



# METTRE L'ÉPAULE À LA ROUE

Le palier fédéral comme acteur clé pour  
le financement du transport collectif

Février 2024



environmental  
defence

Équiterre<sup>o</sup>

### **À propos d'Équiterre**

Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. Depuis 1993, Équiterre contribue à la recherche de solutions, à la transformation des normes sociales et à l'émergence de politiques publiques ambitieuses par des initiatives de recherche, d'accompagnement, d'éducation, de mobilisation et de sensibilisation. Ces progrès contribuent à établir de nouveaux principes pour notre alimentation, nos déplacements, notre production et notre consommation, qui sont conçus pour nos communautés, respectueux de nos écosystèmes, en accord avec la justice sociale et, bien sûr, faibles en carbone.

### **À propos d'Environmental Defence**

Environmental Defence est une importante organisation canadienne œuvrant pour la défense de l'environnement qui intervient auprès du gouvernement, de l'industrie et des individus pour la préservation de l'eau potable, d'un climat sûr et de communautés saines. Depuis plus de 35 ans, Environmental Defence travaille aux niveaux municipal, provincial et fédéral pour protéger notre eau douce, créer des communautés vivables, réduire l'exposition des Canadiennes et des Canadiens aux produits chimiques toxiques, mettre fin à la pollution plastique, lutter contre le changement climatique et construire une économie propre.



## **Remerciements**

### ***Recherche et rédaction du rapport préliminaire :***

- Nate Wallace, responsable du programme de transport propre, Environmental Defence
- Anne-Catherine Pilon, analyste politique en mobilité durable, Équiterre

### ***Révision du rapport préliminaire :***

- Allen Braude, gestionnaire principal des communications, Environmental Defence
- Keith Brooks, directeur des programmes, Environmental Defence
- Marc-André Viau, directeur des relations gouvernementales, Équiterre

### ***Rédaction du rapport technique de modélisation :***

- Brendan McEwen, consultant exécutif, Dunsky Énergie + Climat
- Lindsay Wiginton, consultante exécutive, Dunsky Énergie + Climat
- Stéphanie Breton, analyste principale senior, Dunsky Énergie + Climat
- Léa Simon de Kergunic, analyste, Dunsky Énergie + Climat
- David Cooper, conseiller principal et fondateur, Leading Mobility Consulting

### ***Conception graphique :***

- Travis Boyco, Travis Boyco Creative

### ***Traduction :***

- Alexandra Marquis et Elisabeth M. Proud

### ***Remerciements particuliers aux membres du comité avisé :***

- Eric Miller, Ph.D., Catherine Morency, Ph.D. et Ilan Elgar, Ph.D.

### ***Ce travail a été réalisé grâce au soutien de :***

- Environmental Funders Canada

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Sommaire</b>	<b>6</b>
<hr/>	
<b>Synthèse des recommandations politiques</b>	<b>12</b>
<hr/>	
<b>Introduction : L'objectif qu'il nous faut atteindre</b>	<b>15</b>
• Les émissions attribuables aux déplacements des personnes au Canada demeurent obstinément élevées	21
• Les facteurs déterminants de l'achalandage du transport collectif	25
• Les avantages économiques liés aux sommes investies dans le transport collectif	30
<hr/>	
<b>Où en sommes-nous aujourd'hui</b>	<b>32</b>
• Des transports toujours moins abordables	32
• Les bouleversements causés par la pandémie de COVID-19	36
• L'efficacité des programmes fédéraux de transport collectif	39

<b>Comment y parvenir : une occasion de changer de trajectoire</b>	<b>47</b>
• Mettre fin à l'austérité pour le transport collectif	48
• Transformer le transport collectif pour répondre aux nouveaux besoins	51
• Comment la TTC a-t-elle évité le déclin du transport collectif connu en Amérique du Nord	55
• Rétablir le lien entre le transport collectif et le logement	60
<hr/>	
<b>Recommandations politiques détaillées</b>	<b>65</b>
• 1 : Financer les opérations de transport collectif pour favoriser une hausse de l'achalandage	65
• 2 : Lier la situation en matière de logement aux sommes injectées dans le transport collectif	68
• 3 : Faire progresser les objectifs d'équité en matière de transport collectif	69
• 4 : Établir des exigences en matière d'approvisionnement en autobus et en matériel roulant zéro émission	71
• 5 : Définir des cibles claires de transfert modal et de réduction des véhicules-kilomètres parcourus	71
<hr/>	
<b>Conclusion : Se doter des transports collectifs dont nous avons besoin</b>	<b>74</b>
<hr/>	
<b>Annexe 1 : Estimation des coûts pour les gouvernements</b>	<b>79</b>
<hr/>	
<b>Bibliographie</b>	<b>82</b>

# SOMMAIRE

Si le Canada veut faire face à la crise climatique, il doit réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, qui représentent un quart des émissions totales du pays.

Bien que le Plan de réduction des émissions et le Plan d'action pour un transport routier propre de 2030 prévoient des objectifs d'adoption de véhicules zéro émission (VZE), le gouvernement fédéral reste quasi muet sur la question de l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs.

Cette situation est préoccupante, car elle laisse supposer que la stratégie canadienne de réduction des émissions dues aux transports ne privilégie pas la réorientation de la demande de transport au détriment des véhicules privés, ce qui est le cas dans les plans nationaux et infranationaux de lutte aux changements climatiques du monde entier, notamment en Colombie-Britannique, au Québec, en Californie, en Écosse, en Irlande et en Nouvelle-Zélande.

Afin de mettre en place une mobilité post-pandémique dans les villes, l'International Transport Forum (FIT) a recommandé l'adoption d'un cadre « décider et fournir » [traduction libre]. Ce dernier place les choix

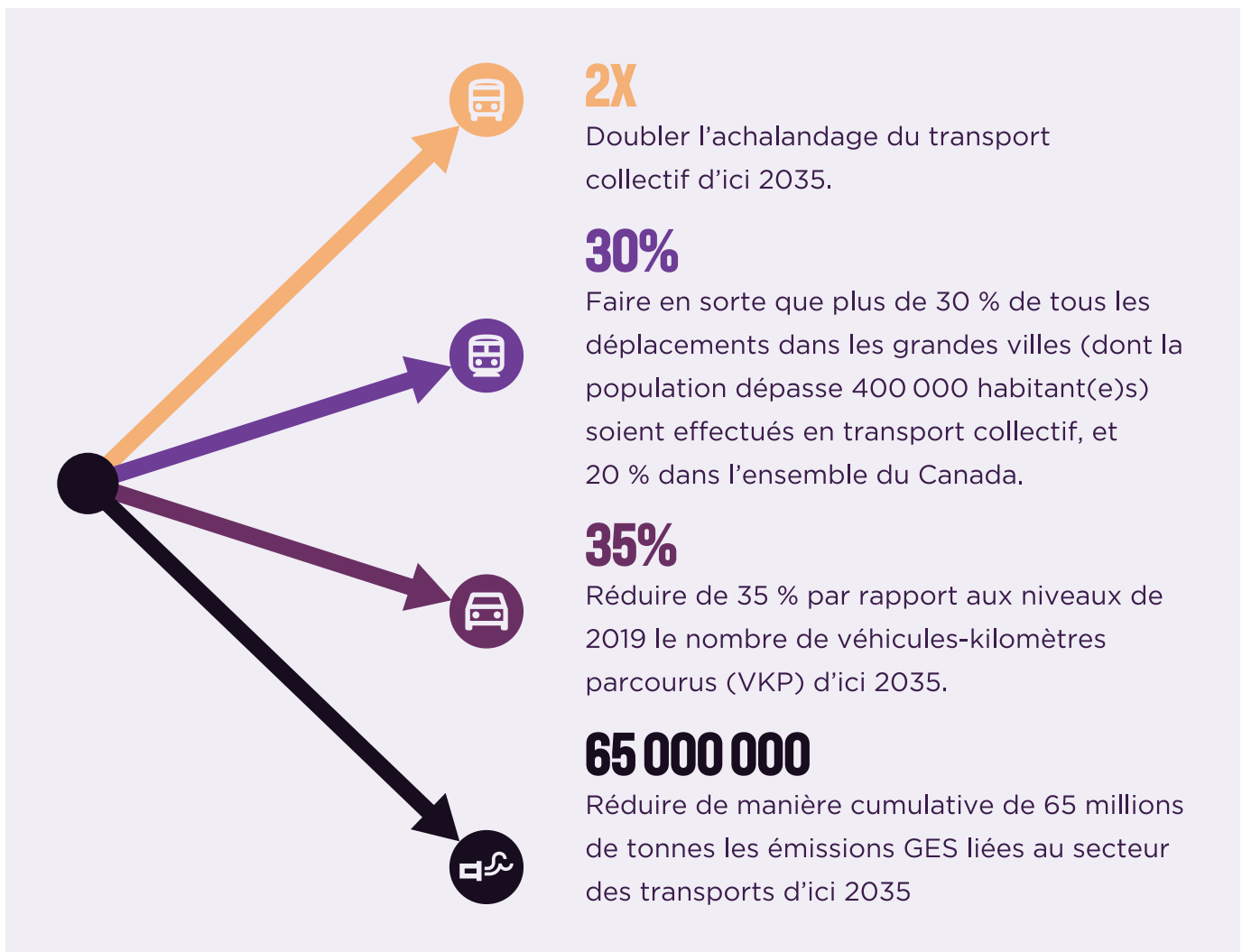
politiques comme facteurs déterminant l'évolution de la demande de mobilité. Nos modes de déplacement peuvent être influencés durablement par des choix politiques différents qui mettent l'accent sur des modes de transport durables, comme le transport collectif, la marche, le vélo et la densité urbaine. Pour cela, il faut avoir une vision pour l'avenir et la concrétiser.

Le Canada se situe à près de 40 % sous la moyenne de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en ce qui concerne l'utilisation du transport collectif, mesurée en achalandage par personne habitant le pays, dans les zones urbaines dotées de services de transport collectif. Cependant, grâce à la création prochaine du Fonds permanent pour le transport en commun, le Canada dispose d'une occasion sans précédent permettant de rattraper ses homologues du monde entier en ce qui concerne les performances en transport collectif.

Selon la modélisation réalisée par Dunsky Énergie + Climat, et commandée par Environmental Defence et Équiterre, si le nouveau Fonds permanent pour le transport en commun prévoyait un fonds complémentaire de fonctionnement destiné au transport collectif, des conditions fédérales pour encourager la densité des logements situés à proximité des services de transport collectif, des exigences en matière d'électrification des flottes de véhicules et des mesures incitatives pour que les villes

accélèrent l'offre de transport collectif, comme des voies réservées aux autobus, le Canada pourrait accomplir ce qui suit :

- Doubler l'achalandage du transport collectif d'ici 2035;
- Faire en sorte que plus de 30 % de tous les déplacements dans les grandes villes (dont la population dépasse 400 000 habitant(e)s) soient effectués en transport collectif, et 20 % dans l'ensemble du Canada;



- Réduire de 35 % par rapport aux niveaux de 2019 le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) d'ici 2035;
- Réduire de manière cumulative de 65 millions de tonnes les émissions GES liées au secteur des transports d'ici 2035.

Les progrès obtenus à ce jour en matière d'amélioration des services offerts de transport collectif ont stagné et sont désormais en train de reculer. Mesuré en kilomètres parcourus par véhicules (communément appelés « véhicules-kilomètres » ou VPK) par personne, le service de transport collectif est aujourd'hui en baisse de 7 % par rapport à 2016, année où le gouvernement fédéral a lancé le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC), qui prévoyait 23,5 milliards de dollars d'investissements alloués au transport collectif. Malgré cette initiative, le nombre d'autobus en service aux heures de pointe au Canada en 2022 était inférieur à celui de 2013, année pendant laquelle les réseaux de transport collectif ont desservi 2,7 millions de personnes de moins. Le Canada ayant pour politique de ne fournir que des fonds d'immobilisations, mais pas de fonctionnement, le phénomène des autobus sans personne pour les conduire a pris de l'ampleur : on estime à 1700 le nombre d'autobus non





utilisés au Canada (qui servent de « véhicules de rechange ») qui pourraient être mis en service.

Au Canada, bien que certains réseaux de transport connaissent à nouveau des niveaux prépandémiques, certains continuent de connaître une baisse de fréquentation liée à la pandémie, ce qui entraîne des difficultés financières considérables pour les municipalités. Le gouvernement canadien a fourni des fonds de fonctionnement d'urgence destinés aux systèmes de transport collectif pendant la pandémie, et a incité les provinces à contribuer afin d'éviter les coupures de services dramatiques ainsi qu'un recul en matière d'utilisation. La nature temporaire de ce financement conjugué à l'absence de leadership fédéral continu en matière de financement de fonctionnement menacent en outre d'empêcher le pays d'atteindre ses objectifs en matière de climat, en plus de compromettre ses efforts nécessaires pour accroître l'offre de logements situés à proximité d'une offre de services fréquents de transport collectif.

Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sont tenus de prévoir des sources de financement fiables et pérennes pour les systèmes de transport collectif ; ceci permettra de ramener la fréquentation aux niveaux prépandémiques partout au pays, et d'assurer une croissance des services à long terme qui

soit constante et conforme aux objectifs en matière de climat. En faisant assumer les frais d'exploitation principalement aux collectivités locales et aux passager(ère)s, par le biais de la tarification des titres de transport, une instabilité chronique liée à l'évolution des forces du marché et des cycles politiques s'est

**« CETTE SITUATION MÈNE À DES BAISSSES DE SERVICES RÉCURRENTES, LESQUELLES MÈNENT À DE NOUVELLES PERTES DE REVENUS POUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT, ET À DE NOUVELLES RÉDUCTIONS DE SERVICES. »**

installée. Cette situation mène à des baisses de services récurrentes, lesquelles mènent à de nouvelles pertes de revenus pour les sociétés de transport, et à de nouvelles réductions de services. Arrêter ce déclin exigera de mettre en œuvre un ensemble diversifié de nouveaux mécanismes de financement stables, provenant de sources fiscales variées et bénéficiant d'un soutien financier de la part de tous les paliers de gouvernement.

Si ces éléments sont rendus disponibles, les villes pourront utiliser le financement consacré aux activités de transport collectif pour s'adapter aux habitudes de transport post-pandémiques. Parmi ces changements, nommons l'amélioration des options de transport pour les déplacements autres que ceux pour se rendre au travail (communément appelés « navettage »), comme pour visiter des proches, accéder aux services essentiels ou faire des courses. Cette aide permettra aux réseaux de transport collectif de gagner en stabilité financière en réduisant leur dépendance à l'égard des recettes provenant d'un seul

type de déplacement, à savoir les trajets domicile-travail, tout en favorisant des options efficaces de déplacement pour les populations vulnérables.

L'atteinte des résultats visés par le scénario modélisé dans le présent rapport suppose une augmentation de 109 % de l'utilisation du transport collectif au Canada d'ici 2035. Dans la mesure où le gouvernement fédéral absorberait 40 % de la hausse du financement du fonctionnement nécessaire à cette augmentation des services, nous estimons que cela représenterait un coût financier de 35,4 milliards de dollars au cours des douze (12) prochaines années (2024-2035), lequel s'ajouterait aux engagements existants, soit une moyenne d'environ 3 milliards de dollars par an. À titre de comparaison, cette dépense pourrait être entièrement financée en augmentant d'un seul point de pourcentage le taux général de l'impôt fédéral applicable aux profits des sociétés : cette somme représenterait environ 0,5 % des dépenses fédérales totales prévues en 2024.



