

Infrastructures de transport en commun :

*Bâtir des collectivités en mouvement*

par : L'Association canadienne du transport urbain

Date : 04.08.2017

## **L'Association canadienne du transport urbain**

*L'ACTU est la porte-parole d'influence du secteur des transports collectifs à l'échelle canadienne. Vouée à être au cœur des enjeux de la mobilité urbaine, l'ACTU collabore avec les différents paliers de gouvernement et offre une importante valeur ajoutée à ses membres et aux collectivités qu'ils servent. L'ACTU est l'association nationale qui représente les systèmes de transport public, les fabricants et fournisseurs de l'industrie, les agences gouvernementales, les particuliers et les organismes connexes au Canada.*

## **Résumé**

Dans l'ensemble du Canada, les effets de l'investissement dans le transport en commun se font déjà sentir. Les systèmes de transport en commun ont reçu le financement du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, ainsi que d'autres programmes fédéraux et provinciaux, et l'ont investi à leur tour dans les collectivités canadiennes, ce qui les rend plus durables, plus inclusives, plus concurrentielles sur le plan économique et, en fin de compte, plus vivables.

Les communautés ont vu des autobus anciens ou inefficaces retirés de la route et remplacés par des véhicules plus récents et plus écologiques. Des communautés de toute taille ont rendu leurs parcs de véhicules et leurs arrêts de transport en commun plus accessibles. Les municipalités ont investi dans la construction de meilleurs réseaux de marche et de vélo qui se connectent aux centres névralgiques de transport en commun. Les grands projets de transport en commun urbain ont tracé de nouvelles voies, en créant des emplois aujourd'hui et en modifiant nos paysages urbains de demain. Parallèlement, ces investissements aideront les Canadiens à faire les choix de transport plus durables plus souvent, ce qui entraînera finalement un transfert modal des véhicules à occupation unique aux options de mobilité durable.

Tout cela a été rendu possible par un financement flexible, à long terme et spécialisé pour l'infrastructure de transport en commun dans les collectivités canadiennes.

Alors que le gouvernement fédéral passe à la phase II du programme d'infrastructure pour le transport en commun à long terme, les collectivités cherchent à obtenir l'assurance que leurs investissements actuels dans le transport en commun continueront d'être soutenus par le gouvernement au moment où nous passons de la première phase de financement à la suivante. De plus, le succès de ces investissements en matière de transport en commun sera essentiel à la création d'un cadre de collecte et de suivi des données pour signaler les progrès et les résultats au gouvernement de manière rapide et fiable. Une collecte de données plus solide aidera le gouvernement à optimiser les synergies entre ses investissements en transport en commun et ses engagements à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Enfin, alors que le gouvernement fédéral entame des négociations avec les États-Unis et le Mexique sur l'Accord de libre-échange nord-américain, il devrait considérer l'industrie canadienne du transport urbain comme un secteur stratégique et chercher à assurer un accès plus juste au marché américain pour les entreprises de transport en commun canadiennes.

## **Recommandations de l'ACTU dans le cadre des consultations prébudgétaires 2017-2018 du gouvernement fédéral**

1. Le gouvernement fédéral devrait assurer la prévisibilité et la fiabilité du financement de la première phase du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC I, avril 2016 au 31 mars 2019) en transférant tous les fonds non dépensés du FITC I le 31 mars 2019 à la deuxième phase du programme. Tous les fonds devraient rester affectés au transport en commun.
2. Le gouvernement devrait s'associer à l'ACTU pour créer un programme de données qui peut suivre, analyser et faire rapport sur les progrès et les résultats des investissements du gouvernement en matière de transport en commun. Le suivi et la déclaration des investissements dans les infrastructures de transport en commun seront essentiels au succès et à la reddition de comptes de ces investissements.
3. L'ACTU collaborera avec le gouvernement fédéral et d'autres partenaires pour établir des objectifs de réduction de GES réalistes, mais ambitieux, pour le secteur de la mobilité urbaine. Le Cadre pancanadien sur les changements climatiques devrait clairement identifier la mobilité urbaine durable, en particulier un transfert modal des véhicules à occupation unique vers des options de mobilité durable, en tant qu'objectif principal de la stratégie du Canada visant à réduire les émissions de GES dans le secteur des transports.
4. Lors de la renégociation de l'ALENA, le gouvernement du Canada devrait prendre en compte ses investissements sans précédent dans le transport en commun et l'industrie canadienne de la fabrication de transport en commun, en tant que secteur stratégique, et faire en sorte d'adopter des politiques et des positions qui accorderont aux entreprises canadiennes un accès plus juste au marché américain. Le Canada devrait poursuivre l'objectif d'obtenir un traitement national pour les entreprises canadiennes dans la détermination des dispositions législatives privilégiant l'achat de biens américains pour l'approvisionnement en transport en commun aux États-Unis.

