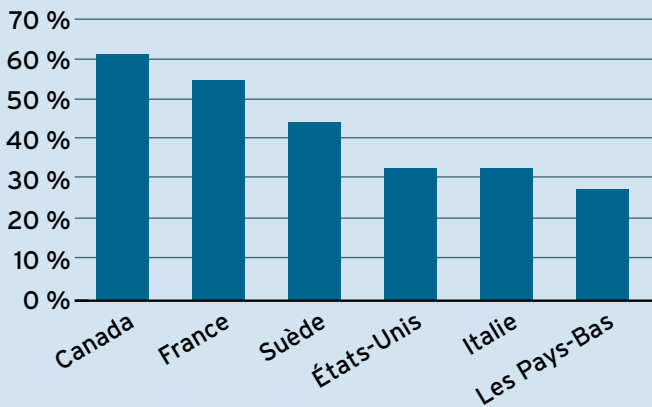


Tableau 1

Proportion des coûts d'exploitation couverte par les revenus des droits de passage



L'investissement en infrastructure. Ces dernières années, les municipalités ont été les principaux investisseurs dans l'infrastructure nationale du transport collectif au Canada (p. ex. les flottes de véhicules, les installations pour le transport rapide, les terminaux de passagers, les parcs de stationnement incitatifs, les garages et ateliers d'entretien). Les faibles niveaux d'investissement fédéral et provinciaux dans l'infrastructure se comparent difficilement à ceux des États-Unis, où les investissements à long terme du fédéral et des états dans le transport en commun couvraient 53 % des coûts d'infrastructure en 2003.^b

La participation provinciale au financement direct des infrastructures a connu une croissance au cours des dernières années, atteignant près de 38 % en 2004 comparativement à moins de 15 % en 2000. (Il est à noter que plusieurs provinces transfèrent également une partie des revenus de la taxe sur l'essence ou des revenus d'immatriculation aux municipalités pour répondre aux besoins en infrastructures, incluant ceux du transport en commun.)

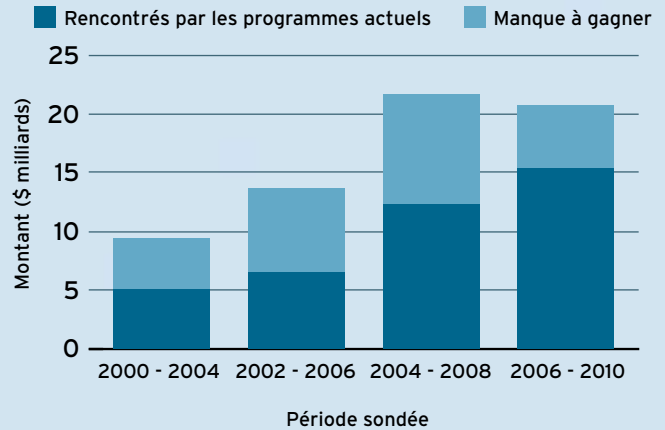
Pendant des années, le Canada était le seul pays du G7 à ne pas avoir de programme fédéral dédié au soutien direct du transport en commun. Bien que le gouvernement fédéral n'ait pas contribué au financement des infrastructures du transport en commun au pays avant 2001, une série d'investissements dans des projets d'infrastructure ont augmenté sa contribution à 8 % du total national entre 2001 et 2004. Un bond important s'est produit en 2005, alors que le gouvernement fédéral s'engageait à transférer 5 milliards de dollars provenant des revenus de la taxe sur l'essence aux collectivités, afin de financer les infrastructures du développement durable et écologique (incluant le transport collectif) d'ici 2010. Dans la même année, le gouvernement s'est également engagé à fournir près de 800 millions de dollars pour des projets d'investissements à court terme dans les infrastructures du transport collectif d'ici 2007.

Le déficit canadien de l'investissement en transport en commun

L'important « déficit infrastructurel » auquel font face les réseaux de transport collectif est suivi par l'ACTU au moyen d'un sondage portant sur les besoins locaux et effectué à intervalles réguliers.^d Le dernier sondage identifiait des besoins en infrastructures du transport en commun de l'ordre de 20,7 milliards de dollars pour la période de 2006 à 2010. C'est environ 75 % de ce montant qui peut être couvert par les programmes d'investissements existants. Bien qu'il y ait là une amélioration significative par rapport aux sondages précédents, le pays est tout de même confronté à un sérieux manque à gagner de 5 milliards de dollars.

