

LE CADRE POLITIQUE CANADIEN DU TRANSPORT EN COMMUN : UN CONSENSUS SE DÉGAGE



Ville d'Edmonton, Metrolinx, Société de transport de l'Outaouais

Le Canada est le seul pays membre du G8 qui n'a pas de politique nationale de soutien prévisible et à long terme du transport en commun. Pour cette raison, l'ACTU ne cesse de promouvoir depuis plusieurs années la nécessité d'une vaste stratégie visant à optimiser les contributions positives du transport en commun à la qualité de vie au Canada.

Au cours de la dernière décennie, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux au Canada ont grandement accru leurs investissements afin d'élargir et de renouveler les réseaux de transport en commun. Des investissements encore plus importants se profilent à l'horizon, mais le pays manque encore d'un cadre coordonné de politiques et de programmes visant à baliser ces investissements et faire en sorte que les Canadiens en bénéficient le plus possible. À cette fin, il existe un consensus fédéral et provincial sur la nécessité d'un cadre stratégique canadien pour assurer le succès des transports en commun. Ce consensus reconnaît la valeur du financement prévisible et à long terme pour le transport en commun et de toute une gamme de programmes de soutien.

Le présent exposé analytique souligne la nécessité, pour toutes les instances gouvernementales, d'unir leurs forces et de poursuivre activement le changement au profit des collectivités canadiennes. Il résume quelques-unes des principales étapes pouvant y mener et propose des orientations possibles à cette fin.

Qu'est-ce qu'un cadre stratégique du transport en commun?

Dans le document *Vision 2040* (www.cutaactu.ca), l'ACTU montre comment les collectivités canadiennes comptent sur le transport en commun pour surmonter plusieurs défis majeurs. Les six thèmes énoncés dans *Vision 2040* vont du service à la clientèle à l'écologisation des entreprises, mais le premier thème – Inscrire le transport collectif au cœur des collectivités – est la clé de voûte du succès. Comme l'indique la Vision, « En l'absence d'une culture sociopolitique plus axée sur le transport, les collectivités canadiennes ne pourront vraisemblablement pas offrir les ressources et le contexte améliorés dont ce mode de transport a besoin pour atteindre son potentiel »

Pour construire cette culture axée sur le transport en commun, *Vision 2040* souligne que le Canada a besoin d'un cadre stratégique du transport – en fait, cette orientation stratégique est la première des 27 que propose la Vision. Ce cadre constituerait un ensemble de politiques de transport en commun qui intégrerait les objectifs et les activités communs aux différents ordres de gouvernement (municipal, provincial et fédéral) et propres à chacun. Un cadre idéal fixerait des objectifs pour les réseaux de transport en commun au Canada et soulignerait les rôles, les responsabilités et les priorités de tous les ordres de gouvernement.

Un cadre stratégique pourrait notamment canaliser les investissements dans les immobilisations et l'exploitation d'une manière qui maximise les effets positifs sur la croissance économique, la qualité de l'environnement, la santé publique, l'équité et l'accessibilité. Le cinquième thème de la Vision 2040 – *Assurer la santé financière* – souligne la nécessité d'assurer un financement prévisible, fiable et suffisant à long terme des immobilisations dans le transport en commun. Le cadre stratégique doit orienter les différents ordres de gouvernement grâce à des ressources suffisantes, en canalisant le flux des fonds et en tirant parti des investissements pour optimiser les résultats.

Un cadre stratégique efficace peut avoir plusieurs résultats importants :

- Une meilleure planification des infrastructures à long terme, s'appuyant sur un financement futur garanti, avec une dépendance moindre à l'égard des programmes de financement à court terme qui privilégient les projets prêts à démarrer.
- La répartition des fonds fédéraux et provinciaux pour les projets qui contribuent le mieux aux objectifs énoncés de ces gouvernements.
- Une meilleure intégration de l'aménagement urbain et des systèmes de transport pour créer d'importantes synergies entre le développement urbain et les infrastructures des villes.
- L'application pertinente des outils de gestion de la demande en transport (GDT) pour maximiser l'efficacité des mesures de l'offre.
- Une coordination et une collaboration plus efficaces (p. ex., la collecte de données et la recherche en collaboration) au sein de l'industrie du transport en commun, s'inscrivant dans des objectifs nationaux et provinciaux clairs.
- Une mesure plus approfondie de la performance afin d'optimiser les investissements et d'améliorer les processus futurs de planification.

La vision de l'ACTU suggère que l'élaboration d'un cadre stratégique du transport en commun devrait être un processus de collaboration mené par les gouvernements fédéral et provincial, avec la participation des associations municipales. Cependant, le leadership du gouvernement fédéral ne signifie pas que les priorités du gouvernement fédéral seraient imposées aux provinces et aux municipalités – chaque ordre de gouvernement devrait élaborer et appliquer des politiques qui reflètent son propre contexte et ses objectifs.

