



Rendre les collectivités plus dynamiques :

Un investissement dans le transport collectif qui permet d'aller plus loin



Par l'Association canadienne du transport urbain

Date : 3 août 2018

Recommandations préalables au budget fédéral de l'ACTU pour 2018-2019

1. Rationaliser la réalisation des investissements dans le transport collectif pour veiller à ce que les fonds fédéraux soient versés aux collectivités canadiennes de manière plus rapide et prévisible.
2. Démontrer un leadership en matière de compétitivité économique canadienne en formant des partenariats avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, afin de rédiger un plan d'action national contre la congestion.
3. Offrir des incitatifs financiers pour la mise à niveau des véhicules à faible émission de carbone en assumant une partie du coût supplémentaire de l'acquisition de parcs de véhicules plus écologiques dans le secteur du transport collectif.
4. Transports Canada doit consulter les intervenants de l'industrie du transport urbain au fur et à mesure qu'il crée des règlements et une infrastructure pour les véhicules autonomes (VA).



Sommaire

Le gouvernement du Canada a mis en place un programme à long terme d'investissement stratégique dans l'infrastructure du transport collectif qui est sur le point de causer un changement radical dans le paysage de la mobilité urbaine des collectivités canadiennes. Ces investissements nécessaires permettront non seulement de réparer et d'entretenir notre infrastructure actuelle, mais aussi de construire une nouvelle infrastructure de transport collectif axée sur la durabilité environnementale, la croissance économique et l'inclusion sociale.

Le volet Transport en commun du plan Investir dans le Canada est un programme fédéral échelonné sur dix ans qui permettra d'investir 20,1 milliards de dollars dans l'infrastructure du transport collectif. Ces fonds seront affectés à des projets à frais partagés mis en œuvre avec les provinces, les territoires et les administrations locales grâce à des ententes bilatérales, ce qui amplifiera encore davantage leur incidence. Le volet Transport en commun représente le type de financement exclusif, durable et prévisible que le secteur du transport collectif réclame depuis longtemps au Canada.

Maintenant que le financement est garanti par tous les ordres de gouvernement, le véritable travail commence. Il est essentiel que ce financement soit mis à profit comme il se doit pour que les Canadiens obtiennent le rendement maximal de leur investissement dans le transport collectif.

Cela signifie qu'il faut augmenter la cadence à laquelle les fonds affectés à l'infrastructure du transport collectif quittent Ottawa et sont utilisés dans les collectivités canadiennes. Cela signifie aussi qu'il faut s'attaquer à la congestion qui a transformé nos villes en goulots d'étranglement urbains, dans le réseau de transport du Canada. Cela signifie qu'il faut encourager la mise en place de technologies de pointe qui rendront le transport collectif plus écologique et l'air de nous respirons plus pur. Enfin, cela signifie qu'il faut créer un environnement réglementaire qui donne aux villes canadiennes les outils dont elles ont besoin pour s'adapter et croître grâce à l'intégration de technologies perturbatrices, comme les véhicules autonomes.

Le gouvernement fédéral est un partenaire précieux sur le plan de l'investissement dans le transport collectif. Le gouvernement doit tirer profit de ce statut de leader pour collaborer avec les provinces, les territoires, les municipalités et l'industrie du transport collectif, afin de bâtir des collectivités urbaines plus durables, plus sûres et plus dynamiques sur le plan économique.



1. Rationaliser le financement actuel du transport collectif

Recommandation : Alors que le gouvernement fédéral maintient ses investissements à long terme dans l'infrastructure à l'échelle du Canada, l'ACTU recommande de rationaliser la mise en place des investissements dans le transport collectif pour s'assurer que les fonds fédéraux sont versés aux collectivités canadiennes de manière plus rapide et prévisible.

