

BÂTIR UNE MOBILITÉ DURABLE :

LES INVESTISSEMENTS FÉDÉRAUX DANS LE TRANSPORT URBAIN AU CANADA



Calgary Transit

Les importants investissements récents au Canada dans les infrastructures de transport en commun témoignent d'un engagement ferme de tous les niveaux de gouvernement envers ce mode de transport. Pour leur part, les Canadiens empruntent le transport en commun plus que jamais. Pour l'ensemble du pays, l'achalandage a atteint un niveau record de 1,83 milliard de déplacements en 2009, après avoir connu une hausse de plus de 14 % sur cinq ans, taux qui s'est maintenu en 2010.^a

Ces investissements sont essentiels pour soutenir la contribution à long terme du transport en commun à la prospérité du Canada. Le renouvellement et l'expansion des infrastructures sont essentiels également pour accroître la capacité des réseaux, attirer de nouveaux usagers et assurer l'utilisation efficace des fonds de fonctionnement. Les réseaux de transport comptent principalement sur la tarification et les impôts fonciers municipaux pour financer leurs opérations, et ces sources sont relativement rigides. Les projets d'investissement permettent des gains d'efficacité cruciaux, et atténuent la pression intense exercée par les coûts d'exploitation sur la plupart des sociétés de transport en commun.

Bien que tous les ordres de gouvernement aient aidé les réseaux de transport en commun à relever le défi des investissements, le

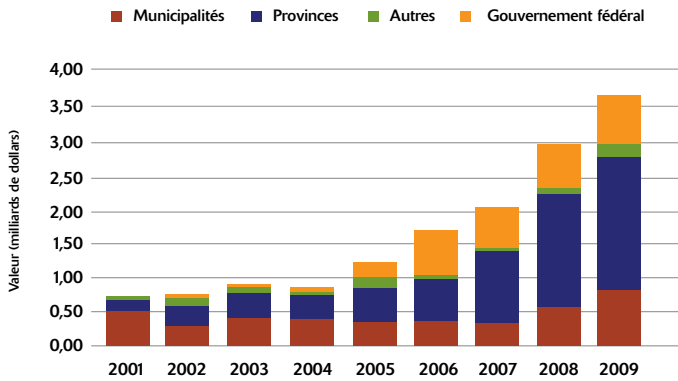
gouvernement fédéral a joué un rôle particulièrement important, non seulement par ses contributions directes, mais aussi en bonifiant les fonds injectés par les gouvernements provinciaux et municipaux. De plus, les investissements fédéraux rehaussent le profil du transport collectif dans les communautés et confirment l'intérêt national envers la mobilité durable. Les investissements directs du gouvernement fédéral dans le transport en commun ont atteint près de 720 millions de dollars en 2009, contre 624 millions de dollars en 2008.^a Cette hausse s'inscrivait dans une tendance de forte croissance par rapport aux investissements nuls en 2001 (voir la figure 1).

Le présent exposé décrit quelques-uns des principaux types d'infrastructures de transport soutenus par les récents investissements fédéraux, avec des exemples dans tout le Canada.

Remarque : Le présent exposé fait suite à l'exposé analytique n° 32, *Assurer l'avenir : l'investissement fédéral en transport collectif dans l'ensemble du Canada* (avril 2009). Il s'appuie également sur l'exposé n° 38, *Comblant le fossé : Le rôle du gouvernement fédéral dans les investissements dans le transport en commun* (novembre 2010). Les deux exposés sont disponibles à www.cutaactu.ca.

Figure 1

Sources des investissements dans le transport en commun (2001 – 2009)



Sources des investissements fédéraux

La plupart des investissements fédéraux récents dans les transports publics ont été réalisés par le truchement du **plan Chantiers Canada**, un ensemble de fonds offrant 33,2 milliards de dollars en soutien aux projets d'infrastructure municipaux, provinciaux et territoriaux d'ici 2014 (www.chantierscanada.gc.ca). Ses principaux éléments sont le Fonds de la taxe sur l'essence, le Fonds Chantiers Canada, le Financement de base pour les provinces et les territoires et le Remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS). Entre 2005 et 2009, les municipalités ont obtenu du Fonds de la taxe sur l'essence (qui a maintenant été prolongé au-delà de 2014 sous forme de mesure permanente à raison de 2 milliards de dollars par année) quelque 714 millions de dollars en soutien aux infrastructures de transport en commun, soit 35 % des investissements totaux du Fonds.^b

Le transport en commun peut également bénéficier du **Fonds de stimulation de l'infrastructure**, doté de 4 milliards de dollars, dans le cadre duquel les projets doivent être terminés d'ici le 31 octobre 2011 (www.chantierscanada.gc.ca). Les infrastructures de transport en commun devraient recevoir seulement 7 % des fonds totaux, soit moins d'un cinquième des sommes allouées aux projets de routes et de ponts.^c

Des fonds de moindre importance continuent d'être offerts au transport en commun par le **Fonds P3** et le **Fonds municipal vert** de la Fédération canadienne des municipalités (FCM).