Qu'en pensent les gouvernements fédéral et provinciaux?

En octobre 2009, le Groupe de travail sur les transports urbains (GTTU), du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, a atteint un consensus pancanadien sur la nécessité d'établir une stratégie globale de transport qui permettra d'améliorer la qualité de vie, la compétitivité et la durabilité dans les collectivités canadiennes.

Le rapport du GTTU, intitulé *Le transport en commun au Canada : un inventaire des progrès récemment réalisés* (www.cutaaactu.ca), est un examen concerté du paysage changeant du transport en commun. Dans ce document, les ordres supérieurs de gouvernement du Canada reconnaissent que les investissements accrus dans le transport collectif ont fait augmenter l'achalandage et ont eu des avantages réels sur la santé publique, l'environnement et l'économie. Ils s'accordent sur la nécessité d'établir de nouveaux partenariats de financement entre les gouvernements, et d'instaurer la bonne gouvernance, des pratiques progressives de planification et des stratégies de gestion de la demande du transport afin de maximiser l'efficacité des investissements. Les membres demandent à leurs propres gouvernements de travailler avec les

municipalités pour améliorer le transport et la mobilité dans les zones urbaines en explorant les possibilités de collaboration qui vont au-delà du seul financement. Le rapport *Le transport en commun au Canada* comporte quatre recommandations :

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

Quand les voitures sont moins nombreuses, l'air est plus pur. Et quand l'air est plus pur, les gens respirent mieux.

Stephen Harper, premier ministre du Canada et chef du Parti conservateur du Canada, à la Conférence annuelle de la FCM, Toronto, 2010



Ville d'Ottawa

Les chefs d'entreprise du Canada emboîtent eux aussi le pas

La Chambre de commerce du Canada est un réseau influent de plus de 300 chambres de commerce. Elle représente 175 000 entreprises de toute taille, dans tous les secteurs de l'économie et toutes les régions. En 2009, la Chambre a adopté une résolution qui exprimait son soutien solide à un cadre stratégique pour le transport :

Les villes du Canada sont les moteurs de la croissance économique de la nation. Cependant, il n'y a pas de plan de transport coordonné permettant de déterminer l'investissement en infrastructure requis à l'appui de cette urbanisation. Le Canada reste le seul pays de l'OCDE et du G8 n'ayant pas élaboré de plan national à long terme pour le transport urbain; par conséquent, une stratégie nationale de transport devrait constituer une priorité pour le gouvernement fédéral... Un engagement solide, stable à l'égard du transport public permettra aux organismes de transport en commun canadiens de formuler des plans de transport à long terme qui contribueront à stimuler l'économie, offriront un meilleur service aux utilisateurs et établiront le climat de confiance requis pour attirer les investisseurs du secteur privé. S'il se dote d'un programme national axé sur le transport urbain, le Canada pourra au 21^e siècle financer le maintien de l'infrastructure actuelle et développer les projets de transport public nécessaires pour diminuer la congestion, améliorer la mobilité des Canadiens et renforcer l'économie.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral formule une stratégie nationale de transport prévoyant :

1. Un mécanisme de financement fédéral permanent à l'appui de l'infrastructure de transport urbain.
2. Une coopération avec les instances provinciales et territoriales en vue de faciliter et d'encourager l'investissement privé dans les projets d'infrastructure, notamment par le truchement de partenariats des secteurs public et privé.
3. Un appui aux tentatives de planification juridictionnelle des municipalités centrées sur l'aménagement à objectifs intégrés du territoire

Chambre de commerce du Canada, « Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada », 2009



Saint John Transit

Le consensus des dix provinces à l'égard de ces recommandations doit être considéré comme la première étape vers l'élaboration d'un cadre stratégique du transport en commun au Canada. En outre, ces recommandations renforcent clairement la nécessité d'un cadre de financement suffisant, durable et à long terme pour le transport en commun – faisant écho aux stratégies déjà proposées par l'ACTU et la Fédération canadienne des municipalités (voir la section suivante). Elles seront essentielles à la création d'un partenariat à long terme qui garantira un avenir sain pour le transport en commun au Canada.

« Nous avons besoin d'une vision nationale pour le transport en commun. »

Michael Ignatieff, chef de l'opposition officielle et chef du Parti libéral du Canada, à la Conférence annuelle de la FCM, Toronto, 2010

Quelles autres étapes ont été réalisées?

Vision 2040 n'est que l'initiative la plus récente de l'ACTU visant à promouvoir la nécessité d'un cadre stratégique pour le transport en commun. Ce document s'inscrit dans la foulée de deux autres projets qui ont sensibilisé et mobilisé les gouvernements et d'autres intervenants clés.

