



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# **ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN AU CANADA**

## **Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

**Le président**

**Merv Tweed, député**

**FÉVRIER 2012**

**41<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>ère</sup> SESSION**

---

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

### **PERMISSION DU PRÉSIDENT**

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à :  
Les Éditions et Services de dépôt Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

# **ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN AU CANADA**

## **Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

**Le président**

**Merv Tweed, député**

**FÉVRIER 2012**

**41<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>ère</sup> SESSION**



# **COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

## **PRÉSIDENT**

Merv Tweed

## **VICE-PRÉSIDENTS**

L'hon. Denis Coderre

Jamie Nicholls

## **MEMBRES**

Mark Adler

Dan Albas

Olivia Chow

Ed Holder

Isabelle Morin

Pierre Poilievre

Blake Richards

Mike Sullivan

Lawrence Toet

Jeff Watson

## **AUTRE DÉPUTÉ QUI A PARTICIPÉ**

Chungsen Leung

## **GREFFIER DU COMITÉ**

Alexandre Roger

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Service d'information et de recherche parlementaires**

Allison Padova, analyste



# **LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

a l'honneur de présenter son

## **PREMIER RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la Stratégie nationale de transport en commun et a convenu de faire rapport de ce qui suit :





# TABLE DES MATIÈRES

---

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN AU CANADA .....	1
Introduction .....	1
Avantage des transports en commun pour le Canada .....	3
Besoins divers en transports en commun au Canada.....	4
Financement des transports en commun au Canada — pratiques actuelles .....	6
Enjeux et options en matière de transports en commun .....	9
A. Financement fédéral des services de transport en commun.....	11
1. Engagement au titre du financement des programmes .....	11
2. Financement des programmes pour des villes et localités de tailles différentes.....	12
3. Financement des programmes pour les réseaux existants de transport en commun .....	14
4. Fonds de la taxe sur l'essence .....	14
B. Autres aspects d'une possible politique cadre ou stratégie fédérale .....	15
1. Nouveau leadership fédéral.....	17
2. Harmonisation des règlements et des normes .....	19
3. Nouveaux critères applicables aux demandes .....	19
4. Politique fiscale .....	21
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	23
LISTE DES TÉMOINS.....	25
LISTE DES MÉMOIRES .....	27
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....	29
RAPPORT MINORITAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE .....	31
OPINION DISSIDENTE DU PARTI LIBÉRAL .....	37



# ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN AU CANADA

---

## Introduction

Le nombre des passagers qui empruntent les transports en commun est en progression constante au Canada<sup>1</sup>, ayant enregistré une croissance moyenne de 4 % au cours des cinq dernières années<sup>2</sup>. On prévoit que la demande de services de transports en commun continuera d'augmenter, mais que la hausse de l'achalandage sera peut-être freinée par une croissance insuffisante de l'offre. Divers intervenants du domaine des transports en commun, dont des planificateurs des transports, des exploitants des services de transport et des représentants municipaux, entre autres, soutiennent que les provinces et les municipalités n'ont pas les ressources suffisantes pour exploiter et garder en bon état les réseaux actuels de transport en commun au Canada ni, à plus forte raison, pour planifier et offrir de nouveaux services.

Un certain nombre d'études et de rapports ont été publiés au cours des 10 dernières années sur la question du transport en commun au Canada. En 2001, un rapport publié à la demande de Transport Canada, proposait une vision nationale du transport en commun étayée par 15 objectifs stratégiques<sup>3</sup>. En 2005, le Groupe de travail sur les transports urbains, composé de représentants du gouvernement du Canada ainsi que des administrations provinciales et territoriales, a publié un rapport sur les besoins et les perspectives d'avenir du transport urbain et a formulé cinq recommandations touchant le financement, les temps de déplacement, la collaboration intergouvernementale et la sensibilisation de la population à l'importance des transports publics. Le Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités a rédigé en 2007 une proposition visant une stratégie nationale du transport en commun comprenant les éléments suivants : un volet législatif, des investissements, une planification intégrée du transport et de l'aménagement du territoire, des incitatifs à la demande, un soutien à la recherche et plus d'imputabilité<sup>4</sup>. En 2011, l'Association canadienne du transport urbain a

- 
- 1 Les transports en commun sont utilisés pour toutes sortes de déplacements, mais en 2010, seulement 12 % des Canadiens les empruntaient pour se rendre au travail. Quatre-vingt-deux pour cent ont utilisé la voiture et 6 % y sont allés à pied ou en bicyclette. Statistique Canada, *Se rendre au travail : résultats de l'Enquête sociale générale de 2010*, Catalogue n° 11-008, p.33.
  - 2 Chambre des communes, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités [CPTIC], [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 3 octobre 2011, 1720 (M. Patrick Leclerc, directeur des affaires publiques, Association canadienne du transport urbain [ACTU]).
  - 3 Groupe IBI, [Vision nationale pour les transports en commun canadiens jusqu'en 2020](#), Rapport final, octobre 2001.
  - 4 Fédération canadienne des municipalités, Caucus des maires des grandes villes, [Stratégie nationale de transports en commun](#), 2007.

publié un rapport contenant 14 recommandations visant une politique nationale d'encadrement du transport en commun au Canada et comprenant notamment un volet financement, l'élaboration d'une politique fédérale, la participation du secteur privé et la mise en place d'incitatifs fiscaux<sup>5</sup>. Le rapport étudiait aussi les politiques nationales de transport en commun des pays du G8 ainsi que de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de la République de Corée, et montrait que ces pays ont une politique nationale des transports en commun plus cohérente et mieux soutenue financièrement que le Canada. Récemment, le Mowat Centre de l'École de politique publique et de gouvernance de l'Université de Toronto a publié un rapport faisant état de six nouvelles propositions stratégiques visant principalement le financement et l'administration d'un cadre national de gestion des transports en commun<sup>6</sup>.

Le déficit apparent des infrastructures des transports en commun au Canada a suscité un projet de loi d'initiative parlementaire à l'appui d'une stratégie nationale de transport en commun au cours de la première session de la 41<sup>e</sup> législature<sup>7</sup>. Selon celle qui a parrainé le projet de loi, celui-ci demande au « gouvernement fédéral de faire preuve de leadership pour réunir différents ordres de gouvernement et des spécialistes dans le domaine des transports, différentes parties intéressées, et de dire en quoi consisterait un plan à long terme<sup>8</sup> ». Tous les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité), y compris la députée qui parraine le projet de loi, ont accepté d'étudier la question d'une stratégie nationale de transport en commun en septembre 2011. Le Comité a tenu 12 réunions et reçu les observations verbales ou écrites de 20 intervenants sur le sujet d'une possible stratégie nationale de transport en commun. Le présent rapport résume ce que le Comité a appris au cours de ses séances publiques à Ottawa et dans les mémoires des intervenants sur les questions suivantes :

- les avantages des transports en commun pour le Canada;
- la diversité des besoins en transports en commun dans les villes et localités canadiennes;
- les dispositions existantes sur le financement des transports en commun au Canada;

---

5 Stantec Consulting Inc., *Stratégies nationales sur le cadre stratégique en matière de transport collectif, Rapport final*, mai 2011.

6 Mowat Centre, *Putting Canada On Track: A Blueprint for a National Transit Framework*, University of Toronto, octobre 2011.

7 Projet de loi C-305, [Loi établissant une stratégie nationale de transport en commun](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature.

8 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 17 octobre 2011, 1545 (M<sup>me</sup> Olivia Chow, députée de Trinity—Spadina, NPD).

- les enjeux et les options que les décideurs pourraient prendre en considération dans l'étude d'une possible stratégie nationale de transport en commun au Canada.

Le rapport contient également les recommandations du Comité au gouvernement du Canada sur les transports en commun au Canada.

### **Avantage des transports en commun pour le Canada**

Les transports en commun offrent un service essentiel à certains groupes de la société canadienne qui dépendent d'eux pour se déplacer, cela inclut les personnes trop jeunes pour conduire, les personnes ayant des limitations physiques qui les empêchent de conduire ainsi que les gens à faible revenu. Beaucoup de ceux qui ont accès à une automobile apprécient également les transports en commun, car ils reviennent moins cher et polluent moins que la voiture. Les entreprises profitent aussi des transports en commun dans la mesure où la diminution du nombre de véhicules sur les routes permet d'accélérer les déplacements des marchandises et des services.

En plus des avantages que procurent les transports en commun aux collectivités, il convient de souligner l'importance, pour le Canada, des industries de construction de véhicules de transport en commun et de celles qui s'occupent de la gestion des réseaux. Environ 60 % des autobus qui circulent en Amérique du Nord sont produits au Canada par des entreprises comme New Flyer, Nova Bus et Orion<sup>9</sup>. L'industrie canadienne de la fabrication des trains de banlieue réussit également extrêmement bien et Bombardier fournit une grande partie des wagons à Toronto, à Montréal et dans de nombreuses villes américaines<sup>10</sup>. Les réseaux de transport en commun au Canada donnent de l'emploi direct à 50 000 travailleurs et sont responsables de 25 000 autres emplois indirects. La construction de ces réseaux a aussi des répercussions économiques<sup>11</sup>. On s'attend, par exemple, à ce que la construction du projet de transport régional torontois Big Move crée de l'emploi pour 279 000 années-personnes d'ici 2020 et dégage 1,19 \$ de PIB par dollar de capital investi<sup>12</sup>.