La modélisation réalisée par Dunsky Énergie + Climat, présentée en documentaire complémentaire de ce rapport, illustre la corrélation importante pouvant être établie entre la densité urbaine, le transport collectif et la réduction des émissions de GES. La modification de l'environnement bâti de nos villes, combinée à des services de transport collectif efficaces, pourrait résulter en une importante diminution de GES; c'est la mesure qui a le plus de portée parmi toutes les autres recommandations politiques. Alors que le Canada lutte à la fois contre la crise du logement et la crise climatique, les politiques publiques doivent converger en ce sens : nous devons non seulement construire des logements denses à proximité des stations de transport collectif, mais également augmenter sa fiabilité et sa fréquence. De la même façon, nous ne pouvons plus construire des infrastructures de transport collectif noyées dans des mers de maisons unifamiliales dans des zones urbaines à faible densité et à fonction unique.

En effet, le gouvernement fédéral se doit de subordonner les investissements injectés dans le transport collectif à de multiples retombées. Il doit notamment exiger l'augmentation de l'offre et l'accessibilité des logements construits près des services de transport collectif, encourager l'efficacité opérationnelle et l'électrification des flottes de véhicules de transport collectif. Toutes ces interventions stratégiques sont

réalisables grâce au programme du Fonds permanent pour le transport en commun et aux accords sur les infrastructures négociés avec les provinces, les territoires et les villes.

À l'heure où notre pays se développe, les juridictions canadiennes ne peuvent plus maintenir le statu quo et favoriser l'étalement urbain tributaire de la voiture, qui paralyse nos villes d'embouteillages. Au contraire, il est temps de renforcer les réseaux de transport collectif et de tirer parti des investissements consacrés aux infrastructures en transformant l'urbanisme et l'aménagement de nos villes pour encourager une plus grande utilisation du transport collectif et actif – universellement accessible –, une diminution de la circulation automobile et une abondance de logements abordables accessibles par transport collectif.

La modélisation réalisée par Dunsky Énergie + Climat le démontre sans équivoque : non seulement cette transformation est possible, mais elle est à portée de main.

# SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS POLITIQUES



## FINANCER LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT COLLECTIF POUR FAVORISER UNE HAUSSE DE L'ACHALANDAGE

- Miser sur la croissance des services et freiner les compressions afin d'induire une hausse d'achalandage dans les transports collectifs, et ainsi en prévenir le déclin;
- Faire évoluer la conception du transport collectif centré sur les déplacements domicile-travail vers la prise en charge d'un éventail plus large et plus varié de types de déplacement grâce à des services fréquents tout au long de la journée;
- Financer le fonctionnement du transport collectif et créer des mesures incitatives, telles que l'augmentation des voies réservées au transport collectif, afin d'en renforcer l'efficacité.



## LIER LA SITUATION EN MATIÈRE DE LOGEMENT AUX SOMMES INJECTÉES DANS LE TRANSPORT COLLECTIF

- Assortir toutes les ententes de financement relatives au transport collectif conclues avec les grandes villes d'ententes sur les politiques d'appui (EPA), prévoyant des normes d'aménagement du territoire, concernant par exemple la densité minimale de logements construits à proximité du transport collectif et la réduction des espaces de stationnement urbains;
- Utiliser ces ententes sur les politiques d'appui (EPA) pour inciter les réseaux de transport collectif à reconvertir en logements et en aménagements urbains les parcs de stationnement leur appartenant. Elles devraient aussi exiger

aux sociétés de transport de prévoir des connexions entre les réseaux de transport collectif et les infrastructures piétonnières et cyclables permettant de parcourir « le premier et le dernier kilomètre » à l'aide de ces modes de transport durables.



### **FAIRE PROGRESSER LES OBJECTIFS D'ÉQUITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF**

- Soutenir les systèmes de transport collectif dans leur adaptation aux habitudes de déplacement post-pandémiques et mieux desservir les déplacements effectués par les populations vulnérables, en augmentant l'offre de transport collectif en dehors des périodes de pointe;
- Rendre les réductions tarifaires appliquées aux personnes à faible revenu admissibles à recevoir des fonds de fonctionnement fédéraux;
- Utiliser les ententes sur les politiques d'appui (EPA) pour implanter des stratégies afin de prévenir les déménagements causés par le transport collectif. En d'autres mots, faire en sorte que les personnes les plus susceptibles d'utiliser le transport collectif puissent se permettre de vivre à proximité des stations.



### **ÉTABLIR DES EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

- Délaisser le financement de projets d'électrification sporadiques et les achats ponctuels pour favoriser la mise en place de réseaux électrifiés;
- Rendre le financement fédéral conditionnel à un approvisionnement progressif en véhicules de transport collectif à zéro émission. Le fédéral pourrait s'inspirer du Québec qui exigera dès 2026 que tous les nouveaux véhicules acquis par les sociétés de transport et bénéficiant de subventions provinciales soient électriques;
- Assurer une certaine souplesse en matière de respect de ces exigences en fonction de la taille de la collectivité : fixer une échéance plus précoce pour les grandes villes et plus

- tardive pour les petites collectivités, tout en augmentant le financement des immobilisations pour compenser l'augmentation des coûts d'acquisition.



### **DÉFINIR DES CIBLES CLAIRES DE TRANSFERT MODAL ET DE RÉDUCTION DES VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS (VKP)**

- Viser à doubler d'ici à 2035 l'achalandage des transports collectifs par rapport aux niveaux de 2023 et réduire de 35 % les véhicules-kilomètres parcourus (VKP);
- Se servir des ententes sur les politiques d'appui (EPA) conclues avec les grandes villes pour obliger qu'elles se dotent de plans de mobilité durable. Le gouvernement fédéral devrait aussi fixer des cibles minimales de transfert modal en fonction de la taille des collectivités;
- Mettre en place plus rapidement que prévu le Fonds permanent pour le transport en commun, soit en 2024 plutôt qu'en 2026.

# INTRODUCTION : L'OBJECTIF QU'IL NOUS FAUT ATTEINDRE

Si le Canada veut faire face à la crise climatique, il doit réduire rapidement les émissions provenant du secteur des transports : celles-ci représentent en effet un quart des émissions totales du pays.

Pour ce faire, il devra adopter un ensemble de mesures visant à développer rapidement les services de transport collectif.

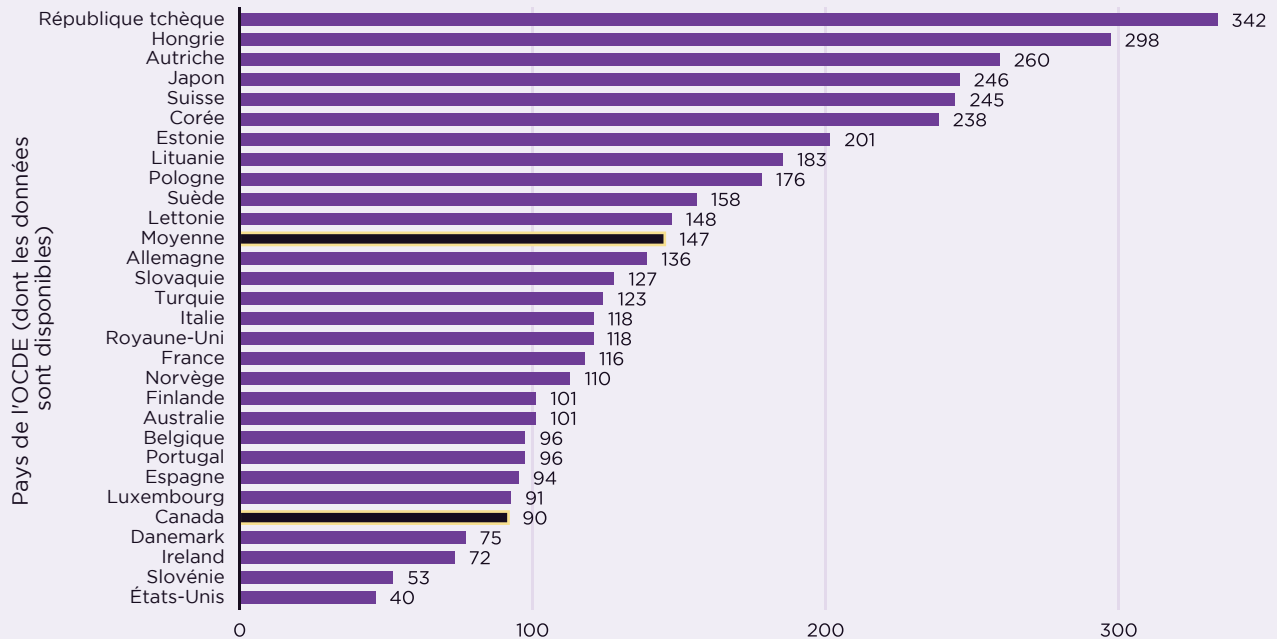
Il devra aussi voir à densifier les quartiers aux abords des services de transport collectif afin de rapprocher davantage les utilisateur(-rice)s de ceux-ci et augmenter rapidement le nombre de déplacements pouvant être effectués via ceux-ci.

En ce qui concerne l'utilisation des transports, mesurée en achalandage par personne habitant le pays, dans les zones urbaines dotées de services de transport collectif, le Canada se situe à près de 40 % sous la moyenne des pays de l'OCDE<sup>1</sup>. Cependant, grâce à la création prochaine

du Fonds permanent pour le transport en commun, il dispose d'une occasion sans précédent de rattraper ses homologues du monde entier en ce qui concerne ses performances en matière de transport collectif.

**« LE CANADA SE  
SITUE À PRÈS DE  
40 % SOUS LA  
MOYENNE DES PAYS  
DE L'OCDE. »**

## OCDE : Achalandage des transports collectifs par habitant(e) (utilisation des transports collectifs)



Pays de l'OCDE dont les données sont manquantes : Israël, Nouvelle-Zélande, Chili, Islande, Grèce, Colombie et Costa Rica

Remarque : « Achalandage du transport collectif » se mesure en allers simples du point de départ vers la destination (les transferts ne sont pas comptabilisés) et « per capita » correspond à la population habitant dans la zone de service couverte par l'organisme de transport collectif (les personnes vivant dans des endroits dépourvus de transport collectif ne sont pas prises en compte).

Bien que le Plan de réduction des émissions et le Plan d'action pour un transport routier propre de 2030 comprennent tous deux des objectifs d'adoption de VZE, les questions d'augmentation de l'utilisation du transport collectif et actif ou de la réduction du nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) demeurent éludées. Ce constat est problématique, car il signifie que la stratégie canadienne de réduction des émissions liées au transport ne respecte pas les principes « Réduire — Transférer — Améliorer », une approche globale s'articulant autour des

trois facteurs impliqués dans les émissions de gaz à effet de serre (GES) causées par les transports : les besoins en déplacements, la teneur en carbone de la source d'énergie utilisée pour ces déplacements et leur efficacité énergétique de cette dernière. Le Canada n'intègre pour l'instant que le principe « Améliorer », et non l'ensemble des trois.

La stratégie adoptée par le Canada pour réduire les émissions de GES provenant du secteur des transports ne s'attarde



Stratégie de réduction des GES	Explication	Exemples de mesures
<b>Réduire</b>	<p>Réduire le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) en effectuant des trajets plus courts et moins nombreux en voiture.</p> <p>Se concentrer sur une meilleure efficacité des systèmes de transport dans leur ensemble.</p>	<p><b>Aménagement du territoire :</b> Améliorer la planification urbaine de façon à permettre des déplacements plus courts en rapprochant les logements des emplois, des commerces et des services. Faciliter l'accès aux destinations grâce au transport collectif, à la marche, au vélo ou au transport adapté afin de réduire la dépendance automobile.</p>
<b>Transférer</b>	<p>Accroître la part modale des modes de transport durables, comme le transport collectif, la marche et le vélo.</p> <p>Améliorer l'efficacité énergétique des déplacements et éliminer ceux qui sont énergivores.</p>	<p><b>Transfert modal :</b> Étendre et électrifier les services de transport collectif. Créer une infrastructure cyclable sécuritaire. Instaurer un coût à l'utilisation des stationnements. Réaffecter l'espace routier pour accorder la priorité aux modes de transport plus durables.</p>
<b>Améliorer</b>	<p>Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules à essence, accroître l'utilisation des véhicules zéro émission et diminuer l'intensité des émissions des carburants.</p> <p>Rendre les technologies des véhicules plus écoénergétiques et éliminer les déplacements énergivores.</p>	<p><b>Rendement du carburant :</b> Faire respecter les normes de rendement du carburant par les constructeurs automobiles.</p> <p><b>Électrification des véhicules :</b> Exiger des constructeurs automobiles qu'ils atteignent 100 % de ventes de véhicules zéro émission d'ici 2035.</p> <p><b>Des carburants plus propres :</b> Exiger une diminution de la teneur en carbone des carburants en augmentant la part des biocarburants et en réduisant les émissions de carbone issues des énergies fossiles.</p>



## COLOMBIE-BRITANNIQUE

Réduire le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) de 25 % par rapport aux niveaux de 2020 d'ici 2030, et augmenter la part modale de tous les déplacements effectués de manière durable, soit via la marche, le vélo et le transport collectif, à 30 % d'ici à 2030, à 40 % d'ici à 2040 et à 50 % d'ici à 2050.



## QUÉBEC

Réduire de 20 % les déplacements en auto solo d'ici 2030.



## CALIFORNIE

Réduire de 25 % le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) par les véhicules légers par habitant par rapport au niveau de 1990 d'ici 2030, et de 30 % par habitant(e) par rapport au niveau de 1990 d'ici 2045.

pas aux volets « Réduire et Transférer » permettant de diminuer les déplacements individuels, un élément présent dans les plans climatiques nationaux et infranationaux du monde entier, dont ceux de la Colombie-Britannique, du Québec, de la Californie, de l'Écosse, de l'Irlande et de la Nouvelle-Zélande.

Dans de nombreuses juridictions, les plans nationaux de lutte aux changements climatiques n'accordent pas une place assez importante au transport collectif. Un pays sur trois les néglige complètement. De plus, seuls 20 % d'entre eux inscrivent le transport collectif dans le cadre de leurs contributions aux engagements nationaux en matière de climat pris par les pays dans le cadre de l'Accord de Paris et décrivant en détails les mesures qui seront prises pour limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C<sup>2</sup>. Il est crucial que le Canada prenne exemple sur ces gouvernements pionniers.

En prévision du prochain Fonds permanent pour le transport en commun, Environmental Defence et Équiterre ont demandé à Dunsky Énergie + Climat de modéliser une étude nationale qui serait en mesure d'établir un objectif pancanadien clair, réaliste, limité dans le temps et réalisable pour réduire

le nombre de véhicules-kilomètres parcourus et augmenter l'utilisation du transport collectif. Pour ce faire, plusieurs interventions politiques visant à réduire les émissions ont été modélisées, notamment :

- 1) l'augmentation significative des services de transport collectif offerts, grâce à un rôle plus important du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux dans le financement des opérations;
- 2) l'augmentation de la densité urbaine à proximité des stations de transport collectif en rendant le financement fédéral du transport collectif conditionnels à l'établissement de normes d'aménagement du territoire favorables à la densification;
- 3) l'implantation massive de corridors réservés au transport collectif (grâce à l'augmentation de mesures incitatives financières pour ce faire);
- 4) l'électrification des parcs d'autobus collectifs (rendue possible grâce à des exigences en matière d'approvisionnement attachées aux fonds fédéraux).