Investissements dans les parcs de véhicules

Les efforts déployés pour renouveler et élargir les parcs de véhicules au Canada ont permis de réduire l'âge moyen des autobus de 10,3 ans en 2004 à 7,4 ans en 2009, tout en augmentant le pourcentage d'autobus à plancher surbaissé entièrement accessibles de 52 % à 83 % pendant la même période.^a Cependant, dans son rapport de 2010 intitulé *Besoins en infrastructures de transport en commun pour la période de 2010 à 2014*, l'ACTU constate qu'un tiers des besoins des réseaux de transport canadiens sur cinq ans pour l'entretien et le remplacement du matériel roulant ne peuvent être couverts par les sources de financement actuelles. Certaines villes ont besoin de suffisamment d'autobus ou de wagons de passagers pour maintenir le niveau actuel d'achalandage et soutenir sa croissance. Ailleurs, pour assurer la pleine accessibilité aux personnes handicapées, il faudra ajouter aux parcs existants de nouveaux autobus à plancher surbaissé.

Red Deer (Alberta)

Des choix de transport verts et accessibles

Red Deer Transit poursuit la modernisation de son parc en remplaçant les vieux autobus par des véhicules à faibles émissions et à plancher surbaissé. En 2010, le Fonds de la taxe sur l'essence a contribué à 75 % du coût d'achat de cinq autobus de remplacement, d'un autobus pour l'expansion du service et de trois véhicules de transport adapté.



Red Deer Transit

Whitehorse (Yukon)

Un réseau entièrement accessible

Avec un soutien de 900 000 \$ du Fonds de la taxe sur l'essence, la ville de Whitehorse a acheté quatre nouveaux autobus à plancher surbaissé pour remplacer ses vieux véhicules. Ce faisant, la ville a atteint son objectif d'offrir un réseau de transport entièrement accessible, tout en réduisant la pollution de l'air.



Ville de Whitehorse

Saskatoon (Saskatchewan)

De nouveaux autobus articulés à capacité accrue

Grâce à un peu plus de 2 millions de dollars reçus de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun, Saskatoon Transit a acheté trois nouveaux autobus articulés, présentés en juillet 2010. La capacité accrue de ces autobus permet de répondre à la demande croissante sur les routes du réseau de transport rapide DART à Saskatoon.

Investissements dans le transport urbain rapide

De nombreuses villes canadiennes ont étudié des projets de service rapide par bus (SRB) et de train léger sur rail (TLR), et le gouvernement fédéral a soutenu financièrement ces projets. Pourtant, les lignes et les stations de transport rapide constituent les infrastructures les moins bien financées dans les réseaux de transport canadiens. Dans son rapport de 2010 sur les besoins en infrastructure, l'ACTU chiffrait à 9,4 milliards de dollars le manque à gagner en investissements pour les cinq prochaines années, ce qui pourrait empêcher les réseaux de répondre à la demande future.^d Cela représente environ 35 % des investissements totaux requis dans le transport rapide sur cinq ans.

Kelowna (Colombie-Britannique)

Un SRB dessert le centre de l'Okanagan

La première phase du projet de SRB à Kelowna a été achevée en 2010 avec un financement partiel du Fonds de stimulation de l'infrastructure, du Fonds de la taxe sur l'essence et du Fonds destiné au transport en commun, en partenariat avec BC Transit, le ministère provincial des Transports et de l'Infrastructure et la ville de Kelowna. Cette phase du projet à long terme comprend un SRB desservant sept stations le long du corridor de la route 97 entre le terminus au centre-ville de Kelowna et le campus de l'Université de la Colombie-Britannique dans l'Okanagan. Les deux prochaines étapes consisteront à étendre le service sur 14 km jusqu'à West Kelowna, avec une aide additionnelle du Fonds de la taxe sur l'essence et du Fonds Chantiers Canada. Le projet assurera un soutien vital à la croissance et au développement économique du centre de l'Okanagan.