En mars 2007, l'ACTU a uni ses forces avec la Fédération canadienne des municipalités (FCM) pour demander instamment la mise en œuvre par le fédéral d'une stratégie nationale du transport en commun proposée par le Caucus des maires des grandes villes de la FCM (www.fcm.ca). Cette proposition comportait cinq éléments clés (qui font également l'objet de l'exposé analytique n° 22 de l'ACTU, www.cutaactu.ca) :

- Investissements fédéraux destinés à l'entretien, au renouvellement et à l'expansion des services de transport en commun.
- Incitatifs afin de favoriser le choix du transport en commun.
- Création de connaissances par la recherche et partage de celles-ci avec les intervenants en transport en commun.
- Obligation pour les collectivités qui reçoivent des fonds fédéraux pour le transport en commun d'adopter des plans à long terme qui privilégient le transport en commun en réponse à la demande croissante de déplacements.
- Utilisation de mesures du rendement afin d'assurer l'utilisation efficace des fonds fédéraux.

En février 2008, l'ACTU a organisé un Forum national du transport en commun à Ottawa. Près de 100 représentants de ministères fédéraux, de gouvernements provinciaux, de municipalités, de réseaux de transport et d'entreprises privées se sont réunis pour établir les perspectives et les aspirations partagées. L'événement visait à respecter les champs de compétence, souligner les expériences précieuses et promouvoir des relations plus solides. À la fin de la journée, les participants avaient acquis la conviction que la poursuite du dialogue vers un cadre stratégique canadien du transport en commun est indispensable.

« Il s'agit [le transport en commun] d'un investissement vert qui facilite le transport urbain. Faisons-le. »

Jack Layton, chef du Nouveau Parti démocratique du Canada, à la Conférence annuelle de la FCM, Toronto, 2010

En mai 2010, le Caucus des maires des grandes villes de la FCM a lancé un plaidoyer pour que des efforts soient faits pour inverser la croissance des niveaux de congestion et le temps de déplacement dans les grandes villes. Il a adopté une résolution qui élargissait sa proposition de stratégie nationale du transport en commun de 2007 :

« ...**RÉSOLU** que la Fédération canadienne des municipalités demander le gouvernement du Canada de s'engager à collaborer avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux à reconnaître les lacunes du réseau national des transports du Canada et à élaborer par la suite un plan à long terme, comportant des objectifs et des étapes bien définis, en vue de combler ces lacunes et de soutenir ainsi la croissance économique et la protection de l'environnement. »

! ! Nous avons besoin d'investissements énormes dans les transports en commun. ! !

Gilles Duceppe, chef du Bloc québécois
discours devant Force Jeunesse, 2007

Que nous réserve l'avenir?

Le transport en commun a des avantages manifestes – sociaux, économiques et environnementaux – pour les Canadiens, comme l'a souligné l'ACTU dans le rapport de recherche L'impact économique des investissements dans le transport en commun : Une enquête nationale (publié en janvier 2010, www.cutaactu.ca) :

- Les avantages économiques totaux des réseaux actuels de transport en commun au Canada se chiffrent à au moins 10 G\$ par année.
- Le transport en commun réduit les coûts d'utilisation des véhicules pour les ménages canadiens d'environ 5 G\$ par année.



TransLink

- Le transport en commun réduit les coûts liés aux accidents d'environ 2,5 G\$ par an.
- Le transport en commun réduit les émissions annuelles de gaz à effet de serre de 2,4 millions de tonnes, évaluées à 110 M\$.
- Dans le secteur de la santé, le transport en commun permet de réduire d'environ 115 M\$ les frais annuels liés aux maladies respiratoires.

Ces avantages croîtront quand les gouvernements du Canada collaboreront pour fournir des investissements adéquats, prévisibles et durables dans le transport en commun, et mettront en œuvre des politiques et des programmes visant à maximiser le rendement de ces investissements.

L'ACTU a mené le dialogue national sur ces questions, et le consensus fédéral et provincial nécessaire pour forger un partenariat efficace a maintenant vu le jour. L'industrie canadienne du transport en commun encourage le gouvernement fédéral à inviter les provinces et les municipalités à créer en collaboration un cadre stratégique pour le transport en commun, à l'avantage du pays, des collectivités et des citoyens.

! ! L'amélioration des transports en commun et du rendement énergétique des bâtiments dans des nœuds à haute densité, le long des corridors de transport existants, rendra nos villes vivables et conviviales. Le gouvernement fédéral doit ouvrir la voie en finançant l'écologisation des villes canadiennes. ! !

Parti Vert du Canada, *Vision verte*, 2010



Durham Region Transit

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