---

9 Chambre des communes, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités [CPTIC], [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 3 octobre 2011, 1720 (M. Patrick Leclerc, directeur des affaires publiques, Association canadienne du transport urbain [ACTU]).

10 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 5 octobre 2011, 1535 (M. David Jeanes, président, Transport Action Canada [TAC]).

11 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1630) (ACTU).

12 Conference Board of Canada, *Connecting Jobs and People: Exploring the Wider Benefits of Urban Transportation Investments*, Ottawa, 2011 tel que cité par le Mowat Centre, p. 7.

**Compte tenu des nombreux avantages que procurent les transports en commun, le Comité recommande :**

**Dans le cadre du nouveau plan d'infrastructure qui remplacera le plan Chantiers Canada à son expiration en 2014, que le gouvernement du Canada devrait continuer à reconnaître l'importance du transport en commun pour la santé économique, la qualité de vie et l'avancement technologique des collectivités canadiennes et de ceux qui y vivent.**

### **Besoins divers en transports en commun au Canada**

Les besoins en transports publics au Canada se caractérisent par une grande diversité, et les services offerts varient entre les transports en commun des grandes villes et les services qui visent simplement à procurer un accès régulier aux services essentiels dans les petites localités. Les plus grandes villes du Canada, Toronto et Montréal, ne pourraient pas fonctionner sans les services de transport en commun : les trains de banlieue, le métro et les autobus transportent tous les jours plus d'un million de personnes à destination ou en provenance du centre-ville. Malgré le recours intense aux transports en commun à Toronto et à Montréal, la congestion est un problème considérable et un fardeau coûteux pour les travailleurs et les entreprises. Aujourd'hui, la durée moyenne des déplacements des banlieusards de Toronto est de 81 minutes, ce qui surpasse ce qu'on observe à Los Angeles, à New York et à Chicago<sup>13</sup>. Le banlieusard moyen de Toronto doit normalement passer plus d'un an de sa vie à faire ainsi la navette pendant une carrière de 40 ans<sup>14</sup>. Les temps moyen de déplacement à Montréal et Vancouver sont légèrement inférieurs à la moyenne pour Toronto, puisqu'ils sont de 76 et 74 minutes respectivement, mais encore un peu supérieur à la moyenne nationale qui était de 65 minutes en 2010<sup>15</sup>. Le coût de la congestion pour le milieu des affaires, c'est la perte de productivité. Les pertes annuelles de productivité associées à la congestion ont été estimées à 6 milliards de dollars dans la région de Toronto et à 1,4 milliard de dollars dans celle de Montréal<sup>16</sup>. À l'échelle nationale, le coût de la perte de productivité est certainement plus élevé si on tient compte d'autres grandes villes comme Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg et Ottawa. La population des grandes villes canadiennes augmente et les problèmes de

---

13 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 2 novembre 2011, 1635 (Mr. Bruce McCuaig, président-directeur général, Metrolinx).

14 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 2 novembre 2011, 1635 (M. Bruce McCuaig, président-directeur général, Metrolinx). CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 5 octobre 2011, 1630 (M. Paul Bedford, professeur auxiliaire, Aménagement urbain, Université de Toronto et Université Ryerson, et ancien planificateur en chef de la ville de Toronto).

15 Le temps moyen de déplacement inclut les détours pour acheter des biens et des services, les déplacements pour les activités des enfants ainsi que les déplacements pour se rendre au restaurant. Statistique Canada, p. 33.

16 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1640) (ACTU).

congestion devraient s'aggraver avec le temps<sup>17</sup>. La croissance de la population urbaine devrait être particulièrement forte dans les grandes villes chez ceux qui dépendent le plus des transports urbains, comme les aînés et les nouveaux venus au Canada<sup>18</sup>. L'offre de services de transport en commun plus importants et de meilleure qualité permettrait de répondre aux besoins en transport d'une population croissante, et ce serait un moyen plus pratique d'atténuer les problèmes de congestion que la construction de nouvelles routes<sup>19</sup>.

Des représentants de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities (SARM) et de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties (AAMDC) ont proposé au Comité un témoignage de première main sur les besoins en transports en commun qui sont propres au Canada rural. Tout comme dans les centres urbains, ceux qui, en zone rurale, n'ont pas accès à une voiture particulière ont besoin des transports publics pour aller chercher des services, faire leurs courses et rendre visite à des amis et à la famille. À la différence des citadins, les ruraux doivent souvent parcourir de longues distances. Les ruraux qui ne peuvent conduire comptent fréquemment sur les services d'autobus intermunicipaux pour se faire transporter. En Alberta, les ruraux font appel à des services privés d'autobus intermunicipaux<sup>20</sup> alors que, en Saskatchewan, une société d'État provinciale offre le transport public à quelque 260 localités<sup>21</sup>. L'AAMDC a signalé au Comité que la société privée de transport par autobus avait récemment abandonné un certain nombre d'itinéraires en Alberta et que « l'absence de transport public constitue un sérieux problème pour les aînés, les personnes handicapées et les citoyens à faible revenu des régions rurales<sup>22</sup> ». Les besoins en transports publics intermunicipaux s'accroissent, car la population vieillit et les services ont été concentrés dans des centres régionaux<sup>23</sup>.

Les localités qui ne sont ni importantes ni rurales proposent des solutions différentes pour les segments de la société qui ne peuvent pas conduire ou préfèrent ne pas le faire. Les petites villes peuvent répondre aux besoins de leurs habitants en achetant quelques autobus qui circulent le matin et l'après-midi<sup>24</sup>. Même des petites localités

---

17 CPTIC (le 5 octobre 2011, 1700) (Bedford).

18 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 17 octobre 2011, 1630 (M. Paul Moist, président national, Syndicat canadien de la fonction publique [SCFP]).

19 CPTIC (le 5 octobre 2011, 1630) (Bedford).

20 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 24 octobre 2011, 1535 (M<sup>me</sup> Carolyn Kolebaba, vice-présidente, Alberta Association of Municipal Districts and Counties [AAMDC]).

21 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 24 octobre 2011, 1545 (M. David Marit, président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities [SARM]).

22 CPTIC (le 24 octobre 2011, 1535) (AAMDC).

23 CPTIC (le 24 octobre 2011, 1530) (SARM).

24 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 28 septembre 2011, 1635 (M. Taki Sarantakis, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques et des communications, Infrastructure Canada [IC]).

peuvent satisfaire les besoins en recourant aux services d'autobus scolaires, à des taxis et à des conducteurs bénévoles, par exemple<sup>25</sup>.

## Financement des transports en commun au Canada — pratiques actuelles

Selon la répartition constitutionnelle des pouvoirs, les transports en commun au Canada relèvent des provinces. Les services sont le plus couramment assurés par un organisme municipal de transport, bien que, dans certaines administrations, ils soient offerts par un organisme régional ou provincial<sup>26</sup>.

Aucun système de transports en commun au Canada, ni à peu près partout ailleurs dans le monde, ne peut exister sans d'importantes subventions de l'État<sup>27</sup>. Bien que, parmi les pays du G8, le Canada ait l'une des plus fortes proportions de revenus par rapport aux coûts (environ 60 %), les autorités municipales et provinciales doivent combler l'écart au plan des frais d'exploitation et d'entretien, et tous les ordres de gouvernement doivent rendre possibles les investissements en immobilisations<sup>28</sup>. Certaines provinces comme la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et le Québec contribuent au budget d'exploitation autant qu'aux immobilisations de leurs services de transport en commun alors que dans d'autres provinces et territoires, les municipalités doivent couvrir les frais d'exploitation nets et l'entretien<sup>29</sup>. Si tous les ordres de gouvernement sont disposés à subventionner les transports en commun, c'est qu'on estime généralement que les avantages de ces services (en matière de transport comme sur les plans économique, environnemental et social) sont importants et justifient les subventions<sup>30</sup>.

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement du Canada, conscient de la nécessité d'intensifier l'investissement dans les transports en commun, a apporté des contributions sans précédent<sup>31</sup>. Les contributions fédérales aux transports en commun se sont faites en grande partie dans le cadre de programmes d'infrastructure conçus pour des projets « additionnels », c'est-à-dire des projets nouveaux qui, autrement, ne se seraient

---

25 CPTIC (le 5 octobre 2011, 1550) (TAC).

26 Exemple d'administration régionale des transports : TransLink, dans l'agglomération de Vancouver. Exemple de fournisseur provincial de transport : Saskatchewan Transportation Company, société d'État provinciale.

27 Une exception connue : le métro de Hong Kong. CPTIC (le 3 octobre 2011, 1700) (ACTU).

28 *Ibid.* (1720).

29 Stantec Consulting Inc., p.11.

30 La Fédération canadienne des contribuables n'est pas d'accord, et elle avance que les transports en commun devraient faire leurs frais ou dégager des bénéficiaires. Elle ne croit pas non plus que le gouvernement fédéral doive subventionner les infrastructures municipales ou provinciales. CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 24 octobre 2011, 1710 (M. Gregory Thomas, directeur fédéral et de l'Ontario, Fédération canadienne des contribuables [FCC]).