L'étude présentée en documentaire complémentaire permet de constater que les politiques modélisées permettraient ce qui suit :

- Doubler l'achalandage du transport



## ÉCOSSE

Réduire de 20 % le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) d'ici 2030.



## IRLANDE

Réduire le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) de 20 % d'ici 2030, augmenter l'achalandage du transport collectif de 130 % d'ici 2030 et augmenter la part de déplacements effectués en transport actif (marche et vélo) à 50 % d'ici à 2030.



## NOUVELLE-ZÉLANDE

Réduire de 20 % le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) d'ici 2035.



# UNE REMARQUE SUR LES FONDS D'IMMOBILISATIONS

Pour que les résultats du scénario modélisé dans le présent rapport se concrétisent, les services de transport collectif au Canada<sup>3</sup> doivent augmenter de 109 %. Pour ce faire, il faudra augmenter de façon importante le financement des opérations de transport collectif, lequel est ventilé à l'annexe 1. L'étude fait abstraction de l'analyse des dépenses supplémentaires en immobilisations qui seront nécessaires, à l'exception des coûts supplémentaires d'acquisition des autobus électriques.

Ces dépenses supplémentaires peuvent être réalisées dans le cadre de projets d'investissement. Selon l'étude, une grande partie de l'expansion nécessaire des services peut être réalisée à l'aide des immobilisations existantes, dans la mesure où la capacité excédentaire est utilisée et que des services sont ajoutés pendant les périodes creuses, lorsque les flottes existantes ne sont pas utilisées à leur pleine capacité. Par ailleurs, le financement permanent à hauteur de 3 milliards de dollars par an accordé par le gouvernement fédéral au transport collectif (montant qui est aussi offert par les provinces sous forme de fonds de contrepartie) devrait servir à augmenter les immobilisations nécessaires à l'obtention d'heures de services plus étendues. Dans le cadre de cette étude, et compte tenu de la forte hétérogénéité des projets d'investissement, il n'existe pas de coefficient d'élasticité précis entre les dépenses d'investissement et les prestations de services qui pourrait être utilisé au niveau national.

Pour accroître l'offre de services, il faut à la fois des fonds d'immobilisation et d'exploitation. Par conséquent, il sera requis que les sommes relatives aux opérations, estimées dans le présent rapport, soient investies, dans une perspective d'augmentation de 109 % de l'offre de services de transport collectif.

collectif d'ici 2035 par rapport aux niveaux de 2023;

- Faire en sorte que dans les villes ayant une population de plus de 400 000 habitant(es) 30 % de tous les déplacements soient effectués en transport collectif, et 20 % dans le reste du Canada;
- Réduire de 35 % par rapport au niveau de 2019 le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) d'ici 2035.
- Réduire cumulativement les émissions de carbone liées au transport de 65 millions de tonnes d'ici 2035.

En effet, la modélisation réalisée par Dunsky Énergie + Climat (voir en documentaire complémentaire) illustre la corrélation importante qui peut être établie entre la densité urbaine, le transport collectif et la réduction des émissions de GES. La modification de l'environnement bâti de nos villes, combinée à des services de transport collectif efficaces pourrait résulter en une importante diminution de GES; c'est la mesure qui a le plus de portée parmi toutes les autres mesures politiques.

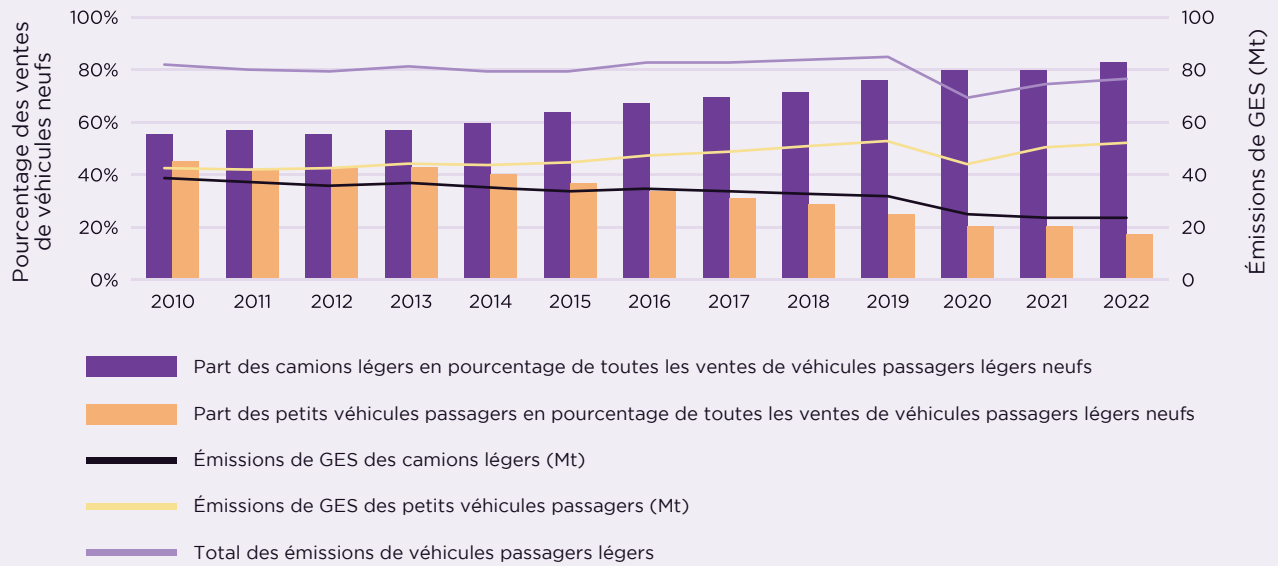
### **Les émissions attribuables au transport de passager(ère)s au Canada demeurent obstinément élevées**

Les normes de consommation de carburant des véhicules, adoptées par les États-Unis et s'appliquant au Canada, ne permettent pas, à ce jour, de réduire significativement les émissions provenant des véhicules

passagers, en raison de lacunes dans leur conception. Une norme basée sur l'empreinte permet d'assouplir les exigences en matière d'émissions pour les voitures de plus grande taille, tandis qu'une autre norme, moins stricte et déterminée selon le poids du véhicule, concerne les camions légers. Les failles dans ce système binaire permettent aux constructeurs automobiles d'éviter de réduire les émissions produites par leurs véhicules et les incitent à délaissier les berlines compactes au profit de VUS et autres camions légers<sup>4</sup>. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime que 40 % des économies de carburant aux États-Unis, entre 2010 et 2019, ont été annulées par l'augmentation de la taille et du poids des véhicules, une tendance à la hausse<sup>5</sup>.

La proportion de VUS et autres camions légers dans l'ensemble des ventes de véhicules neufs au Canada a augmenté de manière constante, passant de 55 % en 2010 à 86 % cette année<sup>6</sup>. Le parc canadien de véhicules personnels affiche donc les plus mauvaises économies de carburant de tous les grands marchés automobiles au monde<sup>7</sup>. Alors que les émissions de GES provenant des petits véhicules personnels ont diminué de 41 % par rapport aux niveaux de 2005, les émissions de GES provenant des camions légers, incluant les VUS, ont augmenté de 26 % par rapport à 2005, ce qui représente une réduction globale de moins de 8 % par rapport à 2005.

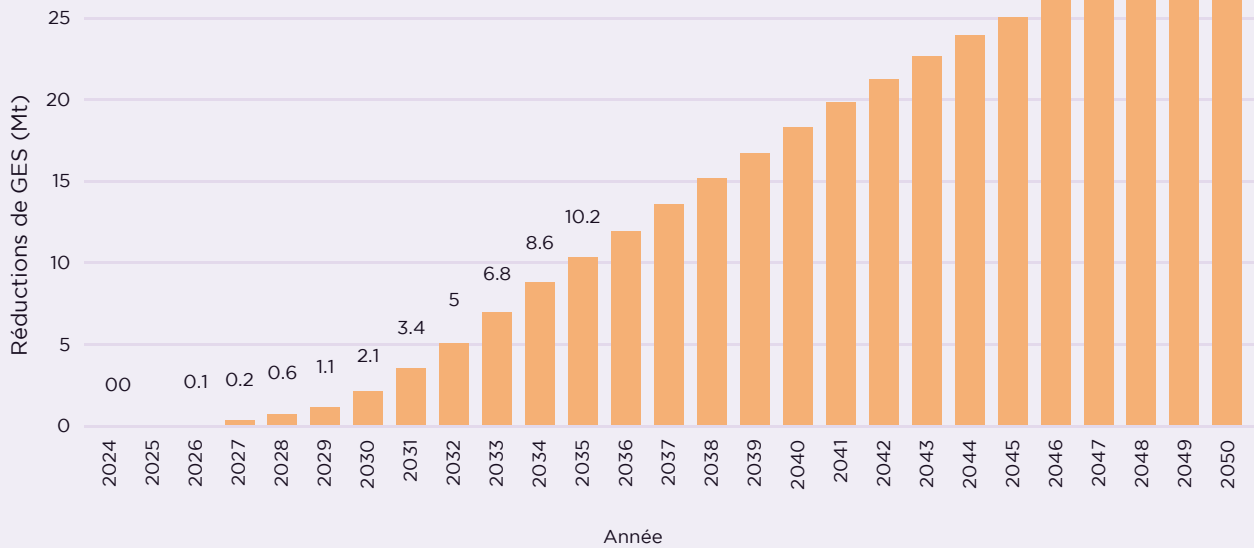
## La croissance des ventes de camions légers annule la réduction des émissions de GES induites par l'efficacité énergétique au Canada



Graphique produit à partir des données du Tableau 20-10-0002-01 de Statistique Canada, du Rapport d'inventaire national : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, et des Estimations préliminaires des émissions nationales de 2022 de l'Institut climatique du Canada.

## Réductions des émissions projetées - Norme fédérale VZE

Analyse d'impacts réglementaires - Gazette du Canada



L'énoncé d'impact de l'ébauche du règlement canadien sur les VZE, qui vise à éliminer progressivement la vente de véhicules neufs à essence d'ici 2035, prévoit que cette politique entraînera une réduction des émissions de GES de 430 millions de tonnes d'ici 2050. Pour replacer les choses dans leur contexte, cela équivaut à 73 000 piscines olympiques remplies d'essence – non utilisée.





Hélas, les avantages de cette politique sur la réduction des émissions de GES ne sont pas significatifs, car celle-ci n'affecte que les ventes de véhicules neufs et ne réduit pas les émissions des véhicules à essence déjà sur les routes. Cette politique est limitée par la vitesse à laquelle les véhicules électriques neufs parviennent à prendre toute la place dans le parc de véhicules routiers, ce qui est un processus lent. Par conséquent, il est prévu qu'elle n'entraîne qu'une réduction de 5,7 Mt de GES d'ici à 2030 et de 48,3 Mt d'ici à 2035. Les véhicules achetés et conduits aujourd'hui sont énergivores et rouleront pendant environ 15 ans.

Le transport collectif, lui, peut réduire considérablement les émissions des véhicules polluants déjà en circulation, ainsi que celles des véhicules polluants qui continueront d'être vendus d'ici 2035 et qui seront encore en circulation jusqu'en 2050. Comment? En faisant en sorte de réduire le nombre de kilomètres qu'ils parcourent.

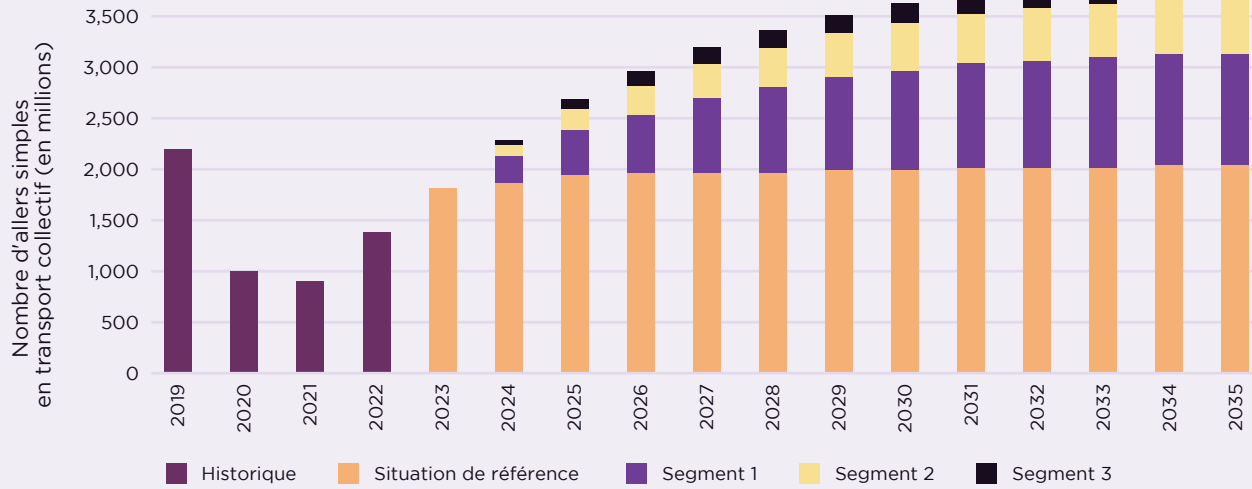
## LE SAVIEZ-VOUS?

Dans des conditions normales d'achalandage, un véhicule de transport collectif canadien transporte en moyenne plus de 40 personnes, alors que 85 % de tous les déplacements en véhicules sont effectués par une personne seule<sup>8</sup>.