Tableau 2

Les besoins en infrastructure du transport en commun au Canada



Le sondage mené par l'ACTU a révélé que les besoins en infrastructure reliés à l'augmentation des services avaient diminué de 18 % par rapport au sondage précédent, passant de 14,1 milliards à 11,6 milliards. Néanmoins, 31 % de ces besoins ne peuvent être rencontrés avec les budgets existants, menaçant ainsi la capacité des réseaux de transport de répondre à la demande croissante pour leur service.

En même temps, les besoins pour le remplacement et le renouvellement des infrastructures ont augmenté à 9,1 milliards de dollars, une augmentation de 32 % par rapport au sondage précédent. Ce bond suit des augmentations consécutives d'un sondage à l'autre de l'ordre de 44 % et de 50 %, faisant presque tripler ce montant au cours des six dernières années. Ceci, combiné au fait que 20 % des besoins de remplacement et de renouvellements actuels ne peuvent pas être rencontrés sans du financement externe supplémentaire, met en lumière le défi émergeant pour les réseaux de transport en commun au Canada qui luttent pour maintenir leurs installations dans un état convenable.

Bien que l'investissement en infrastructure soit une préoccupation vitale, le besoin pour de nouveaux investissements d'exploitation croît également avec rapidité. En fait, parce que l'accroissement des infrastructures entraîne souvent une augmentation des coûts en bout de ligne (p. ex. des flottes plus importantes nécessitent plus de personnel pour les exploiter et les entretenir), des investissements fédéraux et provinciaux croissants en infrastructures ne feront qu'amplifier l'urgence d'améliorer les budgets actuels d'exploitation.

Entre 1999 et 2004, les frais d'exploitation du transport en commun au pays ont augmenté de 35 %. Alors que cette tendance à la hausse se poursuivra – à mesure que les villes accroîtront leurs services afin de lutter contre la congestion urbaine et la pollution de l'air – la hausse de l'achalandage et l'augmentation des tarifs ne généreront pas de fonds suffisants pour couvrir l'augmentation des coûts d'exploitation. Parce que la plupart des provinces refusent aux municipalités de récolter des fonds à l'aide de mesures telles que les péages et la taxation des espaces de stationnement, les municipalités canadiennes dépendent de l'impôt foncier pour financer les coûts d'exploitation. Les hausses de tarifs pourraient générer des revenus supplémentaires, mais elles rendent le transport en commun moins compétitif et menacent de freiner la tendance nationale vers un achalandage accru.

L'investissement fédéral dans le transport en commun

Il y a quelques années seulement, le gouvernement confirmait un vif intérêt pour le transport en commun. Il y a eu les engagements à améliorer l'infrastructure du transport collectif prononcés lors du discours du Trône, les recommandations du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines développées autour du transport en commun et trois études stratégiques importantes sur le transport collectif. Le gouvernement a par la suite enchaîné avec de nouveaux projets significatifs d'investissement dans le transport en commun, desquels les plus importants sont résumés plus bas.

Les fonds d'infrastructure. Les annonces de contributions du fonds fédéral d'infrastructure à des projets de transport en commun sont passées de zéro en 2001 à plus de 800 millions de dollars en 2004. Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) a financé bon nombre d'initiatives dans la région du Grand Toronto (pour la région de York, GO Transit et la Toronto Transit Commission), Vancouver (Canada Line) et Ottawa (agrandissement du réseau de train léger O-Train). Une nouvelle injection de 2 milliards de dollars au FCIS est prévue pour 2007-2008.

Fonds provenant de la taxe sur l'essence. En 2005, le gouvernement fédéral s'est engagé dans un Nouveau pacte pour les villes et les collectivités qui incluait une entente de cinq ans sur le transfert de 5 milliards de dollars de revenus provenant de la taxe sur l'essence. Ce transfert de fonds aux municipalités était destiné aux investissements dans le transport collectif et autres infrastructures durables sur le plan environnemental. Le Fonds de la taxe sur l'essence est le programme par lequel cet investissement sera fait et il établit le transport en commun comme étant un secteur d'investissement choisi, avec des projets en considération tels que le transport en commun rapide, les véhicules de transport en commun et les systèmes de transport intelligents.