31 CPTIC (le 28 septembre 2011, 1550) (IC).



pas réalisés sans la participation fédérale<sup>32</sup>. L'un des grands instruments de financement a été le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, dont quelque 1,5 milliard de dollars a été investi dans les infrastructures des transports en commun. Depuis 2006, le gouvernement du Canada a directement engagé environ 5 milliards de dollars dans les transports en commun un peu partout au Canada grâce à d'autres programmes d'infrastructure, dont le Fonds Chantiers Canada, le Fonds de stimulation de l'infrastructure, le programme écoMobilité<sup>33</sup>, le Fonds PPP Canada<sup>34</sup> et le Fonds municipal vert<sup>35</sup>.

Parmi les programmes réservés aux investissements dans le secteur du transport en commun, il faut signaler le Fonds pour le transport en commun qui était de 400 millions de dollars pour 2005-2006, la Fiducie d'investissements pour les transports en commun, qui offrait 900 millions de dollars entre 2006 et 2009, et une autre Fiducie d'investissements pour les transports en commun qui a distribué 500 millions de dollars entre 2008 et 2010<sup>36</sup>. Les contributions fédérales aux transports en commun se sont élevées à près de 1 milliard de dollars par année, ces dernières années, et ont provoqué des investissements encore plus importants de la part des autres gouvernements, étant donné qu'il s'agissait de programmes à frais partagés. Au total, environ 13 milliards de dollars ont été investis dans des initiatives visant les transports en commun depuis 2006.

Parmi les grands investissements fédéraux, notons le prolongement de la ligne de métro Toronto-York, le projet de train léger d'Ottawa, la ligne de transport Evergreen, à Vancouver, l'expansion du service de trains légers à Edmonton et à Calgary, et la revitalisation de la gare Union à Toronto. Le gouvernement du Canada a également été le partenaire public de deux importants partenariats publics-privés (PPP) ces dernières années : le projet ferroviaire Canada Line, à Vancouver, et une installation d'entretien pour les wagons des trains de banlieue, à Montréal. De plus petits investissements fédéraux ont été mis à profit par les municipalités pour faire l'acquisition d'autobus, aménager des voies réservées et implanter la signalisation routière voulue, ou mettre en place des technologies de systèmes de transport intelligents<sup>37</sup>. Le Fonds Chantiers Canada viendra à échéance en 2014 et les consultations en vue de créer un nouveau programme d'infrastructures débuteront bientôt<sup>38</sup>.

---

32 *Ibid.* (1650).

33 Transport Canada, « [Programme écoMobilité](#) », *écoTRANSPORTS*.

34 PPP Canada, « [Catégories d'infrastructure admissible](#) », *Information pour les candidats*.

35 Fédération canadienne des municipalités, « [Fonds municipal vert](#) », *Programmes*.

36 Stantec Consulting Inc., p.10.

37 CPTIC (le 23 novembre 2011, 1550) (IC).

38 CPTIC (le 28 septembre 2011, 1545) (IC).

Selon Infrastructure Canada, le gouvernement du Canada a investi en priorité dans des projets de transports publics pouvant améliorer la mobilité et réduire la congestion, rendre les transports en commun plus accessibles, accroître l'achalandage, favoriser le transport intermodal, améliorer les temps de déplacement et la sécurité des passagers et des autres usagers des transports, faciliter l'exploitation, réduire la pollution et les gaz à effet de serre et favoriser le développement axé sur les transports en commun<sup>39</sup>.

Le gouvernement du Canada finance déjà le transport en commun à l'échelle du pays au moyen d'investissements annuels importants dans des programmes comme le plan Chantiers Canada et le fonds de la taxe sur l'essence transformé récemment par voie législative en un transfert annuel permanent qui assure à nos municipalités un financement à long terme, prévisible et stable pour appuyer leurs priorités, y compris le transport en commun. Pour continuer à bien investir les fonds fédéraux et maximiser le rendement du capital investi, il faut que toutes les dépenses liées au transport en commun soient assujetties à des normes d'imputabilité claires, garantissant un usage transparent et responsable des fonds fédéraux.

**Nous recommandons les paramètres suivants pour évaluer l'efficacité de chaque investissement du gouvernement du Canada dans le transport en commun:**

- **meilleur accès et meilleure utilisation des transports en commun;**
- **amélioration de la productivité par réduction du temps de transport et de la congestion;**
- **impact économique dû au nombre d'emplois créés et autres avantages pour le PIB;**
- **diminution des gaz à effet de serre et amélioration de la qualité de l'air;**
- **utiliser les fonds fédéraux comme supplément et non comme remplacement des ressources provinciales et municipales.**

L'autre grande composante du financement fédéral des transports en commun est le transfert aux provinces et aux municipalités du produit de la taxe fédérale sur l'essence. Le Fonds de la taxe sur l'essence, constitué en 1996, s'élève à 2 milliards de dollars par année, pour l'ensemble du Canada, et il est réparti au prorata de la population pour

---

39 Mémoire d'Infrastructure Canada, le 25 octobre 2011.

appuyer des infrastructures respectueuses de l'environnement. Les fonds fédéraux ainsi cédés donnent aux destinataires plus de souplesse que les programmes d'infrastructure, car le gouvernement fédéral ne participe pas au choix des projets et n'exige pas de partage de coûts avec les autres gouvernements. Depuis 2006, environ 1 milliard de dollars des transferts du produit de la taxe sur l'essence ont été consacrés à des projets de transports en commun. Le gouvernement du Canada a récemment rendu ces transferts permanents par voie législative.

## **Enjeux et options en matière de transports en commun**

À leur première comparution devant le Comité, le 28 septembre 2011, les représentants d'Infrastructure Canada ont expliqué que les enjeux de politique qui pouvaient découler de l'étude d'une stratégie nationale de transport en commun pourraient comprendre les questions suivantes<sup>40</sup> :

- un programme de financement dédié par opposition au programme de financement général pour les transports en commun;
- un nouveau soutien fédéral pour les dépenses d'exploitation des nouveaux projets de transport en commun;
- un nouveau soutien fédéral pour les services existants de transport en commun;
- un rôle fédéral plus important dans le partage des coûts des projets de transport en commun;
- l'établissement de critères financiers à respecter pour que les projets de transport en commun puissent être admissibles au financement fédéral.

Au cours de séances ultérieures du Comité, en octobre et en novembre 2011, de nouveaux domaines de la politique fédérale qui ont une incidence sur les transports en commun ont surgi pendant les discussions. Dans leurs témoignages et leurs mémoires, les intervenants ont avancé des possibilités diverses pour une possible stratégie nationale de transport en commun, dont les propositions suivantes, destinées au gouvernement du Canada :

- plus de fonds pour les immobilisations dans les transports en commun;

---

40 *Ibid.* (1650).

- de nouveaux fonds pour les frais d'exploitation et l'entretien;
- un engagement financier de plus longue durée à l'égard des transports en commun;
- des considérations spéciales au sujet du financement pour les zones rurales;
- un rôle fédéral plus important dans l'échange de connaissances et de pratiques exemplaires entre les provinces, les territoires et les municipalités;
- l'encouragement de la recherche-développement dans les transports en commun;
- l'harmonisation et la centralisation des règlements sur la sécurité ferroviaire et du transport en autobus au niveau fédéral;
- des exemptions d'impôt pour les employeurs qui subventionnent des laissez-passer de transport en commun pour leurs employés;
- l'exigence de plans d'aménagement et d'évaluations des projets reposant sur des faits dans les demandes de subventions fédérales pour les investissements dans les transports en commun;
- l'exigence que les administrations des transports en commun étudient la possibilité de confier à des entreprises privées l'exploitation des transports en commun pour obtenir des fonds fédéraux;
- l'instauration de mesures incitatives fédérales pour accélérer le passage au gaz naturel pour les véhicules de transport en commun;
- l'élimination de la taxe de vente sur les titres de transport des entreprises privées de transport en autobus lorsqu'elles concurrencent des fournisseurs de services publics;
- la délivrance de reçus pour dons de bienfaisance aux compagnies ferroviaires de ressort fédéral qui cèdent aux municipalités des couloirs et des lignes non utilisés.

Les arguments clés avancés par les intervenants pour appuyer ces politiques ou s'y opposer, de plus que les recommandations du Comité, sont résumés dans les deux

sections suivantes dont les thèmes généraux sont les suivants : le financement fédéral des services de transport en commun; les autres aspects d'une possible politique cadre fédérale.

## **A. Financement fédéral des services de transport en commun**

Un certain nombre d'intervenants qui ont comparu devant le Comité à Ottawa ont saisi l'occasion pour exprimer leur gratitude pour les milliards de dollars qu'Ottawa a apportés aux réseaux de transports en commun au Canada ces dernières années<sup>41</sup>. Ils ont témoigné du fait que les fonds fédéraux qui sont venus s'ajouter ont accéléré la réalisation de nombreux projets importants dans les transports en commun. À l'inverse, un représentant de la Fédération canadienne des contribuables (FCC) estime que les programmes fédéraux de financement ont faussé la prise de décisions chez les administrations des transports en commun et ont retardé la réalisation de projets nécessaires. La Fédération a soutenu que des projets comme l'Evergreen Line, à Vancouver, auraient pu se réaliser plus tôt si l'administration des transports en commun n'avait pas attendu l'offre de fonds fédéraux<sup>42</sup>.