Actuellement, lorsque le gouvernement fédéral investit dans un projet de transport collectif, les demandes de remboursement sont traitées par le gouvernement en fonction du ratio de partage des coûts du gouvernement fédéral. Par exemple, si une part des coûts d'un projet est fixée à 40 % pour le gouvernement fédéral, cela signifie que 40 % des coûts de chaque facture admissible présentée à Infrastructure Canada sont payés par le gouvernement fédéral, jusqu'à concurrence de la contribution fédérale maximale approuvée pour le projet.

Étant donné le processus de planification et de construction des projets de transport collectif, qui est complexe et s'applique à long terme, cette pratique fait souvent en sorte que les fonds fédéraux sont reportés et réaffectés année après année. Cette situation a créé des défis pour le gouvernement, car les fonds réaffectés représenteront des milliards de dollars. Ces fonds continueront de s'accumuler, dans un contexte où les nouveaux projets de transport collectif transformateurs à long terme prennent des années à planifier et à mettre en œuvre.

Un récent rapport du directeur parlementaire du budget a révélé que le financement de l'infrastructure provenant du plan Investir dans le Canada « quitte » les coffres du gouvernement fédéral plus lentement que prévu. Après avoir examiné le problème, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a publié un rapport recommandant que « le gouvernement fédéral optimise le versement du financement en tenant compte à la fois du moment où le financement de l'infrastructure est offert aux municipalités et des moyens par lesquels il est offert ».

La grande majorité des coûts initiaux engagés par les municipalités dans un important projet de transport collectif ne sont pas admissibles au partage des coûts avec le gouvernement fédéral, notamment l'acquisition de terrains, la planification préalable à l'approbation des projets et les frais juridiques. L'ACTU comprend que ce fardeau initial oblige souvent les municipalités à emprunter des fonds au début d'un projet, dont les intérêts ne sont également pas admissibles au partage des coûts avec le gouvernement fédéral.

Une des façons de relever ce défi serait que le gouvernement fédéral rembourse une plus grande partie des demandes admissibles présentées, jusqu'à concurrence du montant maximal approuvé pour le partage des coûts avec le gouvernement fédéral (habituellement 40 % du coût total du projet). Ce changement permettrait de maintenir le montant total des investissements fédéraux dans les nouveaux projets de transport collectif, tout en permettant que les fonds soient versés plus rapidement aux collectivités et en réduisant la nécessité, pour le gouvernement fédéral, de reporter d'un exercice à l'autre les fonds réservés à l'infrastructure.

Ce changement administratif offrirait également aux provinces et aux municipalités une plus grande souplesse quant à leurs contributions à un projet et pourrait réduire le montant que les villes ou les provinces paieront en intérêts sur les fonds empruntés.

Enfin, il serait plus facile pour les Canadiens et les économistes de surveiller l'impact des investissements fédéraux pendant la phase de construction des projets, car la majeure partie de l'investissement fédéral serait plus directement liée à l'activité économique qui se déroule dans les collectivités de toutes les régions du pays.



2. Maintenir le Canada concurrentiel et en mouvement

Recommandation : Le gouvernement fédéral doit continuer de faire preuve de leadership en matière de compétitivité économique canadienne en collaborant avec les gouvernements provinciaux et municipaux à la rédaction d'un plan d'action national sur la congestion, qui traite de la meilleure façon de réduire les répercussions négatives de la congestion sur l'économie canadienne.

Les réseaux de transport modernes et fiables relient les collectivités, aident à créer des emplois bien rémunérés au sein de la classe moyenne et déplacent les Canadiens qui travaillent à temps, ce qui leur permet de passer plus de temps avec leur famille. Selon [Statistique Canada](#), les ménages canadiens dépensent en moyenne 11 900 dollars par année en frais de transport, faisant du transport la deuxième dépense des ménages, après le logement.

Mais le coût du transport ne compromet pas seulement le budget des ménages canadiens. En raison de la congestion, de nombreuses villes canadiennes forment des goulots d'étranglement urbains dans le réseau de transport du pays. Lorsque les navetteurs et les marchandises traversent simultanément les villes canadiennes, un engorgement routier se crée et entrave l'accès des entreprises canadiennes aux grands marchés nord-américains.

