en recherche sur le transport collectif afin de promouvoir le partage d'information et l'innovation au sein des réseaux de transports en commun – un programme que l'ACTU serait bien apte à mener. Les nombreuses sphères où une intensification de la recherche est requise incluent l'étude des approches politiques des gouvernements fédéral, provinciaux et locaux afin d'augmenter l'achalandage du transport collectif et d'appuyer les objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

Améliorer la planification à long terme. Un financement du transport collectif qui est stable, dédié et à long terme permet aux municipalités de planifier leurs actions plus efficacement. Afin de recevoir du financement supplémentaire pour le transport collectif, les municipalités devraient avoir adopté des plans de transport et d'aménagement du territoire qui font du transport collectif le principal moyen de répondre à la croissance future de la demande en matière de transport. Des plans unifiés de transport et d'utilisation du territoire peuvent également assurer l'utilisation la plus efficace des fonds disponibles, permettre d'identifier l'organisation appropriée de l'infrastructure et promouvoir une composition et une densité en matière d'aménagement du territoire qui soient en appui au transport collectif.

Assurer l'utilisation efficace des fonds. D'importants nouveaux investissements dans les transports en commun devraient être accompagnés de mesures servant à surveiller et examiner la façon dont les fonds sont utilisés. Les gouvernements fédéral, provinciaux et locaux devraient conjointement identifier des approches servant à contrôler et à rendre compte des réussites. Les investissements fédéraux en transport collectif devraient s'ajouter aux dépenses actuelles et être à l'abri des mesures visant à récupérer ces argents pour d'autres fins par les autres paliers de gouvernement.



Ville de Regina

SOMMAIRE DE LA PROPOSITION PRÉSENTÉE PAR LA FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE TRANSPORTS EN COMMUN

La Stratégie nationale de transports en commun proposée par la FCM comporte plusieurs objectifs fondamentaux :

- l'augmentation du taux d'usagers des transports en commun et la réduction de la dépendance à l'automobile;
- l'accroissement de la compétitivité économique des villes canadiennes;
- le rehaussement de la qualité de vie urbaine;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air.

Nouvel investissement

Un nouvel investissement de 2 milliards de dollars dédié au transport collectif et provenant du gouvernement du Canada est nécessaire pour soutenir le renouvellement et l'expansion des réseaux de transport en commun partout au pays. Ceci assurera le maintien des réseaux de transport collectif en bon état et permettra de répondre à la croissance de la population de même qu'aux besoins résultant de l'adoption du transport collectif au lieu du transport en automobile. Ce montant devrait être indexé pour suivre l'inflation et devrait être révisé périodiquement pour en assurer la suffisance.

Pour faire face à l'ensemble des besoins du transport collectif, nous aurons besoin de l'appui de tous les paliers de gouvernement. La proposition de la FCM repose sur une contribution juste et réaliste provenant du gouvernement fédéral. Les provinces et les municipalités doivent aussi être de la partie. Les municipalités sont déjà, de loin, les principales sources de contribution du transport collectif et elles pourront augmenter leurs contributions au cours des 20 prochaines années, à mesure que leurs autres besoins en infrastructure seront comblés.

Le nouvel investissement qui est proposé pour le transport collectif doit s'ajouter au Fonds de la taxe sur l'essence et aux programmes d'infrastructures. Les besoins du transport en commun sont suffisamment importants et particuliers pour qu'ils justifient une approche ciblée. D'autres projets d'infrastructures apportent une aide à certaines villes, mais ils ne sont ni suffisants ni conçus pour répondre aux besoins du transport collectif.

Le Fonds pour le transport en commun et la Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun – qui, combinés, distribuent 1,3 milliard de dollars sur quatre ans par l'intermédiaire des provinces – sont de bonnes

initiatives qui pourraient être remplacées par les 2 milliards de dollars recommandés dans la Stratégie nationale de transports en commun.

Développement de la demande

Pour garantir le succès de la stratégie des transports en commun, il pourrait s'avérer nécessaire de fournir des encouragements supplémentaires à l'utilisation de ce mode de transport. Le gouvernement fédéral peut jouer ce rôle de premier plan à cet égard en établissant des incitatifs fiscaux de même que d'autres politiques et réglementations qui appuieraient le transport collectif. Par exemple, les employeurs pourraient offrir à leurs employés des laissez-passer de transport collectif exempts d'impôt, de sorte que le transport en commun puisse mieux concurrencer la conduite automobile en solo.

Recherche innovatrice

La stratégie instaurerait deux types de recherche visant à soutenir l'accroissement de l'utilisation des transports en commun :

- la recherche en coopération visant à favoriser le partage d'information et l'innovation des réseaux de transport;
- la recherche servant à déterminer les nouvelles approches pouvant accroître l'achalandage et atteindre d'importants objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

Planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports

L'aménagement du territoire et la planification du transport doivent être intégrés pour assurer que le développement urbain appuie le transport collectif et ce, avec une utilisation du territoire dans des densités appropriées et un équilibre entre les priorités d'ordre économique, social et environnemental. Les villes ne seraient admissibles à du financement que si elles se sont dotées de plans d'aménagement du territoire et de transport qui ont été approuvés par le conseil municipal et qui font des transports en commun le principal moyen de répondre à la croissance future des besoins en matière de déplacements.