### **1. Engagement au titre du financement des programmes**

Des représentants d'Infrastructure Canada ont fait savoir au Comité que le gouvernement du Canada était déterminé à mener des discussions avec les provinces et d'autres partis intéressés sur un plan d'infrastructure à long terme, au-delà de l'expiration du Fonds Chantiers Canada, en 2014. Le message le plus constant des partis intéressés, au sujet du plan futur des infrastructures souligne la nécessité d'un programme prévisible et durable pour les projets de transport en commun. Un représentant de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a dit au Comité que ce dont les villes canadiennes auront besoin à l'avenir, c'est de transports rapides, et qu'il faut des années pour les planifier et les mettre en place. De plus, les trains légers et les autobus rapides empruntent des couloirs réservés et la mise en place exige des investissements majeurs de la part de tous les ordres de gouvernement. Pour approuver des projets de cette nature, les administrations des transports en commun doivent avoir l'assurance que tous les ordres de gouvernement participeront et seront des partenaires du début à la fin des projets<sup>43</sup>. Étant donné que le cycle de planification est long pour les immobilisations dans les réseaux de transports en commun de toutes tailles, la politique cadre générale devrait donner

---

41 Y compris Metrolinx, TTC, Bedford, Junca-Adenot, CAA et TAC.

42 CPTIC (le 24 octobre 2011, 1700) (FCC).

43 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1635) (ACTU).

l'assurance d'un financement pendant 25 ans, alors qu'un programme particulier pourrait être réévalué tous les 5 ans<sup>44</sup>.

Certains intervenants ont également estimé que la responsabilisation devrait être un élément important du nouveau programme de financement, de façon que les projets de transports en commun survivent aux changements de gouvernement, aux échelons municipal, provincial ou fédéral, entre autres choses<sup>45</sup>. Dans le mémoire qu'elle a adressé au Comité, la Victoria Chamber of Commerce a recommandé une nouvelle loi pour garantir le financement d'année en année et assurer un contexte d'investissement plus prévisible pour les transports en commun<sup>46</sup>.

Interrogés au sujet de leur préférence, entre un financement dédié pour les transports en commun et un fonds d'infrastructure plus général, plusieurs intervenants ont dit ne pas avoir de préférence, pourvu que, dans le programme plus général, des montants soient réservés aux projets de transports en commun. Les représentants d'Infrastructure Canada ont rappelé qu'il y a 15 catégories d'investissements afin que les collectivités puissent avoir toute la latitude voulue pour financer leurs priorités, y compris leurs projets de transport en commun, alors qu'un fonds distinct pour les transports en commun exclurait les localités qui ne sont pas dotées de ces services.

Le gouvernement du Canada a fourni un soutien sans précédent au transport en commun à l'échelle du Canada ces dernières années. Depuis 2006, il a investi plus de 5 milliards de dollars dans les systèmes de transport en commun par le biais de divers programmes, y compris le plan Chantiers Canada, le fonds de la taxe sur l'essence et le plan d'action économique.

#### **Le Comité recommande :**

**Que le gouvernement du Canada établisse pour 2014 un nouveau programme de financement à long terme des infrastructures, semblable au plan Chantiers Canada, qui englobe le transport en commun comme catégorie d'investissement admissible.**

---

44 *Ibid.* (1715) et CPTIC (le 5 octobre 2011, 1715) (Bedford).

45 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 3 octobre 2011, 1610 (M. Brock Carlton, chef de la direction, Fédération canadienne des municipalités [FCM]) et CPTIC (le 17 octobre 2011, 1635) (SCFP).

46 Greater Victoria Chamber of Commerce, mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, p. 4.

## 2. Financement des programmes pour des villes et localités de tailles différentes

Certains intervenants ont dit au Comité qu'un nouveau programme de financement pour les transports en commun devrait tenir compte des besoins des localités de tailles différentes, notamment dans le Canada rural. Un représentant de Metrolinx, l'exploitant d'un train de banlieue et le gestionnaire du lien air-rail de Toronto, a proposé que tout programme de financement qui succéderait au Fonds Chantiers Canada réserve certaines parties des fonds à des localités et villes de tailles différentes<sup>47</sup>. Cette idée a été appuyée par l'Association canadienne des automobilistes (CAA) et la Fédération canadienne des municipalités (FCM)<sup>48</sup>. L'AAMDC a également recommandé que des fonds soient réservés aux transports en commun ruraux et que la part fédérale des projets en zone rurale soit portée à 50 %<sup>49</sup>. Pour mieux appuyer les transports en commun en zone rurale, l'AAMDC et un représentant de Motor Coach Canada (MCC), qui représente le secteur privé du transport par autobus, ont tous deux proposé une nouvelle subvention fédérale pour les transports intermunicipaux par autobus de façon à assurer le maintien du service<sup>50</sup>. MCC a ajouté que les titres de transport par autobus privé devraient échapper à la taxe de vente, lorsque l'entreprise privée doit concurrencer un service public d'autobus, de façon à ce que les deux concurrents soient à peu près sur un pied d'égalité<sup>51</sup>. Des représentants d'Infrastructure Canada ont exposé le point de vue du gouvernement fédéral, soit que le meilleur moyen d'assurer l'équité aux différentes villes et localités est de faire appel à une source répartie et flexible de financement (transferts du produit de la taxe sur l'essence) et à des programmes spéciaux d'infrastructure. Des représentants du gouvernement ont dit qu'il pourrait être compliqué pour le gouvernement de subventionner une entreprise privée de transport intermunicipal, mais que les mêmes services offerts par les municipalités elles-mêmes pourraient être admissibles à des subventions offertes par certains des programmes actuels<sup>52</sup>.

Le Comité fait remarquer qu'un fonds dédié au transport en commun qui exclurait d'autres modes de transport désavantagerait les collectivités rurales et éloignées; par conséquent, comme le gouvernement du Canada l'a reconnu dans le cadre de divers programmes d'infrastructure, y compris le plan Chantiers Canada et le fonds de la taxe sur

---

47 CPTIC (le 2 novembre 2011, 1725) (Metrolinx).

48 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 17 octobre 2011, 1620 (M. Jeff Walker, vice-président, Affaires publiques, Association canadienne des automobilistes [CAA]) et CPTIC (le 4 octobre 2011, 1625) (FCM).

49 CPTIC (le 24 octobre 2011, 1540) (AAMDC).

50 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 19 octobre 2011, 1615 (M. Doug Switzer, président-directeur général, Motor Coach Canada [MCC]).

51 *Ibid.* (1535).

52 CPTIC (le 23 novembre 2011, 1540) (IC).

l'essence, il est préférable que les programmes de financement de l'infrastructure offrent la plus grande souplesse possible.

**Le Comité recommande :**

**Que le gouvernement du Canada continue à reconnaître les besoins uniques des collectivités urbaines et rurales du Canada en permettant une souplesse dans l'utilisation des fonds par les municipalités.**

**3. Financement des programmes pour les réseaux existants de transport en commun**

Des intervenants qui ont comparu devant le Comité estiment que l'inadmissibilité des besoins des réseaux existants, comme le remplacement du parc et les coûts de fonctionnement et d'entretien, a fait problème dans les programmes d'infrastructure passés. La FCM a signalé que les infrastructures du Canada étaient considérables et qu'une grande partie d'entre elles étaient dépassées ou en mauvais état, ajoutant que le financement fédéral ne devrait pas être réservé aux seuls nouveaux projets d'infrastructure<sup>53</sup>. Par exemple, la grande priorité de la Toronto Transit Commission (TTC) est le remplacement de son parc de tramways, mais ces dépenses en immobilisations ne sont pas admissibles dans le cadre du financement des infrastructures<sup>54</sup>. De la même façon, la Société de transport de Montréal (STM) a fait savoir au Comité que sa grande priorité, celle qui coûtera le plus cher, au cours des 10 prochaines années, sera l'entretien de ses actifs<sup>55</sup>. Pour sa part, Metrolinx a dit au Comité qu'il voudrait avoir droit à des fonds fédéraux pour l'aider à assumer les dépenses à engager pour garder ses actifs en bon état<sup>56</sup>.

**Le Comité recommande :**

**Que le gouvernement du Canada continue à appuyer l'utilisation à long terme des infrastructures de transport en commun.**

---

53 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1625) (FCM).

54 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 16 novembre 2011, 1540 (M. Gary Webster, directeur général principal, Toronto Transit Commission [TTC]).

55 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 21 novembre 2011, 1700 (M. Michel Labrecque, président du conseil d'administration, Société de transport de Montréal [STM]).