## **Financement de l'infrastructure fédérale de transport en commun**

Le gouvernement fédéral a considérablement accru son rôle dans l'investissement dans les infrastructures de transport urbain ces dernières années et le plus récent fonds de 20,1 milliards de dollars sera le programme de transport en commun le plus important et le plus durable du gouvernement à ce jour. L'approche souple du financement du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC) a permis aux systèmes de transport en commun d'investir dans tous leurs éléments, de l'amélioration de l'accessibilité et de l'écologisation de leurs opérations, à la planification et à la construction de grands projets d'infrastructure.

Ces investissements, combinés aux contributions provinciales et municipales, créeront la prochaine génération de systèmes de transport en commun au Canada et auront un effet transformateur sur le paysage de la mobilité urbaine à travers le pays. L'ACTU attend avec impatience de continuer à travailler avec le gouvernement et Infrastructure Canada sur le FITC en lui fournissant l'expertise, les données et la recherche de l'industrie. Tandis que s'amorce la nouvelle phase du financement des infrastructures de transport en commun, de nombreux engagements ont déjà été accordés aux infrastructures de transport en commun dans les collectivités du Canada. En raison de la complexité des projets d'infrastructure de transport en commun, des processus d'approvisionnement et des saisons de construction, certains projets de transport en commun peuvent ne pas être achevés pour l'échéance prévue du 31 mars 2019. Pour assurer la réussite de tous les projets approuvés dans le cadre du FITC I, les fonds non dépensés de la première phase devraient rester disponibles et affectés au transport en commun dans les mêmes conditions que celles prescrites dans le FITC I (partage des coûts, admissibilité, etc.) après le 31 mars 2019.

**Recommandation : Le gouvernement fédéral devrait assurer la prévisibilité et la fiabilité du financement de la première phase du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC I, avril 2016 au 31 mars 2019) en transférant tous les fonds non dépensés du FITC I le 31 mars 2019 à la deuxième phase du programme. Tous les fonds devraient rester affectés au transport en commun dans les mêmes conditions que celles prescrites dans le FITC I.**

## **Programme national de données sur le transport en commun**

Un programme de collecte de données solide et professionnel sera indispensable au succès des investissements de l'État en matière de transport en commun. Le gouvernement et l'industrie du transport en commun ont la responsabilité partagée de veiller à ce que cet investissement sans précédent soit à la fois responsable et efficace. L'établissement d'un partenariat formel, axé sur les données, les résultats sociaux et une approche harmonisée, pancanadienne, de la collecte de données et de la production de rapports sur le transport en commun, permettra au public canadien de bénéficier grandement de son investissement.

L'ACTU est reconnue à l'échelle internationale comme un chef de file dans la publication de statistiques nationales sur le transport en commun et fournit actuellement des données importantes sur le transport en commun à la province de l'Ontario. Le programme complet de données industrielles de l'ACTU fonctionne depuis plus de 30 ans, regroupant plus de 1300 champs de données sur chaque système de transport en commun des

membres partout au pays. Collectivement, le programme de données industrielles de l'ACTU représente les systèmes de transport en commun canadiens qui transportent plus de 98 % des passagers au Canada. Aujourd'hui, les consultants, les organismes gouvernementaux et les entreprises privées à travers le Canada et à l'étranger se fient aux données de l'ACTU pour appuyer leurs projets et leurs décisions opérationnelles.

Afin d'assurer des investissements responsables et efficaces dans le transport en commun, l'ACTU propose de mettre en œuvre un programme national, en partenariat avec le gouvernement du Canada, pour produire des résultats dans trois domaines stratégiques : (1) au nom du gouvernement du Canada, l'ACTU surveillerait et rendrait compte des résultats déclarés par le gouvernement et mènerait une analyse approfondie pour expliquer les résultats; (2) l'ACTU suivrait les résultats humains et les histoires d'investissement dans les infrastructures, produirait des rapports et démontrerait comment les investissements contribuent à améliorer les débouchés économiques pour les Canadiens, en favorisant l'inclusion sociale, en verdissant nos centres urbains et en améliorant la vie des Canadiens dans des collectivités de toutes tailles; (3) l'ACTU collaborerait avec les acteurs de l'industrie pour harmoniser la collecte de données et accroître la transparence et la reddition de comptes en fonction des paramètres et des résultats souhaités du programme d'investissement du gouvernement.

Avec un programme de données solide en place, le gouvernement sera en mesure de mesurer le succès de ses investissements dans plusieurs domaines, y compris la croissance économique, l'inclusion sociale et la durabilité environnementale. L'effet des investissements dans le transport en commun sur ces indicateurs dépendra en grande partie des paramètres du programme et de l'administration des nouveaux investissements du gouvernement.