### GES (KG ÉQ. CO<sub>2</sub>) PAR TRAJET PAR PASSAGER(ÈRE)/ CONDUCTEUR(-RICE) EN MOYENNE (RÉGION MÉTROPOLITAINE DE VANCOUVER)<sup>9</sup>

-  **0 KG ÉQ. CO<sub>2</sub>**  
Marche, vélo ou fauteuil roulant
-  **0,01 KG ÉQ. CO<sub>2</sub>**  
Transport ferroviaire électrifié
-  **0,01 KG ÉQ. CO<sub>2</sub>**  
Autobus électrique
-  **1,01 KG ÉQ. CO<sub>2</sub>**  
Autobus hybride-diesel
-  **2,3 KG ÉQ. CO<sub>2</sub>**  
Véhicule à essence

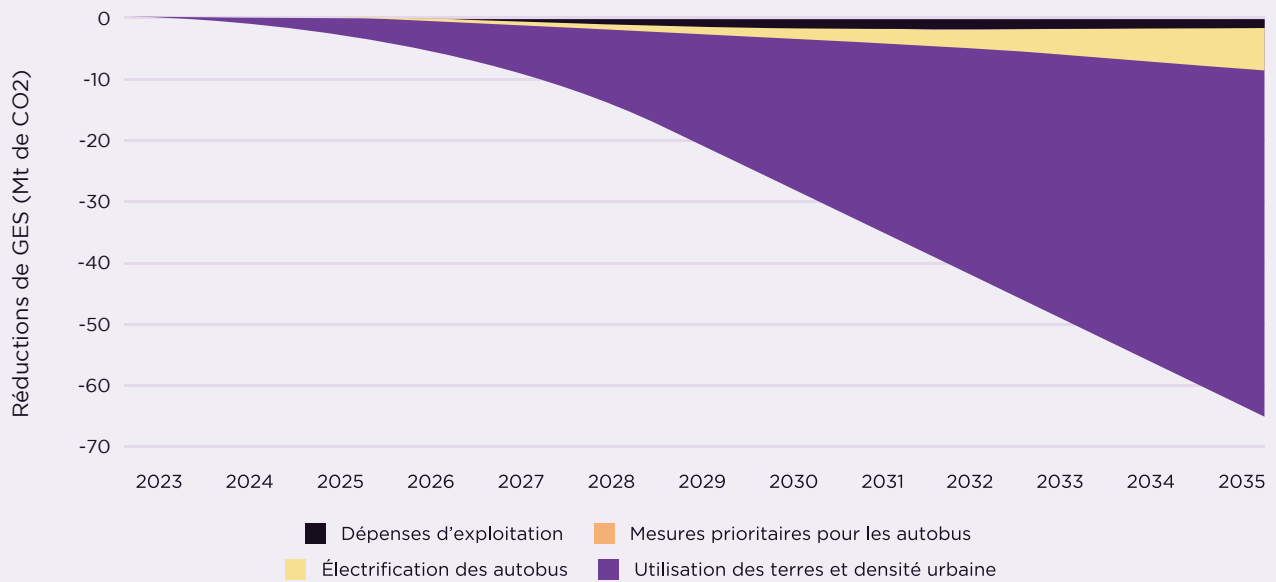
## Hausse projetée de l'achalandage selon la taille de la ville en fonction des interventions stratégiques adoptées



**Segment 1:** Villes dont la population dépasse 2 millions d'habitant(e)s (Toronto, Montréal, Vancouver)  
**Segment 2:** Villes dont la population se situe entre 400 000 et 2 millions d'habitant(e)s (Edmonton, Québec, Ottawa, Winnipeg, etc.)  
**Segment 3:** Villes de moins de 400 000 habitant(e)s dotées de réseaux de transport collectif (Regina, Victoria, Gatineau, etc.)

Source : Modélisation de Dunsky Énergie + Climat, 2023

## Réductions cumulatives des émissions de GES des passager(ère)s



Source : Modélisation de Dunsky Énergie + Climat, 2023



Selon la modélisation réalisée par Dunsy Énergie + Climat, la mise en œuvre d'interventions politiques, soit l'augmentation de l'offre de transport collectif, la promotion d'habitudes sur le plan de l'aménagement plus dense du territoire, la création de voies réservées aux autobus dans des corridors prioritaires et l'électrification des parcs d'autobus, pourrait réduire de manière cumulative les émissions de carbone de 65 millions de tonnes d'ici 2035. Ces chiffres sont ainsi supérieurs à ceux prévus par le règlement sur les ventes de VZE au Canada au cours de la même période. Pour cette raison, il est essentiel que le Canada se dote d'une stratégie cohérente, « Réduire — Transférer — Améliorer », visant à diminuer rapidement et considérablement les émissions dues aux transports, et qu'en ce sens, il adopte des objectifs pour accroître l'utilisation du transport collectif et actif et réduire le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP).

### **Les facteurs déterminants de l'achalandage du transport collectif**

Le principal moyen d'augmenter le nombre de personnes utilisant le transport collectif est de créer une « demande induite ». Tout comme le fait d'élargir les routes entraîne une augmentation du trafic, rendre le transport collectif plus attractif signifie qu'un plus grand nombre de personnes l'utilisera. L'offre de services reste le facteur le plus significatif de la demande

**« LE PRINCIPAL DÉFI POLITIQUE EST DONC SIMPLE À RELEVÉ : METTRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE HAUTE QUALITÉ À LA DISPOSITION D'UN PLUS GRAND NOMBRE DE PERSONNES, ET RAPPROCHER UN PLUS GRAND NOMBRE DE PERSONNES DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE HAUTE QUALITÉ. »**

## Les facteurs déterminants de l'achalandage du transport collectif<sup>11,12</sup>

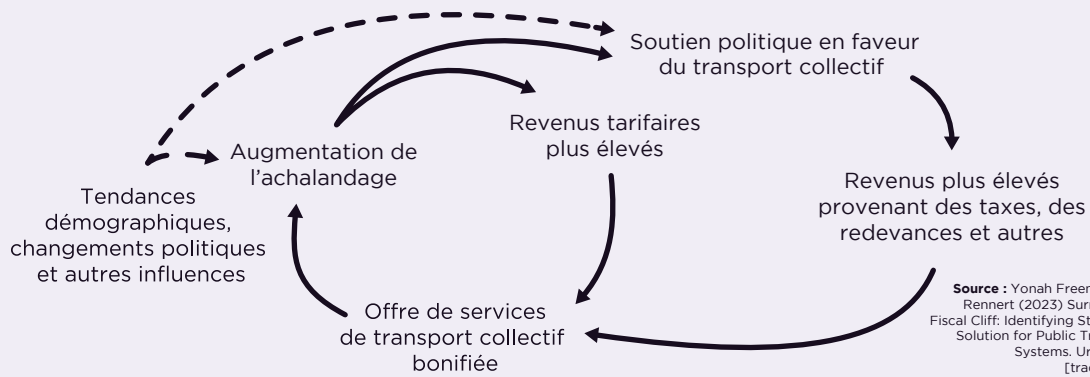
Une augmentation de 10 % du facteur suivant	
<b>Facteurs liés à l'offre de services</b>	
<i>Kilomètres parcourus en transport collectif</i>	<b>+8,3%</b>
<i>Heures de service de transport collectif</i>	<b>+10%</b>
<b>Facteurs liés à la population et la densité</b>	
<i>Population</i>	<b>+3,4%</b>
<i>Étalement urbain (étendue géographique du territoire urbain)</i>	<b>-2,8%</b>
<i>Densité d'occupation (proportion d'appartements)</i>	<b>+5%</b>
<i>Densité d'occupation (proportion de maisons en rangée)</i>	<b>+2,9%</b>
<i>Densité d'occupation (proportion de maisons unifamiliales)</i>	<b>-3,4%</b>
<i>Proportion de la population ne possédant pas de voiture</i>	<b>+4,5%</b>
<b>Facteurs liés au prix</b>	
<i>Prix moyen d'un titre de transport collectif</i>	<b>-2,2%</b>
<i>Prix de l'essence</i>	<b>1,4%</b>

de transport collectif, car c'est celui qui détermine le mieux la qualité globale du service en matière de fréquence, de fiabilité et de simplicité<sup>10</sup>. C'est un élément bien plus décisif que n'importe quel autre moyen d'action à la disposition des gouvernements. En effet, plus les services sont fréquents, fiables et simples d'utilisation, plus les gens y ont recours<sup>13,14</sup>. Plus le nombre de personnes vivant à proximité de services de transport collectif fréquent et accessible est grand, plus les gens utiliseront ce transport.

Cela simplifie le principal défi stratégique : mettre des transports collectifs de haute qualité à la disposition d'un plus grand nombre de personnes, et rapprocher un plus grand nombre de personnes des transports collectifs de haute qualité.

Agir en prenant des mesures qui bonifient l'offre de transport collectif peut déclencher un cercle vertueux qui s'entretient tout seul. L'offre de transport collectif crée une économie d'échelle, autrement connue sous

## Le cercle vertueux des agences de transports en commun



le nom d'« effet Mohring »<sup>15</sup>. L'augmentation de la fréquence de desserte du transport collectif entraîne une baisse directe du coût marginal de l'utilisation du transport pour les passager(ère)s, car la durée du trajet diminue, ce qui stimule la demande, laisse plus d'argent dans les poches des passager(ère)s et accroît davantage l'offre de transport. C'est en augmentant la fréquence de desserte des services à faible fréquence particulièrement les autobus et les services pendant les heures creuses que l'on obtient les meilleurs rendements d'échelle.

Pour progresser vers un futur sécuritaire en termes de climat, les responsables politiques du Canada doivent revoir en profondeur leur stratégie en matière de transport. Pendant trop longtemps, la planification des transports s'est concentrée sur ce que le Forum international des transports (FIT)

décrit comme le cadre « prédire et fournir » [traduction libre]<sup>16</sup>, lequel repose bien souvent sur des prévisions erronées de la demande de transport. Celles-ci ne tiennent pas compte du fait que les choix en matière de transport dépendent fondamentalement de l'environnement bâti, des choix antérieurs faits en matière d'infrastructures et des politiques d'aménagement du territoire. Elles renforcent ainsi les dépendances préexistantes et créent une « demande induite »<sup>17</sup>. L'élargissement des autoroutes et l'étalement urbain incitent un plus grand nombre de personnes à prendre le volant et, par ricochet, requièrent davantage d'investissements en raison de la demande croissante d'autoroutes et de l'étalement urbain grandissant<sup>18</sup>.

Dans le contexte du transport collectif, cette approche peut se résumer à l'expression bien connue suivante : « adapter les services

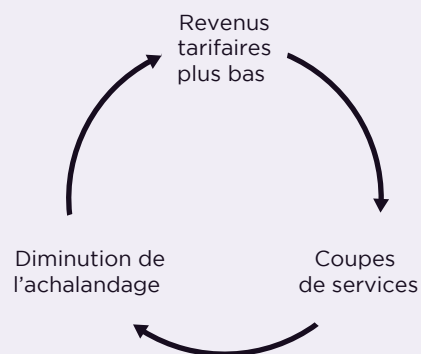
**« LE PARC AUTOMOBILE, LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET CELLES RELATIVES À L'APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT DÉJÀ EN PLACE PRÉDÉTERMINENT DE QUELLE MANIÈRE ILS SERONT UTILISÉS À L'AVENIR. CES ÉLÉMENTS PEUVENT BLOQUER LES TRAJECTOIRES D'ÉMISSIONS PENDANT DES DÉCENNIES TOUT EN INDUISANT DES INVESTISSEMENTS DU MÊME ORDRE EN RAISON DES ÉCONOMIES D'ÉCHELLE.<sup>20</sup> »**

- GIEC, 2014 [traduction libre]

à la demande » [traduction libre]<sup>19</sup>. Cette formule peut sembler logique et rationnelle. Par exemple, elle est souvent utilisée pour justifier des réductions de service dans le transport collectif en réponse à une baisse de la fréquentation. Par contre, on constate qu'elle induit un phénomène préoccupant quand on s'aperçoit que cette diminution des services peut inciter les cyclistes à

se tourner vers l'automobile en raison du manque de fréquence, de fiabilité et de facilité d'utilisation du transport collectif. Réduisant d'autant plus les revenus de ce mode de transport, ce phénomène se traduit par de nouvelles coupes dans les services, et ainsi de suite. Ce cercle vicieux est connu sous le nom de « spirale descendante » [traduction libre].

## Le cercle vicieux des sociétés de transport



**Source :** Yonah Freemark, Lindiwe Rennert (2023) *Surmounting the Fiscal Cliff: Identifying Stable Funding Solution for Public Transportation Systems*. Urban Institute. [traduction libre]

Cadre « prédire et fournir »	Cadre « décider et fournir »
Réactif	Proactif, basé sur une vision.
Orienté par des prévisions.	Orienté en fonction d'une cible ou d'une mission.
Accroît la dépendance aux choix politiques effectués par le passé en matière d'infrastructures, notamment en incitant les gens à se déplacer davantage en voiture individuelle.	Favorise la réorientation de la demande de mobilité vers des modes de transport durables, en accord avec les objectifs climatiques.
Optimise la rapidité et la commodité des déplacements en auto solo au détriment des autres modes de déplacement.	Propose une plus grande variété de modes de déplacement afin d'optimiser la mobilité des personnes.
Implique de l'étalement urbain et la dépendance à l'automobile.	Favorise la proximité entre les habitations, les destinations souhaitées et les besoins quotidiens.
« Adapte les services à la demande » en matière de transport collectif, ce qui a pour effet d'accentuer l'achalandage et le recul en matière des services offerts.	Harmonise la hausse de l'achalandage du transport collectif avec le transfert modal, créant un « cercle vertueux ».

À l’opposé, l’International Transport Forum (ITF) recommande aux responsables politiques de tous les pays d’abandonner ce raisonnement dépassé pour se tourner vers le cadre « décider et fournir », qui suppose que ce sont principalement les choix politiques qui déterminent l’évolution de la demande de mobilité<sup>21</sup>. Nos modes de déplacement peuvent être influencés durablement par des choix politiques différents qui mettent l’accent sur des modes de transport durables, comme le transport collectif, la marche et le vélo. Pour cela, il faut avoir une vision pour l’avenir et le désir de la concrétiser.

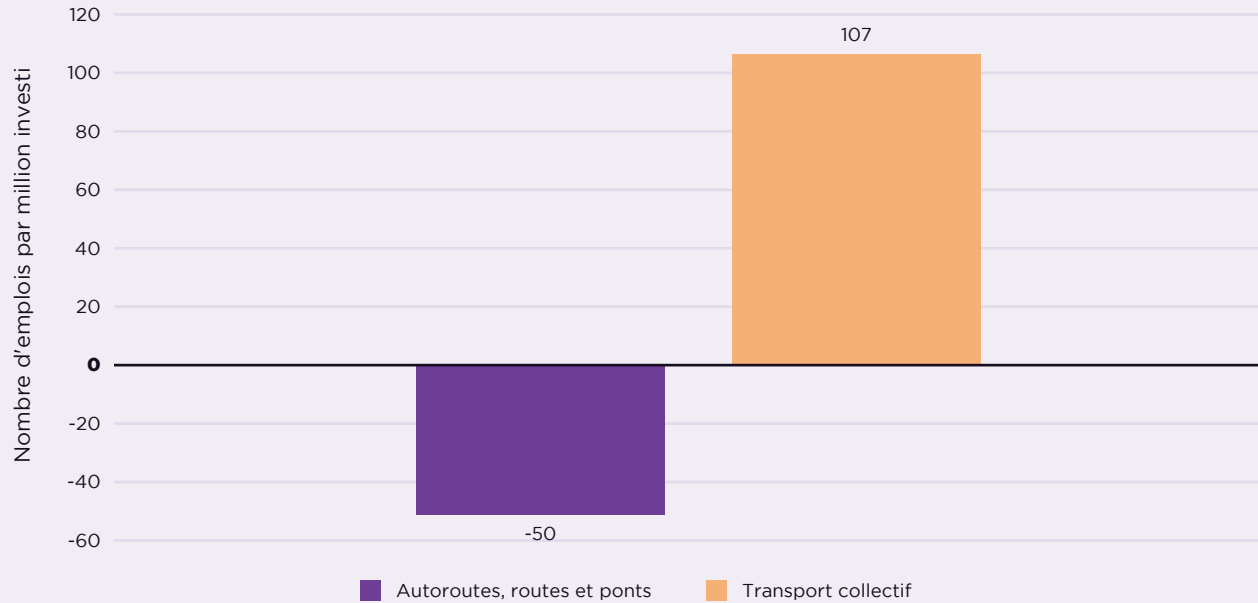
### **Les avantages économiques liés aux sommes investies dans le transport collectif**

En 2018, le ministère de l’Infrastructure de l’Ontario a voulu mieux comprendre quel était l’impact économique des investissements dans les infrastructures<sup>22</sup>. À cette fin, il a retenu les services de Deloitte et a financé une étude économique portant

sur le rendement des investissements pour diverses catégories d’infrastructures en Ontario sur une très longue période (de 1961 à 2011), selon les dossiers du ministère et les données de Statistique Canada. L’étude a révélé qu’investir dans les infrastructures de transport collectif produisait le retour sur l’investissement le plus important de toutes les catégories d’infrastructures<sup>23</sup>, alors que les sommes investies dans de nouvelles infrastructures routières freinaient les activités économiques en supplantant les investissements privés. En d’autres termes, ces investissements mobilisaient de la main-d’œuvre et des ressources qui auraient pu être dirigées de manière plus efficace et plus productive vers d’autres secteurs de l’économie. Même si ce dernier point n’apparaît pas dans la modélisation du présent rapport, cette révélation met en lumière la rentabilité économique découlant du transfert des priorités en matière de financement des transports.