Bien qu'il ne soit pas très clair jusqu'à quel point le Fonds de la taxe sur l'essence profitera aux réseaux de transport collectif, on perçoit des signes positifs. Dans le Grand Vancouver, la totalité du versement de 307 millions de dollars a été consacrée au transport en commun. D'autres projets rendus possibles grâce à ce fonds incluent la remise à neuf du métro de Montréal, l'expansion du réseau de train léger à Edmonton, la remise en état des flottes de Toronto, ainsi qu'un projet de transport rapide par bus à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick.

Fonds pour le transport en commun. Ce fonds de 400 millions de dollars, annoncé en 2006, a été créé dans le but d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces fonds fédéraux sont distribués aux provinces et territoires en proportion du nombre d'habitants, pour ensuite être acheminés aux municipalités en fonction de l'achalandage local du transport en commun. Les municipalités et les réseaux de transport peuvent déterminer les priorités locales avec des projets admissibles, tels que des circuits de transport collectif rapide, des stations de transport en commun, le matériel roulant et les systèmes de transport intelligents.

La Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun. Les fonds de cette fiducie de 900 millions de dollars, également annoncés en 2006, sont distribués aux provinces et territoires en proportion du nombre d'habitants. Les investissements en immobilisations qui sont acceptés incluent ceux qui sont admissibles dans le cadre du Fonds pour le transport en commun, de même que des infrastructures complémentaires, telles que les voies réservées aux véhicules à plusieurs occupants.

Le crédit d'impôt sur les laissez-passer de transport en commun.

En juillet 2006, le gouvernement fédéral a implanté un programme de crédit d'impôt non remboursable applicable sur les dépenses effectuées pour des laissez-passer mensuels (ou de plus longue durée) de transport en commun. Le crédit de 15,25 % en 2006 et de 15,5 % par la suite génère des économies annuelles allant jusqu'à 150 \$ par individu. Les particuliers peuvent également réclamer les dépenses pour les laissez-passer de toutes les personnes à leur charge. Le coût de cette mesure pour le gouvernement fédéral est estimé à 150 millions de dollars en 2006-2007 et de 220 millions en 2007-2008.

Le programme Sûreté-Transit. En 2006, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il consacrerait 95 millions de dollars à la sûreté en matière de transport ferroviaire voyageurs et de transport en commun. Dans le cadre de ce financement, Transports Canada a lancé un programme de contribution de 80 millions de dollars sur deux ans appelé Sûreté-Transit qui servira à accroître la sûreté des opérations à risque élevé dans les grands réseaux de transports collectif au Canada. Le programme aide les exploitants des services de trains de banlieue et du transport en commun à accélérer la mise en œuvre des mesures de sûreté nouvelles et améliorées, en se concentrant au départ sur les besoins à Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto, Montréal et la Région de la capitale nationale.

Programme de démonstration en transport urbain. Ce programme de démonstration de 40 millions de dollars se poursuivra jusqu'en 2009, procurant un soutien aux investissements tels que les mesures prioritaires en transport en commun dans le Grand Vancouver ainsi que le transport rapide par bus à Halifax et Waterloo-Kitchener-Cambridge.

L'investissement provincial dans le transport en commun

L'investissement provincial en transport collectif a connu une hausse au cours des dernières années. Le financement de 47 millions de dollars destiné à l'exploitation en 2001 a crû de façon constante jusqu'à 177 millions en 2004, alors que le financement de 146 millions destiné à l'infrastructure en 2001 a augmenté à 331 millions en 2004.



Le rapport sur la politique québécoise du transport collectif, publié en juin 2006

Les mécanismes de financement du transport collectif au niveau provincial incluent un transfert de la taxe sur l'essence destiné à améliorer l'infrastructure locale, laquelle peut être utilisée au profit de transport en commun (p. ex. en Colombie-Britannique, au Manitoba, en Alberta et au Québec). Plusieurs collectivités reçoivent des revenus de la taxe sur l'essence destinés spécifiquement au financement du transport en commun ou d'améliorations en matière de transports (p. ex. 12 cents le litre pour les routes et le transport en commun dans le Grand Vancouver et 1,5 cent le litre pour le transport collectif à Montréal).