56 CPTIC (le 2 novembre 2011, 1650) (Metrolinx).



#### 4. Fonds de la taxe sur l'essence

Un certain nombre de témoins se sont réjouis de la prévisibilité des transferts du produit de la taxe fédérale sur l'essence et de la liberté laissée aux municipalités pour consacrer les fonds à leurs principales priorités en matière d'infrastructures. Plusieurs grandes municipalités, dont Edmonton, Calgary, Toronto, Montréal et Ottawa ont consacré la totalité des fonds ainsi reçus aux transports en commun<sup>57</sup>. La FCM a expliqué au Comité que le transfert du produit de la taxe fédérale sur l'essence convenait aux besoins différents et divers des municipalités, grâce à la façon dont il est administré et conçu, mais qu'il ne suffit pas compte tenu de l'ampleur des investissements à consentir dans les infrastructures<sup>58</sup>. La Fédération s'oppose aux hausses de l'impôt foncier comme moyen de pallier le manque de ressources financières, car elle soutient qu'on recourt déjà trop à cet impôt<sup>59</sup>. Plusieurs recommandations ont été formulées qui prévoient une augmentation du transfert. La FCM, la STM et le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) ont recommandé l'indexation du transfert de la taxe fédérale sur l'essence en fonction de l'inflation, afin d'en protéger le pouvoir d'achat. L'ACTU a demandé un cent de plus sur la taxe d'accise, qui serait réservé aux transports en commun, mesure appuyée également par le SCFP<sup>60</sup>. Florence Junca-Adenot, qui enseigne en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal, a proposé que le reste des revenus provenant de la taxe fédérale sur l'essence soit réparti entre les provinces et les municipalités pour des investissements dans les infrastructures et les transports en commun<sup>61</sup>.

La FCC a une opinion différente sur les transferts de la taxe fédérale sur l'essence<sup>62</sup>. Elle a recommandé que le gouvernement du Canada cesse de prélever une taxe sur l'essence de façon que les provinces puissent imposer une taxe plus lourde afin de mieux financer la construction et l'entretien des routes et des ponts. Elle propose encore que les usagers du réseau routier paient les routes par l'entremise de la taxe sur l'essence et que les usagers des transports en commun paient le service en achetant les titres de transport.

#### B. Autres aspects d'une possible politique cadre ou stratégie fédérale

De nombreux intervenants qui ont comparu devant le Comité ont exprimé l'opinion que le gouvernement du Canada avait intérêt à instaurer d'autres politiques et à prendre

---

57 CPTIC (le 28 septembre 2011, 1620) (IC).

58 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1540) (FCM).

59 *Ibid.*

60 CPTIC (le 17 octobre 2011, 1640) (SCFP).

61 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 14 novembre 2011, 1710 (Florence Junca-Adenot, directrice, Forum URBA 2015, Université du Québec à Montréal).

62 CPTIC (le 24 octobre 2011, 1630) (FCC).

d'autres initiatives pour favoriser la croissance et la demande de services de transports en commun, malgré le fait que la Constitution ne lui confère pas cette compétence. La FCC ne partage pas cette opinion et affirme :

Si des gens sont d'avis que le transport en commun devrait relever du gouvernement fédéral, on pourrait proposer de réécrire la Constitution. Toutefois, il est probablement sensé que le transport en commun relève des villes, qui doivent avoir les moyens de le financer<sup>63</sup>.

La FCM a avancé que le gouvernement du Canada a, à l'égard des transports en commun, un rôle qui ne se rattache pas à ses attributions constitutionnelles parce que les problèmes qui découlent de l'insuffisance des services de transport en commun, comme la congestion, la pollution atmosphérique et les entraves à la mobilité, font apparaître des problèmes sociaux, environnementaux et économiques à l'échelle nationale<sup>64</sup>. L'ACTU et le SCFP ont renchéri sur cette évaluation en disant que la congestion de la circulation a des conséquences économiques et environnementales qui transcendent les frontières provinciales<sup>65</sup>. L'ACTU et d'autres témoins ont ajouté que la création de milieux urbains dynamiques est un élément central de l'avantage concurrentiel du Canada, ce qui en fait une question de ressort fédéral<sup>66</sup>. Sur ce point, le représentant de la STM a dit que le gouvernement du Canada avait sous-estimé l'impact de la congestion sur la compétitivité et l'importance des transports en commun<sup>67</sup>. L'ancien planificateur en chef de la ville de Toronto, Paul Bedford, est convaincu que « nos villes et nos régions urbaines sont absolument essentielles à la santé économique du pays<sup>68</sup> ».

Des intervenants se sont appuyés sur les rôles existants du gouvernement du Canada et ses initiatives pour justifier un nouveau rôle fédéral en matière de transports en commun. Selon Transport Action Canada, le gouvernement du Canada devrait s'intéresser davantage aux transports en commun parce qu'il a une responsabilité bien établie à l'égard de la sécurité des transports. L'ACTU a émis l'idée qu'une stratégie nationale du transport en commun devrait être complémentaire des politiques nationales actuelles sur les portes d'entrée, les gaz à effet de serre et l'innovation<sup>69</sup>. Certains intervenants, dont l'AADMC, la SARM et Metrolinx, ont avancé que les Canadiens devraient avoir le droit à la capacité de se déplacer, où qu'ils habitent, ce qui laisse supposer qu'une norme nationale est de ressort fédéral.

---

63 *Ibid.* (1640).

64 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1615) (FCM).

65 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1635) (ACTU) et (le 17 octobre 2011, 1630) (SCFP).

66 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1630) (ACTU).

67 CPTIC (le 21 novembre 2011, 1655) (STM).

68 CPTIC (le 5 octobre 2011, 1640) (Bedford).

69 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1645) (ACTU).

Pendant les audiences du Comité, beaucoup d'intervenants ont alterné librement entre les termes « stratégie » et « politique cadre ». La CAA a fait une distinction entre les deux notions, craignant qu'une « stratégie » ne soit trop normative<sup>70</sup>. De la même façon, l'ACTU a rejeté l'idée d'une stratégie et dit : « Tous les ordres de gouvernement devraient travailler ensemble à l'élaboration d'un cadre de politiques pour le transport en commun à l'échelle nationale qui sont intégrées et se soutiennent mutuellement<sup>71</sup> ». Par ailleurs, la FCM a recommandé une stratégie fondée sur des principes ainsi que sur une planification et un financement à long terme<sup>72</sup>. Que ce soit dans une politique cadre ou une stratégie, les intervenants ont proposé au Comité un certain nombre de stratégies propres à soutenir les transports en commun. Elles sont décrites dans les sections suivantes.

## 1. Nouveau leadership fédéral

Des intervenants ont demandé à de multiples reprises que le gouvernement du Canada assume de nouvelles fonctions de leadership et d'administration à l'égard des transports en commun au Canada. Plusieurs témoins ont proposé que le gouvernement fédéral organise une tribune ou un forum pour que tous les intervenants du secteur se rencontrent, discutent des enjeux et mettent en commun leurs pratiques exemplaires<sup>73</sup>. Un représentant de l'Union des transports publics de Suisse a instamment recommandé que le grand public soit consulté sur les décisions concernant les transports en commun, tout comme l'a fait l'ancien planificateur en chef de la ville de Toronto<sup>74</sup>. Une exception digne de mention : la FCC, dont le représentant a fait remarquer que « le gouvernement fédéral ne devrait pas se mêler des transports en commun<sup>75</sup> ».

Pour faire en sorte que les fonds fédéraux continuent à être alloués de la meilleure façon possible en vertu d'un plan d'infrastructure à long terme, le gouvernement du Canada doit engager le dialogue avec les autres ordres de gouvernement afin d'évaluer leurs besoins et leurs priorités. Nous sommes heureux que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités ait annoncé le 30 novembre 2011 que le gouvernement fédéral avait lancé un processus officiel de mobilisation grâce auquel il pourra élaborer, en collaboration avec les provinces, les territoires, la Fédération canadienne des municipalités, et d'autres intervenants, un nouveau plan à long terme pour les infrastructures publiques au-delà du plan Chantiers Canada qui se terminera en 2014. La

---

70 CPTIC (le 17 octobre 2011, 1555) (CAA).

71 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1635) (ACTU).

72 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1550) (FCM).

73 Les partisans d'un forum national sur les transports en commun comprennent la SARM, Metrolinx, la CAA, Bedford et la STM.

74 CPTIC, [Témoignages](#), 1<sup>ère</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, le 21 novembre 2011, 1530 (M<sup>me</sup> Mirjam Butler, vice-directrice, Union des transports publics de Suisse [UTP]).

75 CPTIC (le 24 octobre 2011, 1700) (FCC).

collaboration et le dialogue sont essentiels au maintien d'un partenariat fort et productif entre le gouvernement du Canada et les provinces, territoires et municipalités, car chaque palier de gouvernement a un rôle à jouer dans le développement d'une infrastructure de calibre international, le transport en commun y compris, à l'échelle du Canada. Nous félicitons le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour le leadership, l'avant-gardisme et l'esprit de collaboration dont il a fait preuve.

**Le Comité recommande :**

**Que le gouvernement du Canada continue à reconnaître la nécessité de former un partenariat solide avec les provinces, les territoires, les municipalités comme il l'a fait en lançant un processus officiel de mobilisation pour le plan d'infrastructure à long terme.**

MCC a proposé que le gouvernement du Canada prépare un guide sur la façon d'établir des contrats avec des exploitants privés pour offrir des services de transport en commun<sup>76</sup>. Pour le moment, il y a mise en commun des connaissances entre tous les intervenants des transports en commun à l'occasion d'une réunion annuelle organisée par l'ACTU, et il y a régulièrement des échanges entre les administrations des transports en commun des grandes villes<sup>77</sup>. Les représentants d'Infrastructure Canada ont informé le Comité que le gouvernement fédéral étudierait la question des pratiques exemplaires dans le contexte des prochaines consultations sur le nouveau programme d'infrastructures<sup>78</sup>. La FCM a proposé : « Le gouvernement fédéral et ses agences peuvent être des chefs de file en examinant les principes et les politiques nationaux, de même que l'allocation nationale des ressources, qui permettront de tirer profit des autres paliers de gouvernement et des autres acteurs<sup>79</sup>. » À ce propos, les représentants d'Infrastructure Canada ont signalé que le gouvernement du Canada avait fait preuve de leadership sur le plan du financement, mais qu'il n'avait imposé aux provinces et aux municipalités aucun type de mesure précise en matière des transports en commun.