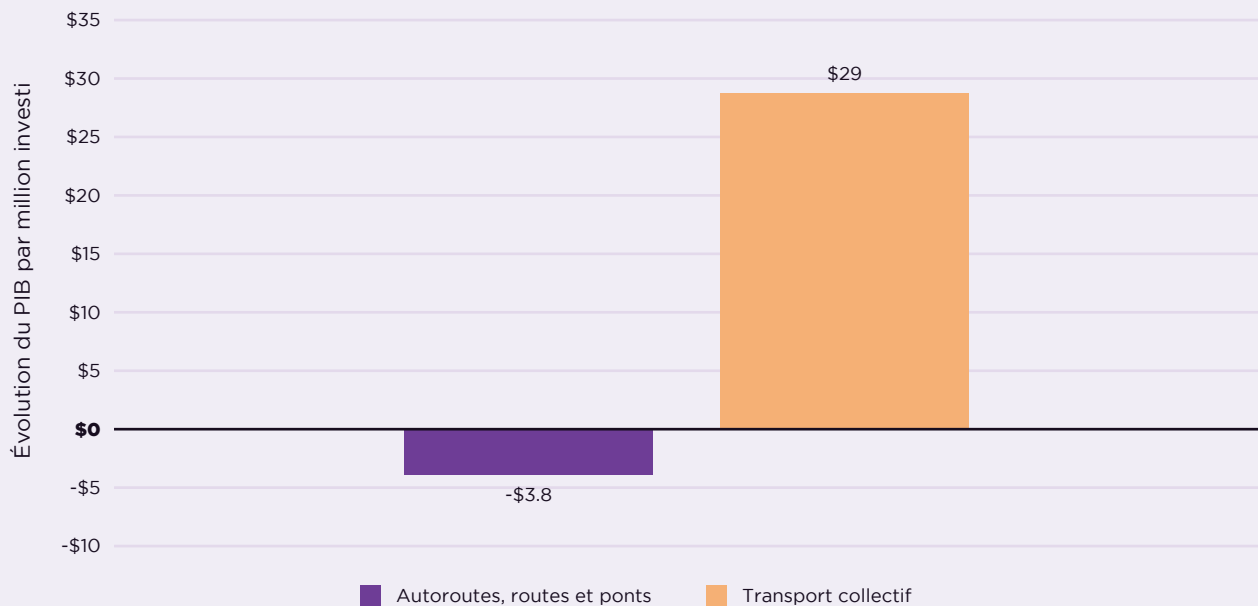


## Évolution des emplois par million investi (sur le cycle de vie des actifs)



Pereira AM, Pereira RM (2018) On the effects of infrastructure investment on economic performance in Ontario. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*.

## Évolution du PIB par million investi (sur le cycle de vie des actifs)



Pereira AM, Pereira RM (2018) On the effects of infrastructure investment on economic performance in Ontario. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*.

# OÙ NOUS EN SOMMES AUJOURD'HUI

## Des transports toujours moins abordables

Pouvoir recourir au transport collectif pour se déplacer au lieu de devoir conduire un véhicule permet aux ménages de réaliser d'importantes économies.

Le transport est un des postes de dépenses principaux pour la plupart des familles canadiennes, puisqu'il absorbe 18,5 %, soit près d'un cinquième, de leur budget : en effet, la somme de 11250 dollars canadiens est annuellement allouée à la possession d'une voiture<sup>24</sup>.

Ces coûts ont également augmenté de façon spectaculaire au cours des dernières années. La plupart des familles à faible et moyen revenu achètent des véhicules d'occasion. Le prix médian de ce type de véhicules a plus que doublé (une hausse de 110 %) entre 2019 et 2023, passant d'un peu moins de 19 000 dollars canadiens à un peu moins de 40 000 dollars canadiens<sup>25</sup>. Le prix des véhicules neufs, pour leur part, est passé de 39 000 dollars à 66 000 dollars au cours de la même période.

Les consommateur(-trice)s ont de plus en plus tendance à réagir à cette augmentation explosive des prix en contractant des prêts automobiles beaucoup plus importants, amortis sur des périodes beaucoup plus longues<sup>26</sup>. Par rapport aux prix enregistrés avant la pandémie, soit au début de 2020, le coût des versements mensuels pour un véhicule passager au Canada a augmenté de 20 % pour les véhicules neufs et de 30 % pour les véhicules d'occasion<sup>27</sup>. La hausse des taux d'intérêt a compliqué la tâche des ménages à faible et moyen revenu, qui doivent composer avec des paiements plus importants.

Les Canadiennes et les Canadiens habitant les régions métropolitaines urbaines et suburbaines sont confronté(e)s au « paradoxe de l'accessibilité financière » : choisir entre un logement moins cher dans



les banlieues, où l'absence de transport collectif rend indispensable la possession d'un véhicule personnel coûteux, ou un logement plus cher dans un centre urbain, où l'accès à un transport collectif de qualité peut potentiellement rendre la possession d'une automobile inutile<sup>28</sup>.

La hausse rapide des coûts d'habitation pousse de plus en plus de ménages à s'établir dans des banlieues plus éloignées, selon l'expression consacrée « drive until you qualify », qui peut se traduire par l'idée que pour être des propriétaires immobiliers, ces jeunes ménages doivent s'établir toujours plus loin d'un centre urbain<sup>29</sup>. Cette inflation oblige les familles à revenu modeste à habiter dans des endroits qui leur demanderont d'effectuer de plus longs trajets quotidiens et qui sont moins bien desservis par les transports collectifs, ce qui les rend tributaires de l'automobile. Les personnes à faible revenu et celles qui sont racisées sont surreprésentées dans les trajets domicile-travail effectués de façon intensive, lesquels excèdent une heure par aller simple<sup>30</sup>, les isolant socialement et aggravant les désavantages sociaux qui les affectent, comme l'accès à l'emploi, aux services et aux occasions de s'épanouir<sup>31</sup>.

Une étude portant sur ce phénomène et menée dans les huit (8) plus grandes villes du Canada a révélé que les villes où le coût du logement augmentait le plus rapidement étaient aussi celles qui comptaient le plus

grand nombre de personnes menacées par le manque de moyens de transport. Il en découle que 40 % de l'ensemble des résident(e)s à faible revenu, soit près d'un

**« VIVRE À PROXIMITÉ DE SON LIEU D'EMPLOI ET DES SERVICES ESSENTIELS, DANS UN QUARTIER OÙ LE TRANSPORT COLLECTIF ABONDE ET DANS LEQUEL IL EST POSSIBLE DE SE DÉPLACER À PIED OU À VÉLO NE DEVRAIT PAS ÊTRE UN PRIVILÈGE RÉSERVÉ AUX RICHES. »**

million de personnes, est en situation de « pauvreté sur le plan du transport » [traduction libre] dans des banlieues dépendantes à l'automobile<sup>32</sup>.

La « pauvreté sur le plan du transport » peut être définie tant comme un manque d'options de transport collectif accessibles, créant une exclusion sociale, que comme une incapacité à accéder à ces moyens pour des raisons comme le manque de revenus ou une incapacité physique<sup>33</sup>. Cette situation est, en effet, souvent liée à des facteurs connus de marginalisation, telle que l'appartenance à une communauté racisée. Mentionnons également que le manque d'alternatives à l'auto oblige certains ménages à posséder un ou des véhicule(s) personnel(s) pour se déplacer, ce qui peut engendrer des coûts particulièrement importants pour ceux à faible revenu.

Forcer de plus en plus de Canadiennes et de Canadiens à vivre en banlieue, loin des pôles d'emplois, d'éducation et de services, les obligeant à posséder un véhicule pour répondre à leurs besoins quotidiens, n'est plus une proposition acceptable. Vivre à proximité de son lieu d'emploi et des services essentiels, dans un quartier où le transport collectif abonde et dans lequel il est possible de se déplacer à pied ou à vélo ne devrait pas être un privilège réservé aux riches. Pour éviter cet état de fait, le Canada doit s'attaquer à la fois à la crise du logement et à la crise climatique qui ravagent le pays. Il lui faut, pour cela, mettre en place un cadre politique qui permette de renforcer l'offre de transport collectif et d'augmenter le nombre de logements en milieu urbain afin de diminuer la dépendance des ménages à l'automobile et de réduire le coût de la vie.



Certaines personnes peuvent prétendre qu'il est impossible de changer la tendance du Canada à privilégier l'automobile, en raison de l'étendue de notre territoire et de la faible densité de notre population. Croire cela serait une erreur. Bien que le territoire du Canada soit très étendu, ses habitant(e)s ne sont réparti(e)s uniformément dans tout le pays. En réalité, le Canada est un pays urbain : près du trois quarts de ses habitant(e)s, soit 73,7 %, vivent dans l'un ou l'autre des grands centres urbains du pays comptant une population de 100 000 personnes ou plus<sup>34</sup>.

La croissance de la population canadienne est également la plus rapide du G7, en grande partie grâce à l'immigration. Elle a d'ailleurs récemment permis au Canada de franchir la barre des 40 millions d'habitant(e)s. Cette tendance à l'urbanisation est renforcée par le fait que neuf personnes issues de l'immigration sur dix s'installent dans des zones urbaines en pleine expansion<sup>35</sup>.

Les villes canadiennes peinent pourtant à absorber cette croissance : la pénurie de logements préexistante dû à un désengagement du gouvernement qui date des années 1980, l'augmentation générale du nombre de ménages et la forte hausse de la demande de logements liée à la pandémie de COVID-19 sont autant d'éléments qui rendent la situation du logement difficile<sup>36</sup>. La Société canadienne

d'hypothèques et de logement (SCHL) estime que le Canada aurait besoin de 3,5 millions logements supplémentaires<sup>37</sup>. Alors que le Canada est aux prises avec la crise du logement, nombre de responsables politiques entreprennent de dépoussiérer les règles d'urbanisme en vigueur dans les communautés partout au pays<sup>38</sup>. Il s'agit là d'une occasion rêvée de modifier la façon dont les villes sont planifiées et leurs réseaux de transport afin de favoriser le transfert modal en faveur du transport collectif, de la marche et du vélo, et d'ainsi faire face à la crise climatique, tout en adressant le problème de l'accessibilité financière.

À l'heure où notre pays se développe, le Canada ne peut pas continuer à maintenir le statu quo en favorisant l'étalement urbain qui rend les citoyen(ne)s tributaires de l'automobile. Au lieu de paralyser d'embouteillages nos villes, il est possible, au contraire, de renforcer les systèmes de transport collectif et de tirer parti des investissements consacrés aux infrastructures en transformant l'aménagement de nos villes. Ainsi, nous pourrions encourager une plus grande utilisation du transport collectif, une diminution de la circulation, une hausse des logements disponibles et une mobilité zéro émission qui soit universellement accessible. La modélisation réalisée par Dunsky Énergie + Climat le démontre sans équivoque : non seulement c'est possible, mais cette réalité est à portée de main.

## Les bouleversements causés par la pandémie de COVID-19

Nous vivons un moment crucial de l'histoire du transport collectif en Amérique du Nord. Avant de compétitionner avec les villes les plus avant-gardistes au monde en matière de transport collectif, les réseaux canadiens doivent d'abord survivre à la crise financière engendrée par la pandémie, et s'en remettre.

Les systèmes de transport collectif du Canada peuvent compter sur les titres de transport payés par les usager(ère)s pour amortir plus de la moitié de leur budget d'opération. La pandémie a fait connaître une chute vertigineuse à l'achalandage du transport collectif : à son point le plus bas, celui-ci a dégringolé pour atteindre à peine 15 % de son volume pré-pandémique. L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) estime que pour chaque diminution de 10 % de la fréquentation du transport collectif, les réseaux de transport perdent collectivement 470 millions de dollars en recettes<sup>39</sup>.

En collaboration avec les provinces, le gouvernement fédéral a apporté un soutien financier d'urgence pour le fonctionnement des réseaux de transport collectif dans le cadre de l'Accord sur la relance sécuritaire conclu en 2020 (2,4 milliards de dollars), et a renouvelé son soutien en février 2022 (750 millions de dollars). Compte tenu de la frilosité habituelle du gouvernement fédéral à l'égard de ce type de financement,

## INFORMATION

# SERVICE LIMITÉ: COUPES BUDGÉTAIRES

ITINÉRAIRE 10A & 10B	ANNULÉ
ITINÉRAIRE 56	ANNULÉ
ITINÉRAIRE 702	ANNULÉ
ITINÉRAIRE 310	ANNULÉ
ITINÉRAIRE 22B	ANNULÉ
ITINÉRAIRE 55	ANNULÉ
ITINÉRAIRE 200	ANNULÉ

il s'agissait là d'une intervention historique. Cette aide a permis d'éviter l'effondrement complet des services de transport collectif offerts, ce qui a permis aux réseaux de transport collectif de continuer à fournir des services aux travailleur(euse)s essentiel(le)s, puis de cheminer vers les niveaux d'achalandage prépandémiques<sup>40</sup>.

Cette aide du gouvernement démontre que ce dernier suit l'approche « décider et fournir », laquelle soutient que si une infrastructure est construite, les gens seront plus à même de l'utiliser<sup>41</sup>. Ce n'est pas une coïncidence si les juridictions du pays qui n'ont pas réduit les services de transport collectif offerts sont celles qui ont connu la reprise la plus rapide de leur fréquentation. Par exemple, la Colombie-Britannique a octroyé à ses réseaux de transport collectif les fonds d'exploitation par usager(ère) les plus généreux du pays. Par conséquent, BC Transit est maintenant l'une des premières autorités de transport collectif d'Amérique du Nord à avoir retrouvé l'entièreté de son achalandage<sup>42</sup>. D'autres villes, comme Edmonton, qui ont évité les coupes de service et ont plutôt choisi de renforcer la fréquence des services de transport collectif, ont obtenu des résultats semblables<sup>43</sup>.

Il est tout à fait extraordinaire qu'en dépit d'une baisse globale de 57 % des recettes provenant des passager(ère)s en 2020 et 2021, les niveaux de service n'aient baissé que de 9 % au cours de ces deux années.

Aujourd'hui, l'achalandage du transport collectif dans l'ensemble du pays a atteint 81 % du niveau prépandémique<sup>44</sup>. Cette remontée a toutefois été inégale et, dans bien des endroits, il reste encore beaucoup à faire pour sauver le transport collectif du marasme qui le guette, en particulier dans les endroits où des coupures de services ont eu lieu, comme à Toronto<sup>45</sup>.