Les conducteurs de Toronto passent environ 40 jours par année derrière le volant. Selon les estimations, l'engorgement routier coûte à la région du Grand Toronto six milliards de dollars par année en perte de productivité – un chiffre qui devrait atteindre 15 milliards de dollars d'ici 2031, selon la [chambre de commerce de la région de Toronto](#).

Selon les données du recensement, plus de 38 % des migrations quotidiennes au Canada prennent plus d'une demi-heure. Ces longs trajets ont une incidence sur la qualité de vie de millions de Canadiens. Les longs trajets sont également associés à un stress accru et à une réduction de la productivité et du mieux-être social.

Grâce à ses investissements dans le transport collectif et à l'Initiative des corridors de commerce et de transport, le gouvernement du Canada a clairement indiqué qu'il sait que la circulation des passagers et des marchandises est essentielle à la compétitivité économique du Canada. Le moment est venu d'élaborer une stratégie coordonnée à l'échelle de tous les ordres de gouvernement afin d'optimiser l'impact de ces investissements sur les entreprises et les navetteurs canadiens.

Compte tenu du montant sans précédent des investissements dans le transport collectif versé par tous les ordres de gouvernement, le gouvernement fédéral devrait entamer une conversation avec les provinces, les territoires et les municipalités, afin de créer un plan d'action sur la congestion qui affectera ces fonds de la façon la plus efficace, pour réduire les répercussions négatives de la congestion sur l'économie canadienne. Cette question devrait être abordée à la prochaine réunion des premiers ministres, au cours de laquelle le Premier ministre et les premiers ministres provinciaux peuvent discuter directement de leurs investissements communs et de leurs priorités en matière de transport collectif, de transport et de corridors de commerce.

Il sera essentiel de définir le rôle de chaque ordre de gouvernement dans la lutte contre la congestion, non seulement en examinant les investissements dans l'infrastructure, mais aussi la croissance des entreprises de réseaux de transport, la réglementation des véhicules autonomes, les prix de la mobilité et la gestion de la demande de mobilité.



3. Un Canada plus propre grâce au transport collectif écologique

Recommandation : Un nouveau programme d'infrastructures vertes devrait être créé afin d'offrir des incitatifs financiers permettant d'assumer une partie des coûts supplémentaires associés aux parcs de véhicules du secteur du transport collectif, afin qu'ils soient composés de véhicules à faible émission de carbone. Cela permettra de commercialiser des technologies vertes de pointe tout en renouvelant l'infrastructure vieillissante du transport collectif du Canada.

En offrant des incitatifs d'adoption des technologies vertes dans le secteur du transport collectif, le gouvernement fédéral peut réduire immédiatement les émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre les objectifs d'atténuation du changement climatique du Canada. Cette transition vers les technologies vertes stimulera également la mise au point et l'utilisation de la prochaine génération de véhicules hybrides et à zéro émission.

En 2015, le secteur des transports était la deuxième source d'émissions de GES au Canada, représentant 24 % des émissions totales produites au pays. Les technologies de propulsion hybride, électrique et au gaz naturel sont toutes des technologies viables à faible émission de carbone qui peuvent être appliquées dans les réseaux de transport aujourd'hui, afin de réduire les émissions de GES dans les transports.

Malheureusement, le coût de la mise à niveau de ces nouvelles technologies est souvent trop élevé pour que les réseaux de transport collectif puissent intégrer ces technologies à leur parc. Cela empêche la commercialisation adéquate de ces technologies et empêche les réseaux de transport collectif de tout le Canada de réduire de façon significative leurs émissions de GES.