**Recommandation : Le gouvernement devrait s'associer à l'ACTU pour créer un programme de données qui peut suivre et analyser les progrès et les résultats des investissements du gouvernement en matière de transport en commun et produire des rapports à ce sujet. Le suivi et la déclaration des investissements dans les infrastructures de transport en commun seront essentiels au succès et à la reddition de comptes de ces investissements.**

### **Transport en commun et gaz à effet de serre à l'échelle nationale**

Dans le cadre de l'accord de Paris de 2015, le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) à 30 % par rapport au niveau de 2005 d'ici 2030. En 2015, le secteur des transports était la deuxième principale source de GES au Canada, avec 24 % du total des émissions.

L'industrie du transport en commun et ses partenaires de mobilité durable sont prêts à prendre l'initiative de réduire les émissions de GES dans le secteur des transports, mais ils demandent un mandat clair du gouvernement fédéral pour mettre en œuvre des changements transformateurs dans ce secteur. Le meilleur moyen d'y parvenir consiste à définir la mobilité durable comme un outil clé dans la lutte contre le changement climatique dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques.

Le transport en commun et la mobilité durable ont une incidence directe sur les émissions du secteur des transports, facilitant l'abandon modal des véhicules à occupation unique, qui représentent de 10 à 12 % des émissions nationales de GES chaque année. Le transport en commun réduit également la congestion et favorise la densification urbaine. Un rapport de la STM a constaté que chaque tonne de GES émis par les opérations de transport en commun de la STM fait économiser à la Ville de Montréal 20 tonnes d'émissions de GES.

Le transport écologique offre également une formidable occasion à saisir pour l'industrie du transport en commun et l'économie canadienne. Adopteur précoce de la mobilité urbaine durable, le Canada bénéficie économiquement de la recherche, du développement et de la fabrication de ces nouvelles technologies au Canada.

**Recommandation : L'ACTU collaborera avec le gouvernement fédéral et d'autres partenaires pour établir des objectifs de réduction de GES réalistes, mais ambitieux, pour le secteur de la mobilité urbaine. Le Cadre pancanadien sur les changements climatiques devrait clairement identifier la mobilité urbaine durable, en particulier le transfert modal des véhicules à occupation unique vers des options de mobilité durable, en tant qu'objectif principal de la stratégie du Canada visant à réduire les émissions de GES dans le secteur des transports.**

### **Commerce et industrie du transport urbain**

Les fabricants et les fournisseurs canadiens de transport en commun sont parmi les entreprises de transport en commun les plus innovantes d'Amérique du Nord et ont créé des emplois locaux rémunérateurs partout au Canada qui soutiennent le développement d'une classe moyenne forte. Malgré une conjoncture économique difficile, les membres de l'ACTU ont augmenté leur part de marché en Amérique du Nord et soutenu des niveaux élevés d'investissements en R-D et en innovation.

Les entreprises ayant des racines canadiennes satisfont à près de 70 % du marché nord-américain des autobus de transport urbain, et l'industrie canadienne du transport en commun emploie près de 75 000 personnes, et ce nombre continue de croître. De plus, les fournisseurs de transports en commun canadiens ont exporté 751 millions de dollars de marchandises en 2012.

Malheureusement, l'industrie est confrontée à des politiques d'approvisionnement de plus en plus protectionnistes des États-Unis en raison de dispositions législatives comme Buy America, qui doit augmenter l'exigence en matière de contenu national pour tout achat de transport en commun utilisant des fonds fédéraux à 70 % et nécessitant que l'assemblage final soit effectué États-Unis. Une partie des arguments entourant les renégociations de l'ALENA est à l'origine d'une préoccupation encore plus grande, car on craint que des chaînes d'approvisionnement transfrontalières hautement intégrées, comme l'industrie du transport en commun, puissent être gravement perturbées par des mesures protectionnistes.

Le gouvernement a un rôle à jouer pour s'assurer que l'industrie manufacturière du transport en commun du Canada a un accès équitable au marché américain. En renégociant l'ALENA, le gouvernement devrait poursuivre des

politiques et des positions qui accorderont un accès plus juste au marché américain pour les entreprises de transport en commun. Étant donné la chaîne d'approvisionnement intégrée de fabrication de transport en commun en Amérique du Nord, le Canada devrait poursuivre l'objectif de traitement national pour les produits canadiens dans le cadre de l'approvisionnement en transport en commun des États-Unis lors de la détermination des exigences de Buy American.

**Recommandation : Lors de la renégociation de l'ALENA, le gouvernement du Canada devrait prendre en compte ses investissements sans précédent dans le transport en commun et l'industrie canadienne de la fabrication de transport en commun, en tant que secteur stratégique, et faire en sorte d'adopter des politiques et des positions qui accorderont aux entreprises canadiennes un accès plus juste au marché américain. Le Canada devrait poursuivre l'objectif d'obtenir un traitement national pour les entreprises canadiennes dans la détermination des exigences d'achat américaines pour l'approvisionnement en transport en commun aux États-Unis.**