Ce soutien financier a depuis été retiré par le gouvernement fédéral. Bien que le gouvernement fédéral maintienne son appui aux projets d'investissement (ex. les grands projets de construction de transport rapide par véhicules légers et de métros comme la ligne Ontario), l'absence de soutien au fonctionnement du transport collectif porte à croire qu'Ottawa a l'intention d'ériger ces nouveaux projets sur les « ruines » des réseaux de transport collectif actuels<sup>46</sup>. Le soutien au fonctionnement n'a été maintenu que par certaines provinces, et celles-ci n'ont, pour la plupart, pas entièrement comblé leur déficit. Le gouvernement du Québec, à titre d'exemple, s'est engagé à n'éponger que partiellement le déficit des dix principales sociétés de transport. Ce manque de soutien laisse présager des services considérablement réduits, tels que l'annulation d'itinéraires entiers et la fin du service de métro à 23 heures<sup>47</sup>. L'autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) comble actuellement son déficit budgétaire en puisant à même ses fonds de maintien, une pratique qui est certainement

**« LES RESPONSABLES POLITIQUES DOIVENT RECONNAÎTRE QUE LA HAUSSE DU COÛT DES TITRES DE TRANSPORT ET LA RÉDUCTION DES SERVICES OFFERTS COMPROMETTRONT LA POSSIBILITÉ DE RECONQUÉRIR LES USAGER(ÈRE)S, RETARDERONT LES AVANCÉES EN MATIÈRE DE LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES, NUIRONT À L'ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF ET MENACERONT D'EXACERBER LA CRISE DU COÛT DE LA VIE.<sup>48</sup> »**

- Forum international des transports (FIT)  
[traduction libre]

non viable<sup>49</sup>. Cette mesure survient dans la foulée de l'arrêt récent, par la STM, de l'ensemble de son réseau à haute fréquence « 10 minutes max »<sup>50</sup>.

Les 31 lignes d'autobus promettant un passage fréquent en circulation avant la pandémie ont été lentement mises hors service en raison des coupes budgétaires

jusqu'à ce qu'en février 2023, sans aucun autre soutien financier à l'horizon, ce service soit entièrement coupé.

À Toronto, les réductions de services sont aggravées par la crise budgétaire de la ville<sup>51</sup>, dont une grande partie est imputable à la perte des recettes tirées des tarifs de transport collectif. Depuis la suppression

en 1998, par le gouvernement du premier ministre Harris, des aides provinciales au fonctionnement du transport collectif en Ontario, la Toronto Transit Commission (TTC) dépend davantage des recettes provenant de la tarification que n'importe quel autre système de transport collectif du pays<sup>52</sup>. Le gouvernement de l'Ontario a récemment conclu un nouvel accord avec la mairesse de Toronto, Olivia Chow, qui prévoit un financement à durée limitée pour les dépenses de fonctionnement de la TTC. Par ailleurs, les deux paliers de gouvernement réclament à présent que le gouvernement fédéral prenne le relais et finance sa juste part<sup>53</sup>.

Dans la région métropolitaine de Vancouver, l'autorité de transport régional TransLink a été tirée d'affaires par un financement provincial à hauteur de 479 millions de dollars au début de l'année 2023, ce qui devrait permettre d'éviter des réductions de services jusqu'en 2025. Depuis que le gouvernement fédéral a mis fin à son programme de soutien, lequel incitait les gouvernements provinciaux à mobiliser un financement de contrepartie, la Colombie-Britannique a été la seule province à régler la totalité des coûts liés aux transports publics. Les difficultés que rencontre TransLink se présentent différemment : la société de transport prévoit un déficit cumulé de 4,7 milliards de dollars d'ici à 2033, lequel est en grande partie causé par des pertes de recettes provenant des taxes

sur l'essence. Notons que la province de la Colombie-Britannique vise les objectifs les plus ambitieux d'Amérique du Nord en matière d'adoption de VZE<sup>54</sup>. Elle dispose également d'un plan d'expansion des services sur 10 ans, non financé, d'un montant de 21 milliards de dollars, qui prévoit doubler les niveaux de service de d'autobus régionaux et neuf nouvelles lignes de d'autobus à haute fréquence<sup>54</sup>. Ce plan vise surtout à atteindre des objectifs ambitieux de hausse d'achalandage du transport collectif et à réduire le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules (VKP), comme défini dans le plan d'action sur le climat CleanBC<sup>55</sup>.

Ces défis se présentent dans de nombreuses villes à travers le pays. Cependant, les régions métropolitaines de Vancouver, Toronto et Montréal représentent à elles seules 70 % de tout l'achalandage du transport collectif au Canada, rendant le développement du transport collectif dans l'une ou l'autre de ces villes immensément important, au regard des efforts globaux de réduction des émissions de carbone dans le secteur des transports au Canada.

### **L'efficacité des programmes fédéraux de transport collectif**

Au Canada, le financement du transport collectif urbain est constitué d'un ensemble disparate de programmes. Le gouvernement fédéral a longtemps été un acteur mineur dans le développement des systèmes

	Gouvernement Fédéral	Gouvernement Provincial	Gouvernement Municipal
<b>Rôle</b>	<p>Le gouvernement fédéral est devenu un acteur à long terme en finançant 40 % des coûts des projets d'investissement dans le transport collectif en 2016 avec le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, auparavant régi par des accords bilatéraux avec les provinces. Ce financement est assorti de conditions, notamment le respect des normes d'accessibilité et des ententes sur les avantages pour les communautés.</p> <p>Le gouvernement fédéral participe activement à la réduction des émissions de GES au Canada, et le transport collectif est un élément de ses plans de lutte en matière de changements climatiques.</p>	<p>Les provinces ont le pouvoir de créer et de réglementer les administrations locales, ce qui inclut la mise en place de cadres de planification et de législation au sein desquels les municipalités planifient l'aménagement du territoire.</p> <p>Les provinces créent et réglementent les autorités régionales responsables du transport collectif couvrant l'ensemble du territoire municipal. Dans les régions métropolitaines, cette compétence comprend la gestion directe des réseaux régionaux de chemin de fer, comme GO en Ontario et Exo au Québec.</p>	<p>La plupart des agences de transport collectif au Canada sont directement gérées et principalement financées par une administration locale. Ce sont ces dernières qui établissent directement les structures tarifaires et la planification des horaires, de la couverture et de la conception des réseaux locaux de transport collectif en collaboration avec les gestionnaires de ces mêmes réseaux.</p> <p>Avant la pandémie, 51 % des coûts d'exploitation du transport collectif étaient absorbés par les recettes provenant des titres de transport. La baisse de la fréquentation liée à la pandémie a par contre fait chuter cette part, provoquant une crise</p>



	Gouvernement Fédéral	Gouvernement Provincial	Gouvernement Municipal
	<p>Pendant la pandémie, l'État canadien a provisoirement fourni des fonds d'exploitation d'urgence aux réseaux de transport collectif.</p> <p>Il assure la gestion d'un transfert fiscal de 2,4 milliards de dollars aux municipalités, destiné à couvrir les coûts d'investissement dans les infrastructures, versement nommé Fonds pour le développement des collectivités du Canada.</p>	<p>Les provinces participent également de manière importante aux coûts d'investissement des nouvelles infrastructures de transport collectif. Les accords bilatéraux de financement conclus avec le gouvernement fédéral exigent que les provinces participent aux coûts des projets d'immobilisation en matière de transport collectif.</p> <p>Certaines d'entre elles contribuent au financement des activités de transport collectif, mais la plupart s'abstiennent. Au Québec, par exemple, une partie des recettes provenant du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES est allouée aux opérations de transport collectif, tandis que l'Ontario</p>	<p>financière affectant les budgets du transport collectif. Les administrations locales n'ont pas le pouvoir de contracter des emprunts pour financer leurs budgets de fonctionnement et sont limitées dans les impôts qu'elles peuvent percevoir. Ces administrations contrôlent le processus d'aménagement du territoire et les règlements de zonage au sein du cadre législatif établi par les provinces.</p>

	Gouvernement Fédéral	Gouvernement Provincial	Gouvernement Municipal
		de transport collectif, tandis que l'Ontario fournit deux cents pour chaque litre d'essence vendu aux municipalités dotées d'un système de transport collectif.	
<b>Part des recettes fiscales totales<sup>57</sup></b>	<b>51,1%</b>	<b>39,1%</b>	<b>9,7%</b>
<b>Part des coûts de transport collectif payés (fonctionnement)<sup>58</sup></b>	<b>1%</b>	<b>24%</b>	<b>75%</b>

de transport collectif urbain, finançant ponctuellement des projets spéciaux ou octroyant des fonds d'immobilisations très limités dans le temps, dans le cadre de dépenses de relance, pendant les périodes de récession économique. Le Canada a à maintes reprises été tourné en ridicule, étant le seul pays du G7 à ne disposer ni d'une stratégie, ni d'un programme de financement, ni d'un cadre stratégique en matière de transport collectif à l'échelle nationale<sup>59</sup>. Seules trois provinces s'impliquent actuellement de manière significative dans le transport collectif en milieu urbain : l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique. Les programmes de

soutien à l'investissement ou aux opérations de transport collectif dans ces provinces ont eu tendance à fluctuer en fonction des cycles politiques.

La plupart du temps, les réseaux de transport collectif dépendent donc principalement des budgets municipaux pour couvrir leurs frais d'exploitation. Ces budgets sont toutefois dérisoires : les municipalités assurent 60 % des dépenses liées aux infrastructures de transport collectif du Canada, et paient 75 % des coûts d'exploitation du transport collectif, alors qu'elles ne perçoivent que 10 % des recettes fiscales totales.

En 2016, dans le cadre d'un programme nommé Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, ou PIIC, le gouvernement fédéral a, pour la première fois, adopté une position fiscale à long terme en faveur de l'expansion du transport collectif en partageant 40 % des coûts des projets d'investissement.

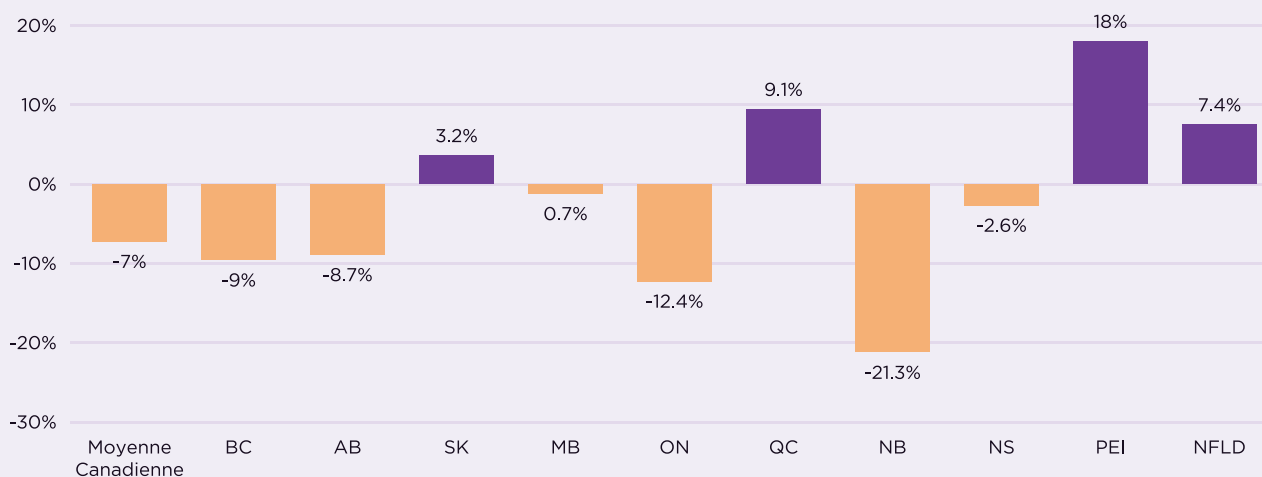
Ce programme a enfin vu le Canada accorder régulièrement et à long terme une aide aux immobilisations en transport collectif; en effet, 23,5 milliards de dollars ont été versés à cet effet. Bien que cette enveloppe de base accordée au transport collectif arrive à sa fin en 2023, le gouvernement fédéral prévoit la mise

en place de la deuxième vague de son programme de financement du transport collectif via le Fonds permanent pour le transport en commun. 3 milliards de dollars seront en effet versés annuellement, de 2026 à 2027. Les deux programmes laissent donc un écart important entre eux, soit entre mars 2023 et mars 2026.

Pour juger du succès de ce programme, il est essentiel de mesurer l'amélioration effective des services de transport collectif offerts grâce à ce financement fédéral. Comme indiqué précédemment, il s'agit là du facteur déterminant de l'augmentation de l'achalandage du transport collectif.

### Évolution des kilomètres de services de transport collectif par habitant(e)

Source : Association canadienne du transport urbain



Remarque : Les kilomètres parcourus par véhicule (VKP) par personne habitant le pays constituent la mesure la plus précise de l'offre globale de transport collectif fourni aux gens qui est comparable d'une juridiction à l'autre. Cette mesure est calculée en divisant les kilomètres parcourus en transport collectif par personne, en ne prenant en compte que le nombre de personnes vivant dans les secteurs desservis par les services de transport collectif. Les kilomètres parcourus en transport collectif sont une mesure du nombre total de kilomètres parcourus par tous les véhicules de transport collectif en service qui prennent et déposent des passager(ère)s.

Les données fournies par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) révèlent que les niveaux de service du transport collectif sont aujourd'hui généralement moins bons qu'ils ne l'étaient lorsque le PIIC est entré en vigueur, dans le cadre du budget de 2016. La qualité des services de transport collectif par habitant(e) s'est considérablement détériorée en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et en Ontario, et a complètement dégringolé au Nouveau-Brunswick. Seules les provinces du Québec, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve ont vu leur niveau de service de transport collectif s'améliorer depuis l'introduction du PIIC, bien que ces deux dernières provinces stagnent bien en deçà de la moyenne nationale des kilomètres parcourus en transport collectif par personne habitant le pays.

De fortes inégalités régionales caractérisent les niveaux de service offerts, en particulier dans les provinces de l'Atlantique. En dépit d'une hausse régulière du prix du carbone dans l'ensemble du pays, les Canadiennes et les Canadiens sont loin d'avoir la même chance, en fonction de leur lieu de résidence, lorsque vient le moment d'adapter leurs habitudes de déplacement. Par exemple, une personne vivant dans une municipalité québécoise dispose en moyenne de 4,4 fois plus de services de transport collectif qu'une personne habitant une municipalité du Nouveau-Brunswick<sup>60</sup>.

Cette diminution des services proposés peut rendre perplexe : comment est-il possible qu'avec 23,5 milliards de dollars alloués au transport collectif dans le cadre du PIIC, aucune amélioration n'ait été apportée au niveau des services de transport collectif en général?

La réponse est simple : les réseaux de transport ne sont pas autorisés à utiliser les fonds fédéraux pour offrir davantage de services, mais peuvent seulement s'en servir pour acquérir du matériel et construire des infrastructures de transport collectif.

**« LA RÉPONSE EST SIMPLE : LES RÉSEAUX DE TRANSPORT NE SONT PAS AUTORISÉS À UTILISER LES FONDS FÉDÉRAUX POUR OFFRIR DAVANTAGE DE SERVICES. »**

Autrement dit, le gouvernement fédéral ne finance que le développement de la capacité de services (financement de projets d'immobilisation) plutôt que l'effective mise en œuvre des services (financement de l'immobilisation et de l'exploitation).