Ville de Kelowna

Calgary (Alberta)

Bâtir sur le succès du TLR

Dans le cadre d'un projet d'amélioration en six phases du CTrain à Calgary, le gouvernement fédéral s'est engagé à investir 51,3 millions de dollars provenant du Fonds Chantiers Canada, en contrepartie des fonds fournis par la province et la ville. Les initiatives prioritaires visent à moderniser les 22 stations CTrain afin d'accueillir des trains de quatre voitures. Les nouvelles stations, dont certaines ont été achevées en 2010, disposent également d'un affichage en temps réel de l'information à la clientèle, ce qui permet aux usagers de connaître les horaires actualisés du CTrain. Les autres projets en cours comprennent une nouvelle station CTrain, une nouvelle route du SRB dans le sud-est de la ville, un système perfectionné d'information aux usagers sur l'ensemble du réseau, diverses améliorations prioritaires au transport collectif et la mise en place d'un système électronique de perception du tarif.

Brampton, (Ontario)

Le SRB Züm entre en action

Züm, le nouveau service SRB de Brampton, a été inauguré en septembre 2010. Züm améliore la qualité de service globale de Brampton Transit, et offre plusieurs fonctionnalités axées sur le client : moins d'arrêts pour réduire le temps de déplacement, une technologie avancée permettant aux autobus de respecter les horaires, l'affichage de l'heure exacte du prochain autobus à tous les arrêts et à toutes les stations, et une intégration tarifaire transparente avec les services classiques de transport en commun. Cette phase du système SRB a été partiellement soutenue à hauteur de 53 millions de dollars provenant du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, dans le cadre du plan d'action ÇA ROULE du gouvernement du Canada pour la région du Grand Toronto



Brampton Transit

Mississauga (Ontario)

Un SRB à Mississauga

Le gouvernement fédéral offre 59 millions de dollars à la ville de Mississauga et 24 millions de dollars à GO Transit (une division de Metrolinx) pour le projet de SRB de Mississauga, chiffré à 259 millions de dollars. L'emprise de 18 kilomètres pour les autobus sera un élément clé du futur réseau de transport en commun de la ville. Il comprendra 12 stations et devrait entrer en service en 2013. L'investissement fédéral est réalisé par l'entremise du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, dans le cadre du plan d'action ÇA ROULE du gouvernement du Canada pour la région du Grand Toronto.



Mississauga Transit

Québec (Québec)

Une nouvelle route du SRB pour les usagers du RTC

L'investissement fédéral, par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence, soutiendra la nouvelle route Métrobus 803 qu'exploitera le Réseau de transport de la Capitale (RTC). Entrepris en avril 2010, le projet de 40 millions de dollars devrait être opérationnel à la fin de 2011. Il est également financé par la province et la ville. Les usagers du Métrobus 803 bénéficieront d'un trajet plus rapide et plus fréquent grâce à des voies prioritaires et une signalisation avancée. Ils bénéficieront également d'un investissement supplémentaire par le fédéral et la province pour l'achat de 40 nouveaux autobus.

Investissements dans les bâtiments

Les sociétés de transport ont besoin de bâtiments pour garer et entretenir leurs parcs de véhicules en expansion, et loger les services d'administration et de planification. Le rapport de 2010 de l'ACTU sur les besoins en infrastructures indiquait qu'au cours des cinq prochaines années, il faudra agrandir près de la moitié des installations d'entretien dont les réseaux de transport ont besoin pour améliorer leur niveau de service, partout au Canada. Toutefois, ces travaux ne pourront être réalisés en raison d'une insuffisance de fonds. Avec des garages inadéquats et vieillissants, il sera difficile de réduire le temps d'immobilisation des véhicules et de garder en bon état les parcs de véhicules, eux aussi en expansion.

St. Albert (Alberta)

La ville agrandit son centre de transport en commun

En novembre 2010, St. Albert Transit a inauguré son nouveau centre Dez Liggett Transit, récemment rénové. Le Fonds de la taxe sur l'essence a versé 2,8 millions de dollars à ce projet de 3,8 millions de dollars, en partenariat avec la province de l'Alberta et la ville de St. Albert. Les nouvelles installations offrent plus d'espace de travail et de stockage, et les systèmes mécaniques ont été modernisés, tout comme les réservoirs de carburant et d'huiles usées.