L'Ontario et le Québec ont pris des engagements substantiels ces dernières années en vue d'améliorer l'investissement en transport collectif. En Ontario, les municipalités qui possèdent un réseau de transport en commun reçoivent maintenant un transfert des revenus de la taxe sur l'essence de 2 cents le litre afin d'améliorer les immobilisations, l'exploitation et l'achalandage.

En 2006, Québec a annoncé une politique globale sur le transport en commun visant à augmenter l'achalandage de 8 % d'ici 2012.^e Parmi les nouvelles initiatives, on comptait une contribution annuelle de 130 millions pour le développement du transport collectif provenant du Fonds d'action du Québec pour le développement durable, un remboursement complet des taxes sur l'essence payées par les réseaux de transport en commun et plus de financement pour les infrastructures existantes et les programmes d'exploitation. Ces démarches viennent s'ajouter aux frais annuels de 30 \$ compris dans les droits d'immatriculation que Québec perçoit depuis des années auprès de neuf collectivités (40 \$ à Montréal) afin de soutenir l'investissement en transport collectif.

Un regard vers l'avenir

Le débat actuel sur le « déséquilibre fiscal » au Canada pourrait mener à des changements en matière de juridiction sur les revenus et les dépenses et ainsi avoir des conséquences sur l'avenir du financement de l'infrastructure du transport en commun. Alors que les gouvernements fédéral et provinciaux débattent du sujet, l'ACTU les presse de considérer le rôle clé du transport collectif dans le développement durable des villes sur les plans économique, environnemental et social et y va de ses recommandations :

- Le gouvernement fédéral devrait créer un nouveau programme permanent d'investissement direct dans le transport en commun, de même que la création de nouveaux réseaux de transport collectif.
- Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient accorder le statut d'exemption fiscale aux avantages consentis par les employeurs au transport collectif. Cette mesure viendrait renforcer l'effet du crédit d'impôt fédéral sur les laissez-passer en vigueur actuellement, elle inciterait les employeurs à apporter leur soutien aux navetteurs du transport en commun et rétablirait l'équilibre par rapport aux avantages de stationnement qu'offrent les employeurs et qui ne sont généralement pas imposés.



L'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, annonçait un important investissement fédéral en transport en commun en mai 2006.

- Les mécanismes d'investissement en infrastructure qui peuvent financer d'importants projets de transport en commun rapide, tels que le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, devraient être conservés. Ils devraient se concentrer sur le transport collectif et d'autres infrastructures durables et donner aux gouvernements locaux la flexibilité de choisir les projets prioritaires.

Alors que l'industrie du transport collectif se transporte vers l'avenir, elle peut célébrer le fait que le déficit canadien en infrastructure qui sévit depuis longtemps est maintenant pris en charge. Les besoins en infrastructure se sont stabilisés pour la période de 2006 à 2010 et la proportion des besoins qui étaient inabornables avec le financement actuel est en déclin. Néanmoins, plusieurs besoins en infrastructure demeurent sans financement et les nouvelles sources d'investissement fédérales et provinciales sont limitées. La quête ultime d'un financement sûr et à long terme pour les collectivités canadiennes demeure un travail inachevé.

RÉFÉRENCES

- J. Pucher & C. Lefevre, *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*, 1996
- American Public Transportation Association, *2005 Public Transportation Fact Book*, 2005 (disponible au www.apta.com)
- Information obtenue par l'Association italienne du transport public (ASSTRA), 2005
- L'Association canadienne du transport urbain, *Les besoins en infrastructures des transports en commun pour la période de 2006 à 2010*, 2006
- Gouvernement du Québec, *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. La politique québécoise du transport collectif*, 2006 (disponible au www.mtq.gouv.qc.ca)

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 ON • M5J 1R7 • Canada
Telephone: 416-365-9800 • Fax: 416-365-1295
transit@cutaactu.ca • www.cutaactu.ca