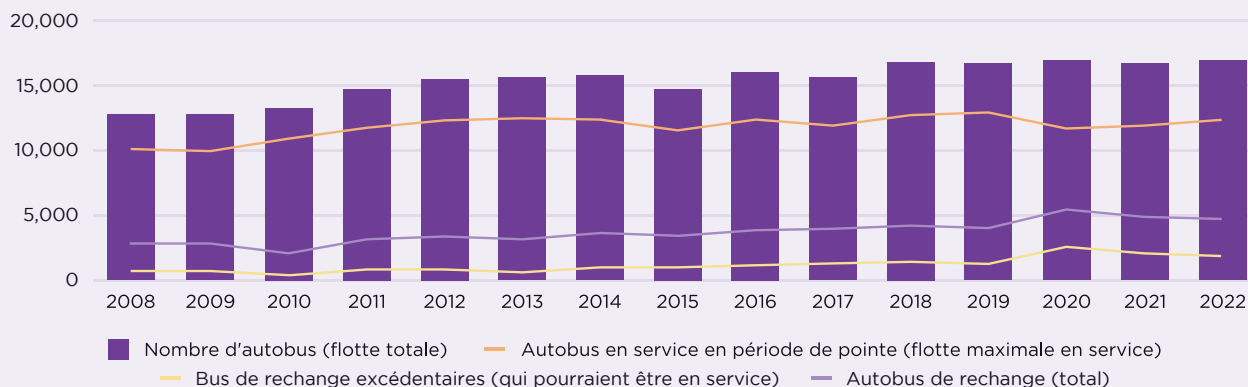
Choisir de financer des projets d'immobilisations, en négligeant les opérations, crée un biais en faveur des projets ferroviaires dans les grandes villes, qui, bien que nécessaires, prennent beaucoup de temps à construire, donc ne figurent pas dans ces données sur les services offerts. Ces chiffres pourraient cependant augmenter de manière significative si le financement accordé par le gouvernement fédéral permettait aussi de développer les services d'autobus, qui

pourraient être mis en place rapidement<sup>61</sup>. Contrairement au transport ferroviaire, le transport par autobus exige beaucoup plus de fonds d'exploitation pour sa mise en œuvre, car chaque autobus a besoin d'une conductrice ou d'un conducteur, et la main-d'œuvre représente le principal coût d'exploitation du transport collectif. Mais comme il n'est pas question de consacrer des fonds fédéraux aux opérations, les services d'autobus périssent, affectant de manière disproportionnée les régions du pays qui dépendent entièrement de ce type de transport, comme les provinces de l'Atlantique, le Manitoba et la Saskatchewan.

Cela a également entraîné une sous-utilisation du matériel acquis. Les parcs d'autobus des municipalités du pays ont

### Évolution de la taille des flottes d'autobus de transport collectif au Canada (2008-2022)

Après 2016 : Pas d'augmentation des services aux heures de pointe mais plutôt une augmentation des autobus de rechange excédentaires

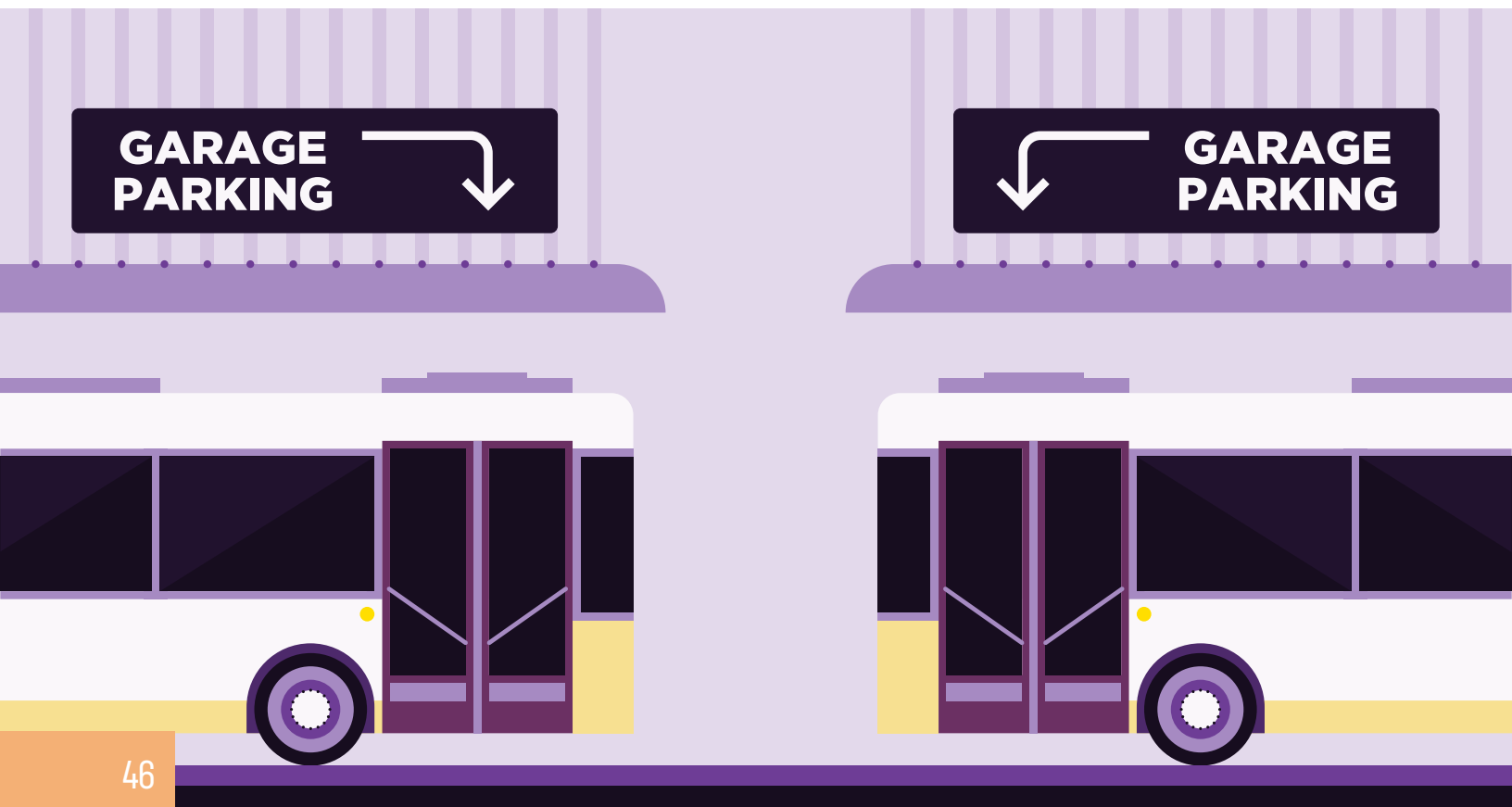


Source : Données normalisées sur le parc de véhicules fournies par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). Le nombre de véhicules de rechange en « surplus » est calculé en fonction du nombre d'autobus qui seraient en service si les réseaux de transport collectif maintenaient le ratio d'autobus de rechange de 20 %, conformément aux directives de la Federal Transit Administration (FTA).

accueilli dans l'ensemble près de 1000 autobus depuis l'introduction du PIIC en 2016. Malgré cette hausse, seul un dixième (environ 100) de ces autobus supplémentaires sont réellement en service. Le nombre d'autobus en service aux heures de pointe au Canada en 2022 était inférieur à celui de 2013, année au cours de laquelle les réseaux de transport collectif ont desservi 2,7 millions de personnes de moins<sup>62</sup>.

Nous constatons au contraire que ce que les réseaux de transport collectif appellent le « ratio de rechange » augmente et dépasse de loin les standards du secteur. Le nombre d'autobus inutilisés, dormant dans les garages des municipalités partout au Canada au lieu d'être mis en service, ne

cesse donc de croître. Faute de financement pour faire rouler ces autobus<sup>63</sup>, des agences de transport collectif, comme la Toronto Transit Commission (TTC), détiennent 172 autobus, 44 voitures de tramway et 13 wagons de métro qui pourraient être en service, mais qui demeurent, hélas, inutilisés<sup>64</sup>. Si ce problème a commencé à prendre de l'ampleur avant la pandémie, il a explosé en raison de la diminution d'achalandage qu'elle a provoquée, laquelle a eu un impact sur les revenus tarifaires, lequel a occasionné des réductions de service, qui elles ont eu pour effet d'augmenter la capacité de service inexploitée.



# COMMENT Y PARVENIR : UNE OCCASION DE CHANGER DE TRAJECTOIRE

Dans la majorité des accords bilatéraux conclus avec les provinces en 2018 dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, le gouvernement fédéral s'est fixé l'objectif d'augmenter de 25 % la part modale du transport collectif et du transport actif, afin de contribuer à la cible nationale de réduction des émissions de GES de 10 mégatonnes.

Cependant, il y a eu peu de suivi des progrès réalisés à l'égard de ces objectifs, enfouis dans les documents techniques des accords bilatéraux. En raison de la forte baisse d'achalandage dans le transport collectif pendant la pandémie, la part des déplacements effectués par des modes de transport durables au Canada est plus faible qu'au début du programme. Le gouvernement fédéral a complètement abandonné les objectifs de transfert modal et de réduction des émissions initialement

rattachés au programme au profit d'énoncés de politique plus récents, comme le Plan de réduction des émissions pour 2030 et le Plan d'action du Canada pour un transport routier propre<sup>65</sup>.

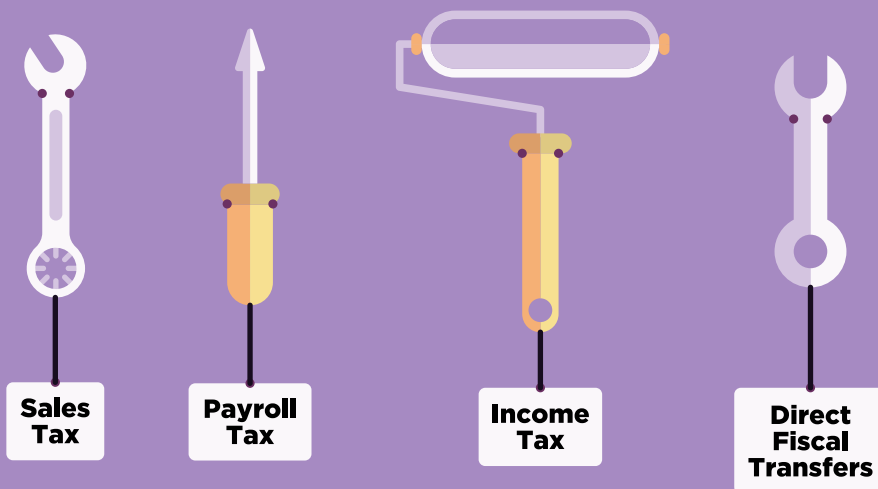
Le programme fédéral de financement du transport collectif de la prochaine génération doit comprendre des objectifs clairs, réalistes, fondés sur des preuves et limités dans le temps en matière de transfert modal et de réduction des véhicules-

kilomètres parcourus (VKP). Il doit aussi prévoir la mise en œuvre des politiques de soutien nécessaires pour les atteindre. Cette approche axée sur la mission s'inscrit dans le cadre « décider et fournir » recommandé par le Forum international des transports (FIT) et est appuyée par l'analyse fournie par Dunsky Énergie + Climat, qui montre qu'il est possible de doubler l'achalandage du transport collectif, d'augmenter à 30 % la part modale du transport collectif dans les grandes villes et de réduire de 35 % le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) d'ici 2035.

### **Mettre fin à l'austérité pour le transport collectif**

Même si elles constituent les moteurs économiques du pays, les municipalités n'ont pas accès à des outils de revenu qui évoluent avec l'économie, lesquels sont pourtant accessibles à d'autres municipalités à l'étranger, comme les taxes

**« LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL A COMPLÈTEMENT ABANDONNÉ LES OBJECTIFS DE TRANSFERT MODAL ET DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS INITIALEMENT RATTACHÉS AU PROGRAMME. »**





et les impôts. Au Canada, ces impôts sont payés par les résident(e)s des municipalités et sont conservés entièrement par les paliers supérieurs de gouvernement. La population des grandes villes canadiennes paie d'ailleurs beaucoup plus d'impôts au gouvernement fédéral que ce qu'elle reçoit en services.

Une étude a révélé que la population de Toronto paie en moyenne 2113 dollars canadiens de plus en impôts au gouvernement fédéral que ce qu'elle reçoit en services<sup>66</sup>. Cela reflète le fait que les villes ont des populations plus jeunes et plus riches que les régions rurales, alors que le Canada dispose d'un système fiscal de redistribution. Les systèmes fiscaux de redistribution sont une bonne chose, et il est normal que les gens habitant les villes contribuent davantage. Mais comme le transport collectif est la pierre angulaire d'une croissance économique urbaine efficace, il est logique pour les villes d'avoir accès aux outils financiers et aux transferts fiscaux nécessaires pour améliorer le transport collectif afin de créer une plus grande partie de la richesse qui profite à l'ensemble du pays.