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

Un centre ultramoderne pour Metrobus Transit

Grâce à des fonds fédéraux de 26 millions de dollars, Metrobus Transit construit actuellement un nouveau bâtiment de 34,2 millions de dollars, qui remplacera celui datant de 1958. Le bâtiment, situé au centre de la ville, comportera des bureaux, des aires d'exploitation, un garage pour 60 autobus, une station de lavage d'autobus et un garage des plus modernes. Le nouveau centre de Metrobus Transit, dont l'ouverture est prévue pour 2012, sera le premier bâtiment homologué LEED à St. John's. Il permettra de réduire les coûts d'exploitation et les impacts environnementaux grâce à la géothermie, un éclairage à haut rendement énergétique et le recyclage des eaux de pluie pour laver les autobus.

Investissements dans les plans et les technologies

Les technologies avancées pour la gestion du parc, la perception, les informations aux usagers et la sécurité jouent un rôle de plus en plus important pour atteindre les objectifs fixés de qualité du service et d'efficacité du transport en commun. Néanmoins, le rapport de 2010 de l'ACTU sur les besoins en infrastructures indiquait que plus de la moitié des besoins en technologies de pointe pour permettre l'expansion des services de transport en commun d'ici 2014 ne pourraient être couverts par les sources actuelles de financements.^d Les fonds fédéraux ont toutefois contribué à des succès récents dans ce domaine, comme l'illustrent les réseaux de Calgary et de Brampton, ci-dessus.

Il va de soi qu'aucun des investissements dans les infrastructures de transport présentés dans ces pages ne serait possible sans une bonne planification. Bien que les coûts des plans de transport soient faibles

comparés aux autres besoins d'investissement, ils peuvent néanmoins être importants. Cela est particulièrement vrai pour les petits réseaux de transport qui se préparent à l'expansion rapide des services ou aux technologies de la prochaine génération. Pour cette raison, les investissements fédéraux ont également appuyé l'élaboration de plans de transport collectif dans de nombreuses collectivités canadiennes.

Municipalité régionale de Durham (Ontario)

Une stratégie qui vise le long terme

La nouvelle Stratégie de transport à long terme pour la région de Durham, terminée au début de 2010, prévoit un plan complet de transport sur 50 ans pour répondre aux besoins des habitants au cours des prochaines décennies. Le projet a été couvert en partie par des fonds fédéraux de 2,5 millions de dollars provenant du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, dans le cadre du plan d'action ÇA ROULE du gouvernement du Canada pour la région du Grand Toronto. La nouvelle stratégie de Durham tient compte de divers facteurs : les projections de croissance, les priorités du transport en commun et les options de transport rapide, les besoins en ressources humaines et technologiques, les avantages du développement axé sur les transports et les stratégies de gestion de la demande de transport. Le plan recommande l'expansion importante des services de transport en commun de surface et la création de plusieurs nouveaux corridors de transport rapide.

Conclusion

Le rapport de 2010 de l'ACTU sur les besoins en infrastructures au Canada démontre qu'ils ont quintuplé au cours de la dernière décennie. De toute évidence, les villes s'appuient davantage sur le transport en commun pour offrir aux résidents une option face à la voiture, une solution de plus en plus lourde.

Certes, des investissements importants ont répondu en partie à ces besoins croissants, mais il subsiste encore des lacunes importantes. Au cours des cinq prochaines années, les programmes actuels de financement ne pourront couvrir que les deux tiers des 53,5 milliards de dollars requis en tout pour les infrastructures de transport en commun. Il reste donc un manque à gagner de 18 milliards de dollars.^d

Ce fossé qui menace les infrastructures de transport en commun pourrait être surmonté grâce à un programme de durée moyenne d'investissement fédéral dans le transport urbain, avec la participation des autres ordres de gouvernement. À cette fin, l'ACTU cherche à travailler avec les différents gouvernements (fédéral, provinces, territoires, villes) du Canada en vue d'élaborer un mécanisme de financement durable et prévisible à long terme dans le cadre d'une politique canadienne globale du transport en commun.

Références

- Les données sur l'achalandage, les investissements et les parcs de véhicules sont basées sur les statistiques d'exploitation recueillies par l'ACTU auprès de ses membres.
- Renseignements fournis par Transports Canada, octobre 2010.
- Gouvernement du Canada, *Le plan d'action économique du Canada, 2e année – Sixième rapport aux Canadiens (2010)*, www.plandaction.gc.ca.
- ACTU, *Besoins en infrastructures de transport en commun pour la période de 2010 à 2014 (2010)*, www.cutaactu.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 (Ontario) • M5J 1R7 • Canada

Tél: 416-365-9800 • Téléc: 416-365-1295 • transit@cutaactu.ca • www.cutaactu.ca