Reddition de comptes

Compte tenu de la portée de la stratégie proposée en matière des transports en commun, il est important que tous les paliers de gouvernement coopèrent à la mise en place de mesures de reddition de comptes appropriées.



Ville de Calgary

Conclusions

Un sondage Ipsos Reid mené en 2006 pour le compte de l'ACTU auprès des Canadiens ayant accès à des services de transport collectif a démontré que :^d

- 73 % des répondants croient que le gouvernement fédéral n'apporte pas suffisamment de soutien à l'infrastructure du transport collectif local dans l'ensemble du pays;
- 66 % n'ont pas la conviction que tous les paliers gouvernementaux travaillent ensemble pour répondre aux besoins à long terme en matière d'infrastructure du transport collectif;
- 61 % ne croient pas qu'il y ait suffisamment de soutien gouvernemental pour que l'infrastructure du transport en commun puisse suivre la croissance dans leur collectivité.

De toute évidence, plusieurs Canadiens s'inquiètent du fait que les gouvernements n'en font pas assez pour répondre aux besoins de leur collectivité en matière d'infrastructures du transport collectif. Ils croient également que le gouvernement fédéral doit assumer son leadership en la matière.

Un service de transport collectif solide est d'une importance vitale pour les municipalités du Canada alors qu'elles s'efforcent d'entretenir leur qualité de vie, d'appuyer le développement économique et de conserver un environnement sain. À cause de la croissance de l'achalandage et d'une infrastructure vieillissante, les réseaux de transport collectif doivent investir dans le renouvellement, le remplacement et l'expansion des parcs de véhicules et des installations à un rythme qui surpasse largement les sources de financement actuelles. Sans l'apport d'un nouveau financement majeur mené par le gouvernement fédéral, les réseaux de transport actuels ne peuvent tout simplement pas être soutenus et les demandes futures ne seront pas comblées.

Le Canada est le seul pays du G8 à ne pas avoir de politique nationale de financement prévisible et à long terme du transport collectif qui tient compte de son rôle essentiel dans la poursuite des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. En appliquant la Stratégie nationale de transports en commun, le gouvernement fédéral corrigerait cette situation et permettrait aux réseaux de transport dans l'ensemble du Canada de réaliser leur plein potentiel.



GO Transit

Les parties intéressées appuient les objectifs de la Stratégie nationale de transports en commun

« Le gouvernement fédéral devrait reconnaître l'importance des régions urbaines et fournir un financement durable, prévisible et à long terme afin de soutenir les investissements dans le transport urbain. »

- Le Conseil de la fédération (*Regarder vers l'avenir : un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, 2005)

« L'adoption d'un programme national des transports en commun permettra au Canada d'entrer de plain-pied dans le 21^e siècle : il pourra ainsi disposer du financement voulu pour entretenir les infrastructures existantes et développer les nouveaux projets de transports en commun qui s'imposent pour réduire la congestion routière, améliorer les déplacements de tous les Canadiens et renforcer l'économie. »

- Chambre de commerce du Canada (*Strengthening Canada's Urban Public Transit Systems*, 2006)

« Il n'en demeure pas moins que le gouvernement fédéral doit mettre au point une approche permanente et cohérente en matière de financement des transports en commun. Il doit aussi développer une stratégie d'investissement stable et à long terme destinée à répondre aux besoins des transports en commun et qui permettrait une planification proactive de nouvelles routes et installations. »

- Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (*La qualité de l'environnement dans les villes canadiennes : le rôle du gouvernement fédéral*, 2003)

« Les investissements dans les transports en commun profitent à tous les secteurs de l'économie et aux différentes collectivités canadiennes. Le gouvernement fédéral doit reconnaître que les transports en commun font partie des principaux moteurs de la compétitivité économique du pays. Un engagement ciblé à long terme à l'égard des transports en commun devrait s'inscrire dans une politique économique et environnementale nationale et être considéré comme la plus grande priorité. »

- Toronto Board of Trade (*Strong City, Strong Nation Update - the Growing Gap*, 2006)

Références

- Fédération canadienne des municipalités, Caucus des maires des grandes villes : *Stratégie nationale de transports en commun*, 5 mars 2007 (disponible au www.fcm.ca/french/documents_f/submissions-f.html)
- L'Association canadienne du transport urbain, *Rapport d'un sondage sur les besoins en infrastructures du transport collectif pour la période 2006-2010*, 2006 (disponible au www.cutaactu.ca)
- L'Association canadienne du transport urbain, *Résumé statistique du transport urbain au Canada (données d'exploitation de 2005)*, 2006 (en vente au www.cutaactu.ca)
- Ipsos Reid, *Infrastructure on the Move: Transit Infrastructure and its Public Opinion Context*, 13 décembre 2006 (disponible au www.ipsos-na.com/news)

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) se fait le porte-parole du secteur du transport en commun au Canada. Pour obtenir un complément d'information - rapports de recherche, mises à jour du secteur, bulletins de nouvelles et autres - veuillez communiquer avec nous ou visiter notre site Web.



Bureau 1401 • 55 rue York • Toronto (Ontario) • M5J 1R7 • Canada
Tél: 416-365-9800 • Téléc: 416-365-1295 • transit@cutaactu.ca • www.cutaactu.ca