Quelques intervenants ont parlé de la Federal Transit Administration (FTA), des États-Unis. La FTA est profondément engagée dans la recherche et l'élaboration de politiques afin d'appuyer les transports en commun, qui relèvent de la compétence des États. Transport Action Canada (TAC) a fait observer que Transports Canada n'a pas un rôle comparable à la participation de la FTA américaine en recherches et en politique<sup>80</sup>. TAC et Florence Junca-Adenot ont recommandé des fonds fédéraux supplémentaires pour

---

76 CPTIC (le 19 octobre 2011, 1605) (MCC).

77 CPTIC (le 2 novembre 2011, 1715) (Metrolinx).

78 Infrastructure Canada, « [Le gouvernement du Canada invite ses partenaires à participer à la création d'un plan d'infrastructure à long terme](#) » Communiqué de presse, le 30 novembre 2011.

79 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1540) (FCM).

80 CPTIC (le 5 octobre 2011, 1535) (ACT).

la recherche-développement portant sur les transports en commun au Canada<sup>81</sup>. La CAA, l'ACTU et Metrolinx ont réclamé plus de fonds fédéraux pour les systèmes de transport intelligents (STI) afin d'accroître la capacité de l'infrastructure existante<sup>82</sup>. La STM soutient que le Canada tire de l'arrière dans le déploiement des STI en transport en commun, qui facilitent l'utilisation des services et font augmenter l'achalandage<sup>83</sup>.

## **2. Harmonisation des règlements et des normes**

39. Lors de sa comparution devant le Comité, TAC a demandé des règlements et normes uniformes en matière de sécurité pour tous les services de transport en commun par autobus et par train. Il a proposé que la fonction de réglementation de la sécurité soit centralisée au gouvernement fédéral, étant donné l'expertise que possèdent Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et le Centre de technologie des transports de surface<sup>84</sup>. TAC estime que ces ressources fédérales seraient d'une immense valeur pour les municipalités canadiennes, au moment où elles adoptent de nouvelles technologies dans les transports, comme l'électrification des trains à Toronto ou les nouveaux services ferroviaires de transport en commun dans d'autres villes canadiennes. MCC appuie l'harmonisation des règlements sur la sécurité pour tous les transports par autobus au Canada, car l'organisme croit que l'industrie privée est actuellement assujettie à une réglementation de sécurité plus exigeante que celle qui est imposée aux exploitants du secteur public<sup>85</sup>.

## **3. Nouveaux critères applicables aux demandes**

40. Des témoins ont dit que l'ajout de certaines conditions au processus fédéral d'approbation des subventions permettrait de mieux assurer que les dépenses soient optimisées et que seuls les meilleurs projets soient retenus. Par exemple, des critères financiers aideraient à repérer les projets qui respectent la norme minimum de recouvrement des coûts, si le gouvernement décide d'en imposer une. Metrolinx s'est prononcé en faveur d'un choix fondé sur des faits afin d'expliquer pourquoi on retient certains projets au détriment d'autres, mais il a recommandé que l'on inclue dans l'analyse les avantages sociaux et environnementaux.<sup>86</sup> Metrolinx et la TTC ont indiqué au Comité

---

81 CPTIC (le 14 novembre 2011, 1715) (Junca-Adenot).

82 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1655) (ACTU), (le 2 novembre 2011, 1720) (Metrolinx) et (le 17 octobre 2011, 1540) (CAA).

83 CPTIC (le 21 novembre 2011, 1655) (STM).

84 CPTIC (le 5 octobre 2011, 1605) (ACT).

85 CPTIC (le 19 octobre 2011, 1540) (MCC).

86 CPTIC (le 2 novembre 2011, 1605) (Metrolinx).

que même si certains projets de transport en commun ne semblent pas efficaces d'un point de vue financier, ils sont peut-être la bonne réponse à un besoin social particulier<sup>87</sup>.

41. À leur première comparution devant le Comité, les représentants d'Infrastructure Canada se sont demandé si le gouvernement du Canada devrait établir différents critères ou seuils dans le processus d'approbation des projets. Le Comité a appris que la seule chose que le gouvernement du Canada exigeait de ses partenaires, était un engagement à combler la totalité des pertes d'exploitation. Si on établissait des critères financiers dans le processus d'approbation, les fonds ne seraient accordés qu'aux plus grands réseaux de transport en commun. Tous les projets à l'extérieur des plus grandes villes seraient automatiquement exclus<sup>88</sup>. Infrastructure Canada a ajouté que l'implantation d'un seuil de recouvrement des coûts risquait d'inciter les municipalités à repousser certains projets d'entretien ou à relever leurs tarifs de manière à améliorer leur position<sup>89</sup>.

42. Le Comité a appris que beaucoup de réseaux de transport municipaux avaient déjà un partenariat fructueux avec des exploitants privés en raison des importantes économies qu'ils peuvent ainsi réaliser. Selon MCC, il est possible de faire des économies de 20 à 30 % en faisant appel aux exploitants privés<sup>90</sup>. On estime que près du tiers des réseaux au Canada confient actuellement au privé au moins une partie de leurs services. Voici des cas d'exploitants privés qui ont conclu des marchés avec les réseaux de transport en commun : le transport par autobus à Calgary, à Montréal et dans certaines villes ontariennes, et le train de banlieue à Toronto<sup>91</sup>. MCC a proposé, comme mesure propre à améliorer l'efficacité, que le gouvernement du Canada exige que les administrations des transports en commun, pour être admissibles à des subventions fédérales, évaluent les avantages d'un recours à des exploitants privés<sup>92</sup>. Dans son mémoire destiné au Comité, la Victoria Chamber of Commerce a appuyé le recours aux modèles PPP pour la construction et l'offre de réseaux de transport en commun partout au Canada<sup>93</sup>. Pour ce qui est de la construction, le SCFP préfère le mode traditionnel d'acquisition, car les coûts de financement sont habituellement plus élevés pour les entreprises privées que pour les gouvernements, et les projets ne sont pas nécessairement réalisés plus efficacement<sup>94</sup>.

---

87 CPTIC (le 16 novembre 2011, 1615) (TTC).

88 CPTIC (le 28 septembre 2011, 1700) (IC).

89 Mémoire d'Infrastructure Canada, le 25 octobre 2011.

90 CPTIC (le 19 octobre 2011, 1535) (MCC).

91 *Ibid.* (1605) et CPTIC (le 2 novembre 2011, 1645) (Metrolinx).

92 CPTIC (le 19 octobre 2011, 1540) (MCC).

93 Greater Victoria Chamber of Commerce, p. 5.

94 CPTIC (le 17 octobre 2011, 1635) (SCFP).

## **Le Comité recommande:**

**Que tous les paliers de gouvernement favorisent une plus grande participation du secteur privé dans le domaine des transports en commun.**

**Que le gouvernement du Canada continue à reconnaître l'importance des partenaires privés dans le transport public et envisage de réaliser des projets d'infrastructure dans le cadre de partenariats publics-privés, à certaines conditions.**

43. L'ACTU et l'ancien planificateur en chef de la ville de Toronto ont dit au Comité que les transports en commun et l'aménagement du territoire vont de pair<sup>95</sup>. La densité de la population est très importante pour assurer l'achalandage et les revenus tirés des passages. L'ACTU a proposé au Comité l'idée que le processus fédéral d'approbation des subventions exige la présentation de plans d'aménagement par les municipalités pour garantir que les projets de transport en commun seraient soutenus par un développement dense<sup>96</sup>. Le SCFP a également appuyé l'intégration des transports et de l'aménagement du territoire<sup>97</sup>. À l'heure actuelle, pour être admissibles à des fonds fédéraux provenant de la taxe sur l'essence, les municipalités doivent établir un plan intégré de développement communautaire durable (comprenant des objectifs de développement environnemental, social, culturel et économique et des actions visant à concrétiser une vision à long terme)<sup>98</sup>. Les représentants d'Infrastructure Canada ont dit au Comité que les demandes de financements pour des projets de transports en commun étaient bien étayées par les documents de planification<sup>99</sup>.

## **4. Politique fiscale**

44. Certains intervenants ont recommandé des mesures fiscales fédérales pour favoriser la croissance des services de transport en commun et la demande de services. TAC a avancé qu'un plus grand nombre de municipalités pourraient acquérir plus facilement des lignes et couloirs ferroviaires non utilisés si le gouvernement du Canada remettait un reçu pour don de bienfaisance à la société ferroviaire. Il a expliqué au Comité que souvent les municipalités n'ont pas les ressources voulues pour acquérir les lignes ferroviaires lorsque les transporteurs de marchandises veulent s'en défaire<sup>100</sup>. Le

---

95 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1700) (ACTU) et CPTIC (le 5 octobre 2011, 1630) (Bedford).

96 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1720) (ACTU).