Une transition vers d'autres technologies de propulsion pourrait être réalisée au moyen des incitatifs financiers du gouvernement fédéral qui couvrent une partie des coûts supplémentaires des parcs de véhicules de transport municipal (autobus, trains et autre matériel roulant), en prévision de la mise à niveau pour des véhicules à faible émission de carbone et pour l'infrastructure fixe connexe.

Bien que la demande pour le programme varie d'une année à l'autre, selon les besoins de l'industrie du transport collectif, le gouvernement pourrait prévoir un plafond initial de 75 millions de dollars en incitatifs annuels dans le cadre de ce programme – une limite qui pourrait augmenter à mesure que progresse l'adoption de technologies de transport collectif à faible émission de carbone. Au Canada, il existe des programmes d'incitatifs semblables qui encouragent l'achat de voitures hybrides. Toutefois, il n'existe actuellement aucun incitatif de ce genre pour les véhicules lourds à combustion au carbone, comme les autobus et les trains.

Des programmes semblables aux États-Unis, comme le Low or No Emission Vehicle Program de la FTA et le Hybrid and Zero-Emission Truck and Bus Incentive Project de la Californie, ont été des facteurs clés de la mise en place de ces technologies au sud de la frontière. Aux É.-U., 45 % des parcs de véhicules de transport collectif utilisent un mode de propulsion de recharge. Ainsi, 30 % des parcs comptent des véhicules exploités au gaz naturel comprimé (GNC) et 15 % comptent des véhicules électriques. Au Canada, moins de 1,8 % des parcs comptent des véhicules de transport collectif utilisant un autre mode de propulsion.



4. Un avenir autonome et partagé pour la mobilité urbaine

Recommandation : Transports Canada doit consulter les intervenants de l'industrie du transport urbain au fur et à mesure qu'il crée des règlements et une infrastructure pour les véhicules autonomes (VA). La promotion de la mobilité partagée et de la mobilité urbaine intégrée doit être le principal pilier de tout cadre stratégique national relatif aux VA.

Les intervenants de l'industrie du transport collectif sont les experts canadiens dominants en ce qui concerne le déplacement d'un grand nombre de personnes dans les espaces urbains. Au fur et à mesure que Transports Canada entreprend l'élaboration d'un cadre stratégique national pour assurer l'utilisation sécuritaire des véhicules autonomes (VA) sur les routes publiques, l'expertise et les préoccupations de l'industrie du transport collectif doivent être incluses dans le processus d'élaboration des politiques.

Les sénateurs ont récemment recommandé que Transports Canada surveille l'incidence des technologies des VA et des véhicules branchés sur le transport collectif. « On s'attend à ce que l'avènement des technologies des VA et des VB ait des répercussions importantes sur le transport collectif... au-delà de l'automatisation des modes existants de transport collectif, des témoins ont proposé que de nouveaux modes de transport soient intégrés au réseau de transport », indique le rapport du Sénat.

L'industrie du transport collectif peut offrir à Transports Canada une collaboration et des renseignements précieux quant aux déplacements des navetteurs, à la sécurité routière, à l'innovation, aux lois sur la circulation et à d'autres questions stratégiques, au fur et à mesure que le Ministère entreprend l'élaboration d'un cadre stratégique national pour assurer l'utilisation sécuritaire des VA sur les routes publiques.

L'ACTU est d'avis que, s'ils sont exploités correctement, les VA contribueront à améliorer la mobilité à l'échelle du pays. Toutefois, si nous permettons que le développement et le déploiement des VA soient principalement axés sur l'utilisation privée, les VA ne pourront pas permettre de résoudre l'un des principaux problèmes auxquels nous sommes confrontés dans les villes : la rareté de l'espace et la congestion croissante. En fait, il est raisonnable de supposer que les VA pourraient exacerber les problèmes de congestion au Canada, car ils pourraient afficher un taux d'occupation moyen de moins d'un passager par véhicule. Pour cette raison, dans une perspective de réduction de la congestion, la mobilité partagée sera toujours la meilleure solution, et la plus économique.