97 CPTIC (le 17 octobre 2011, 1635) (SCFP).

98 Stantec Consulting Inc., p. 15.

99 CPTIC (le 23 novembre 2011, 1540) (IC).

100 CPTIC (le 5 octobre 2011, 1540) (TAC).

gouvernement du Canada a récemment accordé une déduction d'impôt aux voyageurs qui achètent un laissez-passer, mais un certain nombre de témoins ont demandé une exemption aux fins de l'impôt pour les employeurs qui subventionnent les laissez-passer de leurs employés<sup>101</sup>. Pareille mesure devrait inciter les employeurs à accorder de l'aide pour le transport en commun plutôt que pour le stationnement, et l'achalandage des transports en commun augmenterait. Selon l'ACTU, il y a déjà des exemptions d'impôt pour les employeurs qui subventionnent les dépenses de transport en commun de leurs employés au Québec, aux États-Unis, en France et en Grande-Bretagne<sup>102</sup>.

---

101 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1650) (ACTU) et CPTIC (5 octobre, 1540) (TAC).

102 CPTIC (le 3 octobre 2011, 1650) (ACTU).



# LISTE DES RECOMMANDATIONS

---

**Dans le cadre du nouveau plan d'infrastructure qui remplacera le plan Chantiers Canada à son expiration en 2014, que le gouvernement du Canada devrait continuer à reconnaître l'importance du transport en commun pour la santé économique, la qualité de vie et l'avancement technologique des collectivités canadiennes et de ceux qui y vivent. .... 4**

- **Meilleur accès et meilleure utilisation des transports en commun;**
- **amélioration de la productivité par réduction du temps de transport et de la congestion;**
- **impact économique dû au nombre d'emplois créés et autres avantages pour le PIB;**
- **diminution des gaz à effet de serre et amélioration de la qualité de l'air;**
- **utiliser les fonds fédéraux comme supplément et non comme remplacement des ressources provinciales et municipales.**

**Que le gouvernement du Canada établisse pour 2014 un nouveau programme de financement à long terme des infrastructures, semblable au plan Chantiers Canada, qui englobe le transport en commun comme catégorie d'investissement admissible..... 12**

**Que le gouvernement du Canada continue à reconnaître les besoins uniques des collectivités urbaines et rurales du Canada en permettant une souplesse dans l'utilisation des fonds par les municipalités..... 14**

**Que le gouvernement du Canada continue à appuyer l'utilisation à long terme des infrastructures de transport en commun. .... 14**

**Que le gouvernement du Canada continue à reconnaître la nécessité de former un partenariat solide avec les provinces, les territoires, les municipalités comme il l'a fait en lançant un processus officiel de mobilisation pour le plan d'infrastructure à long terme. .... 18**

**Que tous les paliers de gouvernement favorisent une plus grande participation du secteur privé dans le domaine des transports en commun. .... 20**

**Que le gouvernement du Canada continue à reconnaître l'importance des partenaires privés dans le transport public et envisage de réaliser des projets d'infrastructure dans le cadre de partenariats publics-privés, à certaines conditions. .... 21**

# ANNEXE A

## LISTE DES TÉMOINS

Organisations et individus	Date	Réunion
<p><b>Infrastructure Canada</b></p> <p>Francis Bilodeau, directeur, politiques Direction générale des politiques et des communications</p> <p>Taki Sarantakis, sous-ministre adjoint Direction générale des politiques et des communications</p> <p>Stephanie Tanton, conseillère principale Initiatives économiques et communautaires</p>	2011/09/28	3
<p><b>Association canadienne du transport urbain</b></p> <p>Patrick Leclerc, directeur des affaires publiques</p> <p>Christopher Norris, directeur des services techniques</p> <p><b>Fédération canadienne des municipalités</b></p> <p>Brock Carlton, chef de la direction</p> <p>Adam Thompson, conseiller en politiques</p>	2011/10/03	4
<p><b>À titre personnel</b></p> <p>Paul Bedford, professeur auxiliaire Aménagement urbain, Université de Toronto et Université Ryerson, ancien planificateur en chef, Ville de Toronto</p> <p><b>Transport Action Canada</b></p> <p>David Jeanes, président</p>	2011/10/05	5
<p><b>Association canadienne des automobilistes</b></p> <p>Tim Shearman, président</p> <p>Jeff Walker, vice-président Affaires publiques</p> <p><b>Syndicat canadien de la fonction publique</b></p> <p>Kelti Cameron, agente de recherche</p> <p>Paul Moist, président national</p> <p>Toby Sanger, économiste principal</p>	2011/10/17	6
<p><b>Corporation Encana</b></p> <p>Sam Shaw, vice-président Élaboration des politiques sur le gaz naturel</p> <p><b>Motor Coach Canada</b></p> <p>Réal Boissonneault, président Conseil d'administration</p> <p>Doug Switzer, président-directeur général</p>	2011/10/19	7

<b>Organisations et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<b>Motor Coach Canada</b> Trevor Webb, membre	2011/10/19	7
<b>Alberta Association of Municipal Districts and Counties</b> Carolyn Kolebaba, vice-présidente	2011/10/24	8
<b>Fédération canadienne des contribuables</b> Gregory Thomas, directeur fédéral et de l'Ontario		
<b>Saskatchewan Association of Rural Municipalities</b> David Marit, président		
<b>À titre personnel</b> Harry Redstone, ingénieur professionnel à la retraite	2011/10/26	9
<b>Metrolinx</b> Dina Graser, vice-présidente intérimaire Communications stratégiques Bruce McCuaig, président-directeur général	2011/11/02	10
<b>Université du Québec à Montréal</b> Florence Junca-Adenot, directrice Forum URBA 2015	2011/11/14	11
<b>Toronto Transit Commission</b> Gary Webster, directeur général principal	2011/11/16	12
<b>Société de transport de Montréal</b> Marc Bélanger, directeur des affaires gouvernementales Céline Desmarteaux, directrice de la planification stratégique Michel Labrecque, président du Conseil d'administration André Porlier, adjoint au président	2011/11/21	13
<b>Union des transports publics de Suisse</b> Mirjam Bütler, vice-directrice		
<b>Infrastructure Canada</b> Michael Rutherford, directeur Initiatives économiques et communautaires Taki Sarantakis, sous-ministre adjoint Direction générale des politiques et des communications Stephanie Tanton, conseillère principale Initiatives économiques et communautaires	2011/11/23	14

# ANNEXE B

## LISTE DES MÉMOIRES

---

### Organisations et individus

---

Bedford, Paul

Corporation Encana

Greater Victoria Chamber of Commerce

Metrolinx

Motor Coach Canada

Redstone, Harry

Société de transport de Montréal

Transport Est Ontarien

Union des transports publics de Suisse



# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents ([séances n<sup>os</sup> 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20 et 21](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Merv Tweed, député





## **Étude sur une stratégie nationale de transport en commun – Rapport minoritaire**

**Députés du NPD membres du Comité TRAN, 9 février 2012**

### **Préambule**

Les villes canadiennes se développent – elles ont connu une croissance de 8 % de 2006 à 2010. Déjà, plus de 81 % des Canadiens vivent dans des régions urbaines. La population est en hausse, mais l'achalandage des transports en commun augmente près de deux fois plus rapidement. Malheureusement, notre pays accuse du retard dans ses infrastructures des transports. Prises en étau entre des sources de revenu limitées et les responsabilités financières croissantes qui leur sont dévolues, les villes reportent des investissements essentiels. À lui seul, le manque de financement des immobilisations du transport en commun s'élève à plus de 23 milliards de dollars pour les cinq prochaines années.

Le gouvernement fédéral doit prendre ses responsabilités pour corriger cette situation périlleuse qui compromet la compétitivité de l'économie canadienne et le niveau de vie des citoyens. Bien que les dépenses actuelles du gouvernement en matière d'infrastructures soient utiles, les experts s'entendent pour dire qu'elles sont insuffisantes, trop aléatoires et trop étalées. Si le gouvernement fédéral n'accorde pas une attention particulière à la question, nous raterons le virage et continuerons à prendre du retard par rapport aux autres pays. À elle seule, la région de Toronto perd six milliards de dollars par année en raison des embouteillages.

Les néo-démocrates croient qu'une stratégie nationale de transport en commun est nécessaire pour répondre aux besoins en infrastructures de transport en commun d'une manière globale. S'il adopte une vision claire, un ensemble de priorités et des critères transparents, le gouvernement fédéral pourra travailler efficacement avec les autres ordres de gouvernement afin de relever les enjeux nationaux en matière de mobilité.

L'appui du gouvernement fédéral au transport n'est pas une question de préférence mais une question de calcul. Si nous voulons que notre main-d'œuvre qui vit de plus en plus dans les villes reste compétitive sur la scène internationale, il est essentiel d'accroître et d'améliorer les services de transport en commun. Nos revendications pour l'adoption de mesures fédérales reçoivent l'appui de nombreux maires, exploitants de services de transport, spécialistes et organismes, notamment les suivants

- Association canadienne du transport urbain
- Fédération canadienne des municipalités
- Association des municipalités de l'Ontario
- Alberta Urban Municipalities Association
- Maires de grandes villes, notamment Edmonton, Winnipeg, Regina et Mississauga
- Administrations régionales de transport en commun telles que Metrolinx et BC Transit
- Exploitant municipaux de services de transport comme la Société de Transport de l'Outaouais et OC Transpo
- Groupes de réflexion et groupes de citoyens comme The Pembina Institute
- Syndicat uni du transport – conseil canadien
- Travailleurs canadiens de l'automobile

### **Fonds réservés**

Nous convenons avec les spécialistes indépendants qu'un élément fondamental de toute mesure fédérale concernant le transport en commun doit être l'établissement d'une source de financement à long terme réservée pour le transport en commun.

Le NPD propose donc la création d'un fonds d'infrastructure fédéral qui prendrait la forme d'un fonds national pour le transport en commun. Ce fonds à long terme doit recevoir un financement annuel stable et prévisible. Ses ressources serviront à des investissements dans des améliorations, des expansions et des remises en état.

Sans financement réservé à long terme, il sera impossible pour les autres ordres de gouvernement et les exploitants de services de transport de procéder à une planification adéquate et prévisible à long terme. D'autres pays ont bénéficié d'un financement stable à cet égard pendant des décennies, ce qui a permis une planification stratégique cohérente et continue et une expansion de leur infrastructure de transport en commun.

Pour assurer la transparence, la prévisibilité et des conditions égales pour tous, il est indispensable de mettre en place un mécanisme de financement clair qui permet aux provinces et aux municipalités de présenter des demandes et de recevoir des fonds fédéraux de manière prévisible et en temps opportun. Il faut mettre un terme à la pratique actuelle du gouvernement fédéral qui consiste à verser des fonds de manière ponctuelle, inconsiderée et imprévisible.

Pour accroître l'achalandage des transports en commun, le gouvernement fédéral devrait travailler en collaboration avec les provinces afin d'exempter d'impôt les avantages sociaux liés au transport en commun qu'offrent les employeurs.

### **Leadership fédéral**

Pour faire en sorte que les fonds fédéraux soient attribués de la meilleure façon possible selon un plan d'investissement à long terme, le gouvernement fédéral doit engager le dialogue avec les autres ordres de gouvernement afin d'évaluer les besoins, les priorités et les risques. Des consultations sont déjà en cours dans des secteurs connexes d'investissements en infrastructure. Nous recommandons une approche semblable fondée sur les suggestions ci-après.

Nous demandons au gouvernement fédéral de tenir annuellement une conférence des ministres de niveau fédéral, provincial et territorial responsables du transport en commun, à laquelle seraient aussi conviés les représentants des municipalités et des collectivités autochtones, afin de discuter d'enjeux et de projets relatifs au transport et évaluer les mesures que pourrait prendre le gouvernement fédéral pour mieux appuyer ces initiatives; une telle tribune favoriserait l'échange de pratiques exemplaires.

Le gouvernement fédéral doit également jouer un rôle de premier plan en créant un plan d'investissement fédéral visant le transport en commun partout au pays, mis à jour et déposé tous les ans à la Chambre des communes, et fondé en partie sur les résultats de la conférence tripartite annuelle.

Compte tenu des processus de planification semblables au sein du ministère, nous considérons que le groupe chargé des politiques au sein d'Infrastructure Canada est bien placé pour élaborer un cadre de politique nationale de transport en commun et agir à titre d'unité de coordination, ce qui facilitera la collaboration avec les autres ministères fédéraux.

Pour tenir le gouvernement responsable de ses actions, il sera utile et nécessaire que le ministre fédéral des transports dépose à la Chambre des communes des rapports annuels qui porteront sur le programme d'investissement à long terme, les consultations avec les autres ordres de gouvernement et les progrès accomplis dans le cadre de la politique nationale de transport en commun.

Le gouvernement fédéral doit mettre en place des critères clairs de demande et de rendement pour faire en sorte que les provinces et les municipalités affectent les fonds d'investissement fédéraux dans le transport en commun conformément aux objectifs stratégiques. Conformément au cadre fédéral, les bénéficiaires de financement devront assurer l'optimisation des ressources en offrant un niveau de service raisonnable et acceptable.

Il faudrait favoriser les pratiques exemplaires et les faire connaître en diffusant l'information à tous les ordres de gouvernement, aux exploitants de services de transport et aux participants des conférences tripartites.

### **Forte mise à contribution des entreprises canadiennes**

Nous engageons le gouvernement fédéral à s'efforcer d'avoir une forte contribution des fournisseurs de services et des fabricants canadiens dans les projets qu'il finance. Tout en continuant de respecter les obligations internationales du Canada et à laisser la voie ouverte à des fournisseurs étrangers, le gouvernement fédéral devrait essayer de soutenir notre économie nationale dans le cadre du financement du transport en commun.

Ainsi, en plus d'être utiles aux usagers du transport en commun, les investissements fédéraux permettront de créer en commun seront utiles aux usagers et permettront aux Canadiens de décrocher des emplois dans la fabrication, dans la construction et dans d'autres secteurs.

### **Partenariats publics-privés**

En théorie, les partenariats publics-privés (PPP) apportent des forces concurrentielles dans la construction et l'exploitation du transport. En pratique, les PPP donnent souvent lieu à une augmentation générale des coûts, à une hausse des frais d'utilisation ainsi qu'à une plus grande complexité et à un échéancier plus long pour la planification d'importants projets. Les PPP ne comportent pas suffisamment de mesures de reddition de comptes et ils sont caractérisés par des contrats secrets qui dictent les niveaux de service et la souplesse opérationnelle et qui financent les profits des entreprises privées avec l'argent des contribuables.

Les buts, méthodes et objectifs différents des intervenants du secteur privé compromettent la responsabilité du gouvernement de voir au-delà des intérêts étroits des entreprises. À Toronto, Metrolinx a participé pendant des années à des discussions de PPP pour une liaison ferroviaire à l'aéroport international Pearson, mais l'entreprise s'est finalement retirée du projet en laissant la note aux contribuables. Dans le cas du projet de liaison rapide Richmond-Aéroport de Vancouver (RAV), qui est le plus important PPP en matière de transport au Canada, la technologie et le corridor ont été choisis à huis clos afin d'attirer des investisseurs privés, en dépit des préférences de gouvernements précédents pour d'autres trajets et technologies plus rentables et des éléments probants à cet égard.

Des données provenant d'une étude comptable concernant 21 projets de transport réalisés par des PPP au Royaume-Uni ont révélé de graves manquements liés à la reddition de comptes, notamment en ce qui a trait à la capacité des méthodes

comptables actuelles d'assurer une transparence adéquate dans l'utilisation de l'argent peu abondant des contribuables (Edwards et al. 2004).

La décision de se tourner automatiquement vers les PPP est motivées par des considérations politiques et idéologiques. C'est tout particulièrement vrai dans le cas d'expériences passées où les technologies utilisées et les endroits où seraient offerts les services ont été déterminés par les intervenants du secteur privé qui menaçaient de faire tomber les projets à l'eau si le gouvernement ne leur donnait pas exactement ce qu'ils demandaient. Le gouvernement ne devrait pas privilégier les projets qui assurent un rendement élevé aux investisseurs aux dépens de projets qui servent mieux les Canadiens.

Le NPD est en faveur d'un processus axé sur les résultats qui prend en compte l'intérêt public et la transparence d'une analyse pour déterminer en quoi consistera un projet de transport en commun. Le gouvernement du Canada devrait faire passer les intérêts des usagers du transport en commun et des contribuables avant les intérêts du secteur privé et cesser de privilégier les PPP au moment de choisir des projets d'investissement dans les infrastructures.



## **Opinion dissidente du Parti Libéral du Canada**

Le Parti libéral du Canada appuie le présent rapport proposé par le Comité permanent des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités concernant l'établissement d'une stratégie nationale de transport en commun. Nous sommes conscients et comprenons les défis et les enjeux que les citoyens canadiens et les autorités concernées ont à faire face en matière de transport public, tant sur le plan économique qu'environnemental. Nous souscrivons entièrement à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie nationale sur le transport en commun basée sur des principes clairs, inclusifs et respectueux des compétences. Le gouvernement du Canada peut et doit assurer un leadership dans ce domaine.

Notre seul point de désaccord avec ce rapport est le fait que le Parti Libéral du Canada propose l'établissement d'un fonds dédié en infrastructure, ayant une composante spécifiquement pour le transport en commun. L'établissement d'un tel fonds est nécessaire afin de permettre aux municipalités d'affronter les défis en infrastructures des prochaines années et de répondre aux différentes réalités canadiennes, qu'elles soient rurales, semi-urbaines ou urbaines. Par cette flexibilité, un tel fonds serait accessible aux collectivités ne disposant pas d'un système de transport en commun à proprement parler. Également, grâce à cette flexibilité, un volet pour les projets structurants, touchant principalement les régions métropolitaines, devrait être créé, de manière à insérer, dans un cadre plus large, les projets soumis. Il est également primordial d'assurer la pérennité d'anciennes infrastructures existantes.

Nous croyons que le gouvernement du Canada pourra pleinement assumer son rôle de leader rassembleur et de facilitateur en élaborant ce type de programme.

En terme de gouvernance, nous pourrions assurer une plus grande transparence et imputabilité des projets en matière de transport public, tout en permettant une flexibilité et équité répondant aux différentes réalités des régions et des besoins de la communauté. Il s'agit d'une façon concrète d'améliorer la qualité de vie des canadiens et des canadiennes tout en respectant le rôle et les compétences des autorités concernées.