Dans d'autres pays, le transport collectif est financé au moyen de sources de revenus spéciales accessibles aux administrations locales ou au moyen de transferts fiscaux offrant un mécanisme de financement équivalent. Par exemple, en Autriche,

le gouvernement fédéral accorde des subventions de fonctionnement au transport collectif par l'entremise d'un transfert fiscal direct aux gouvernements d'État d'une partie de la taxe sur l'essence. Les administrations locales ont également accès à des sources de revenus qui ne sont pas accessibles à celles du Canada. Ainsi, la ville de Vienne a imposé une taxe sur la masse salariale des grands employeurs afin de financer le transport collectif<sup>67</sup>. En France, le gouvernement national finance également

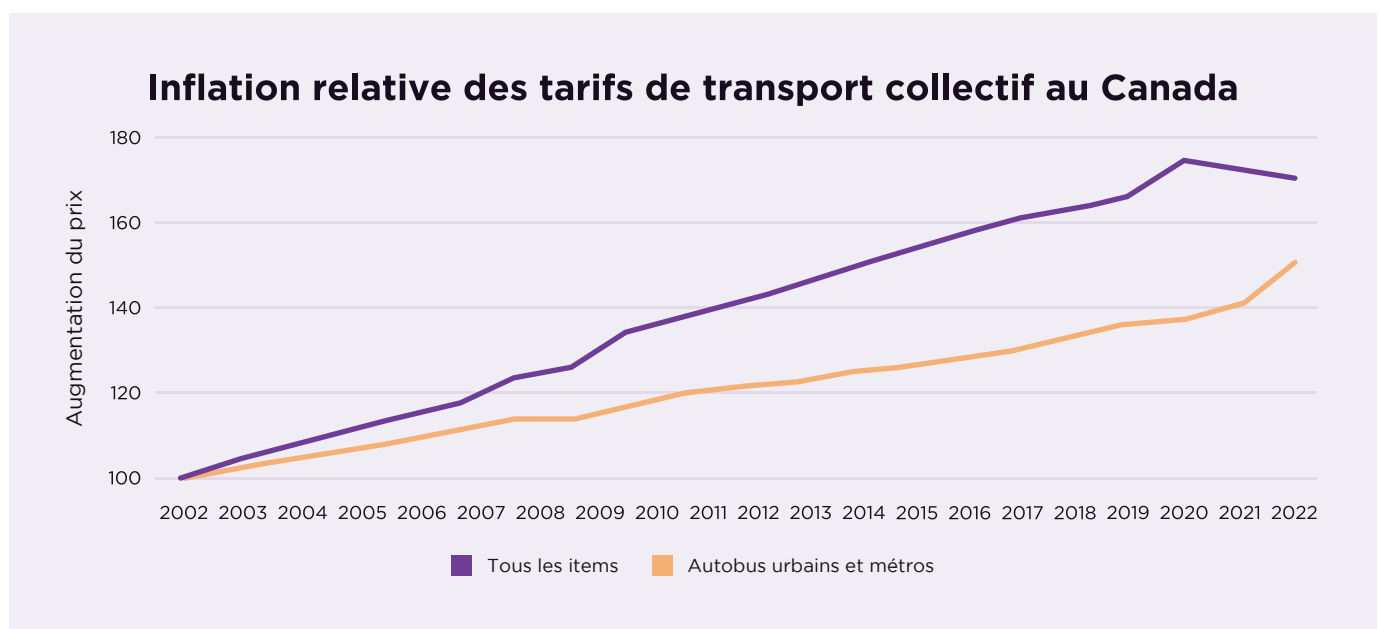
**« LA POPULATION  
DES GRANDES  
VILLES  
CANADIENNES  
PAIE D'AILLEURS  
BEAUCOUP PLUS  
D'IMPÔTS AU  
GOUVERNEMENT  
FÉDÉRAL QUE CE  
QU'ELLE REÇOIT EN  
SERVICES. »**

Le transport collectif au moyen d'une taxe sur la masse salariale des employeurs comme source de revenu spéciale de ce même transport. En Italie, le gouvernement national finance les coûts de fonctionnement du transport collectif local par l'entremise d'un fonds national réparti entre les 20 régions du pays, cagnotte à laquelle ces régions peuvent contribuer<sup>68</sup>.

Au Canada, les municipalités ne disposent pas des outils et des transferts fiscaux nécessaires pour financer adéquatement les services de transport collectif. Malheureusement, les municipalités se fient en grande partie aux impôts fonciers et aux recettes tirées de la vente de titres de transport pour financer les coûts de fonctionnement du transport collectif, ce qui est insuffisant. Dans bien des cas, en raison du manque d'influence politique significative

des usager(ère)s du transport collectif, plutôt que de hausser les impôts fonciers, les municipalités ont choisi de transférer le fardeau des coûts de fonctionnement aux usager(ère)s du transport collectif en augmentant le prix des titres de transport. Cela explique en partie pourquoi l'inflation des prix des titres de transport collectif est toujours plus forte que l'inflation générale. Les hausses constantes des prix de titres de transport vont à l'encontre des objectifs des politiques (ex. la taxe sur le carbone) qui visent à modifier les habitudes de transport par l'entremise des signaux de prix, puisqu'elles finissent par miner la croissance de l'achalandage.

Cela entraîne également des répercussions régressives claires sur les usager(ère)s du transport collectif, qui sont disproportionnellement des



Statistique Canada. Tableau 18-10-0005 -01. Indice des prix à la consommation, moyenne annuelle, non désaisonnalisé. 2002=100.

travailleur(euse)s à faible revenu, des femmes et des personnes provenant de communautés racisées. Beaucoup ne peuvent pas se permettre de conduire, et 64 % n'ont pas accès à une voiture. Les personnes racisées représentent un peu plus du quart (26,5 %) des travailleur(euse)s salarié(e)s, mais représentent 56,3 % des navetteur(euse)s qui se rendent au travail en transport collectif<sup>69</sup>.

Étant donné que le fardeau financier du fonctionnement du transport collectif repose principalement sur les municipalités, donc sur les recettes qu'elles tirent de la vente de titres de transport, elles deviennent dépendantes aux fluctuations politiques et du marché. Cette dépendance à l'égard des recettes tirées de la vente de titres de transport crée une structure de financement qui renforce le cercle vicieux de réduction des services, et de pertes de recettes. Pour rompre ce cercle vicieux, les administrations locales auront besoin d'un ensemble de nouveaux outils de revenu stables provenant de diverses sources fiscales et d'un soutien financier de tous les paliers de gouvernement<sup>70</sup>.

### **Transformer le transport collectif pour répondre à la nouvelle norme**

En Amérique du Nord, les décideur(euse)s partent du principe que le transport collectif ne sert qu'à « combler les lacunes » d'un système de transport dominé par l'automobile, tenant lieu de filet de sécurité

afin de pallier le manque de stationnement pour les citoyen(ne)s effectuant des trajets domicile-travail qui se rendent dans un quartier central ou encore de « moyen de transport de dernier recours » pour les personnes à faible revenu.

Voilà pourquoi le transport collectif est utilisé depuis toujours par deux principaux types d'usager(ère)s dans la plupart des villes nord-américaines : les personnes qui n'ont pas accès à un véhicule, les personnes qui se rendent dans des quartiers où le stationnement est difficile et/ou coûteux. Le premier groupe est disproportionnellement composé de personnes racisées à faible revenu qui dépendent du transport collectif pour effectuer des déplacements essentiels. Le deuxième groupe est principalement composé de personnes blanches à revenu moyen qui font la navette entre leur domicile et un quartier central d'affaires au moyen d'un service de train souvent dévolu aux déplacements au travail<sup>71</sup>. Notons que, règle générale, les personnes qui habitent des quartiers centraux sont plus à même d'utiliser le transport collectif.

Par conséquent, les réseaux de transport collectif nord-américains sont souvent très axés sur un seul type de déplacement, à savoir les déplacements domicile-travail. Ils sont donc particulièrement vulnérables à la montée du travail à domicile. Comme il y a de plus en plus de Canadiennes et Canadiens qui continuent à faire du

# LA QUESTION À POSER AUX DÉCIDEUR(EUSE)S ET AUX SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COLLECTIF N'EST PAS « QUAND LES GENS VONT-ILS RECOMMENCER À SE RENDRE AU CENTRE-VILLE? », MAIS PLUTÔT « COMMENT POUVONS-NOUS FOURNIR UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF QUI SAURA SURVIVRE À L'ÉVOLUTION DES HABITUDES DE DÉPLACEMENT?<sup>72</sup> »

télétravail ou à se rendre au bureau seulement deux ou trois jours par semaine, les périodes de pointe sont de moins en moins marquées<sup>73</sup>.

Dans ce contexte, la seule façon pour les réseaux de transport collectif de s'adapter et de se développer est de revoir leur planification afin de tenir compte d'un plus large éventail de types de déplacements, souvent effectués en dehors des périodes de pointe au moment où le moins grand nombre de services de transport collectif

sont offerts. Ce n'est pas parce qu'une personne travaille de la maison pendant la majeure partie de la semaine qu'elle n'a pas besoin du transport collectif pour effectuer d'autres déplacements, que ce soit pour visiter des proches, accéder à des services essentiels ou faire des courses. Pour de nombreuses personnes vulnérables, la pandémie a prouvé que le transport collectif n'était pas seulement une solution pour se rendre au travail en période de pointe, mais un élément clé de tous les aspects de la vie quotidienne<sup>74</sup>.

Pour les décideur(euse)s, cela signifie qu'il faut se concentrer davantage sur l'amélioration des services d'autobus. Tout au long de la pandémie, la demande de services de transport collectif est demeurée forte dans les quartiers plus modestes où les travailleur(euse)s du secteur des services et des industries ont plus tendance à résider<sup>75</sup>. De fait, l'achalandage du transport collectif a repris beaucoup plus rapidement sur les lignes d'autobus que sur les lignes de train, étant donné que les autobus transportent principalement des usager(ère)s tributaires du transport collectif. Le service d'autobus fait preuve de résilience concernant l'évolution des habitudes de déplacement et peut s'adapter rapidement<sup>76</sup>. Un exemple concret de cette vision prospective est le plus récent plan décennal de TransLink, le système de transport collectif de la région métropolitaine Vancouver, qui prévoit doubler la fréquence de desserte d'autobus et ajouter neuf nouvelles lignes de service rapide par autobus. Toutefois, ce plan n'est pas encore entièrement financé car TransLink estime que ces ajouts occasionneront une augmentation de 50 % des dépenses de fonctionnement annuelles, une fois pleinement mises en œuvre.

Pour attirer des usager(ère)s qui se déplacent pour d'autres raisons que pour se rendre au travail<sup>77</sup>, il est essentiel d'augmenter la fréquence hors pointe. Ce serait de surcroît un bon moyen d'offrir un service plus équitable aux usager(ère)s qui

## LE SAVIEZ-VOUS?

À Montréal, les déplacements domicile-travail représentent moins de la moitié de l'ensemble des déplacements en transport collectif. Une étude a révélé que le deuxième type de déplacement en importance était les déplacements liés aux soins, par exemple pour faire des courses pour la famille, et que ces déplacements sont le plus souvent effectués par des femmes.<sup>78</sup>

### 10-YEAR PLAN



dépendent du transport collectif<sup>79</sup>. Par exemple, les femmes, qui constituent la majorité des usager(ère)s, ont plus tendance à utiliser le transport collectif en dehors des heures de pointe et à effectuer davantage de déplacements liés à leur ménage et non au travail. Ceux-ci ne correspondent pas aux déplacements de navettage en période de pointe, lesquels sont généralement le point de mire des réseaux de transport collectif. Un changement en ce sens profiterait aussi grandement aux travailleur(euse)s de quarts à faible revenu, qui sont principalement des personnes racisées et qui ne font généralement pas la navette pendant les heures de pointe<sup>80</sup>.

La création d'un réseau d'autobus à haute fréquence, qui permette aux usager(ère)s de se déplacer d'un bout à l'autre de la ville à toute heure de la journée sans avoir à se soucier de l'heure de passage, est non seulement un modèle de service plus socialement inclusif que l'approche actuelle axée sur les périodes de pointe, mais la clé de la croissance de l'achalandage<sup>81</sup>. En effet, cette approche permettrait aux réseaux de transport collectif d'élargir leur clientèle au-delà des usager(ère)s dépendant(e)s du transport collectif et des navetteur(euse)s limité(e)s par le stationnement, en rendant le réseau de transport collectif adapté en tout temps aux besoins de mobilité de chacun(e) et en faisant concurrence aux déplacements en auto solo<sup>82</sup>.

On qualifie parfois ce phénomène d'« effet réseau<sup>83</sup> ». Tout le monde ne peut pas vivre à distance de marche d'un point d'accès au réseau rapide, soit d'une station de métro, de train léger ou de service rapide par bus. Un réseau d'autobus solide peut considérablement étendre la zone desservie par ces stations en créant un service de rabattement dans le réseau de transport rapide.

**« UN PAYS  
DÉVELOPPÉ N'EST  
PAS UNE NATION OÙ  
LES PERSONNES  
PAUVRES ONT DES  
VOITURES, C'EST  
UN ENDROIT OÙ  
LES PERSONNES  
RICHES PRENNENT  
LE TRANSPORT  
EN COMMUN. <sup>84</sup> »**  
[TRADUCTION LIBRE]

Un réseau de service d'autobus à haute fréquence rend tous les types de déplacements possibles dans la zone urbaine, puisque les correspondances sont pratiques et fiables<sup>85</sup>. Partout en Amérique du Nord, les réseaux de transport collectif qui facilitent un large éventail de types de déplacements et qui possèdent des réseaux d'autobus et de train intégrés affichent de bien meilleurs résultats<sup>86</sup>.

Comme la pandémie a changé les habitudes de déplacement, il n'est tout simplement plus viable de maintenir l'approche de prestation de services actuelle qui consiste à ne servir essentiellement que les navetteur(euse)s. Les réseaux de transport collectif n'ont d'autre choix que de s'adapter en permettant un plus large éventail de types de déplacement s'ils veulent remplacer les usager(ère)s qu'ils ont perdu(e)s et accroître leur part de marché. Le seul moyen d'y parvenir est d'adopter un modèle axé sur le développement de l'achalandage<sup>87</sup>. Au lieu de servir de filet de sécurité pour les problèmes de circulation et de stationnement ou de « moyen de transport de dernier recours » pour les personnes à faible revenu, le transport collectif doit devenir une alternative de mobilité de choix, qui est disponible en tout temps et qui répond à tous les besoins de déplacement. En adoptant ce modèle, les réseaux de transport collectif pourront surmonter leurs problèmes d'achalandage.

## **Comment la TTC a-t-elle évité le déclin du transport collectif connu en Amérique du Nord**

Aux débuts du tramway, il n'y avait que quelques façons de se déplacer par voie terrestre : en train, à pied ou à cheval. Avant l'invention de la chaîne de montage et de la Ford T abordable, l'automobile était considérée comme un jouet pour les riches<sup>88</sup>. À l'époque, les entreprises de tramway ne craignaient guère la concurrence, mais elles ne tiraient souvent aucun profit de la vente de titres aux passager(ère)s. Leurs réseaux ferroviaires donnant accès à de nouveaux terrains pour la promotion immobilière dans les villes, elles y participaient activement à titre d'investisseurs. Souvent, après avoir construit de nouveaux ensembles résidentiels et attiré des acheteur(euse)s avec un bon service de transport collectif, les compagnies de tramway laissaient le service se détériorer, provoquant une déception de la population<sup>89</sup>.

Avec l'avènement massif de la motorisation, le lien entre le transport et le logement a été rompu. Soudainement, il est devenu possible de construire des ensembles résidentiels loin des lieux d'emplois et des services, parce que les gens pouvaient utiliser leur véhicule pour s'y rendre sans dépendre de la compagnie de tramway. Cette tendance s'est considérablement accélérée après la Seconde Guerre mondiale. Lors de la levée des mesures de rationnement sur l'essence, la production a été réorientée vers

la fabrication intérieure d'automobiles. De plus, la promotion immobilière en banlieue a été considérablement subventionnée par la création de nouvelles institutions comme la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL).

La motorisation de masse et l'étalement des banlieues ont entraîné l'augmentation de la circulation automobile. Puis, sans fréquentation captive ni voies réservées, la vitesse du service de transport collectif a énormément ralenti. De nombreuses villes en Amérique du Nord s'étant habituées à ce que les compagnies de tramway paient des impôts sur leurs profits – et non à ce qu'elles reçoivent des subventions – il était difficile de considérer le transport collectif comme un service public. Avec la hausse d'attribution de subventions favorables à l'automobile, notamment par

la construction de nouvelles routes et de nouveaux réseaux routiers sans péage, et avec la perte de leur monopole en matière de promotion immobilière, les réseaux de transport collectif privés ont répondu à la perte de parts de marché dans le segment des déplacements par des réductions de services et des augmentations de tarifs. Ainsi commença un grand déclin partout en Amérique du Nord.

Même si l'environnement bâti du Canada est très semblable à celui des États-Unis, avec beaucoup d'étalement urbain, les réseaux de transport collectif canadiens surpassent ceux des États-Unis, simplement parce que le Canada a des niveaux de service de transport collectif plus élevés, particulièrement à Toronto, à Montréal et à Vancouver, où se trouvent 70 % des usager(ère)s. Cela tient au fait que le





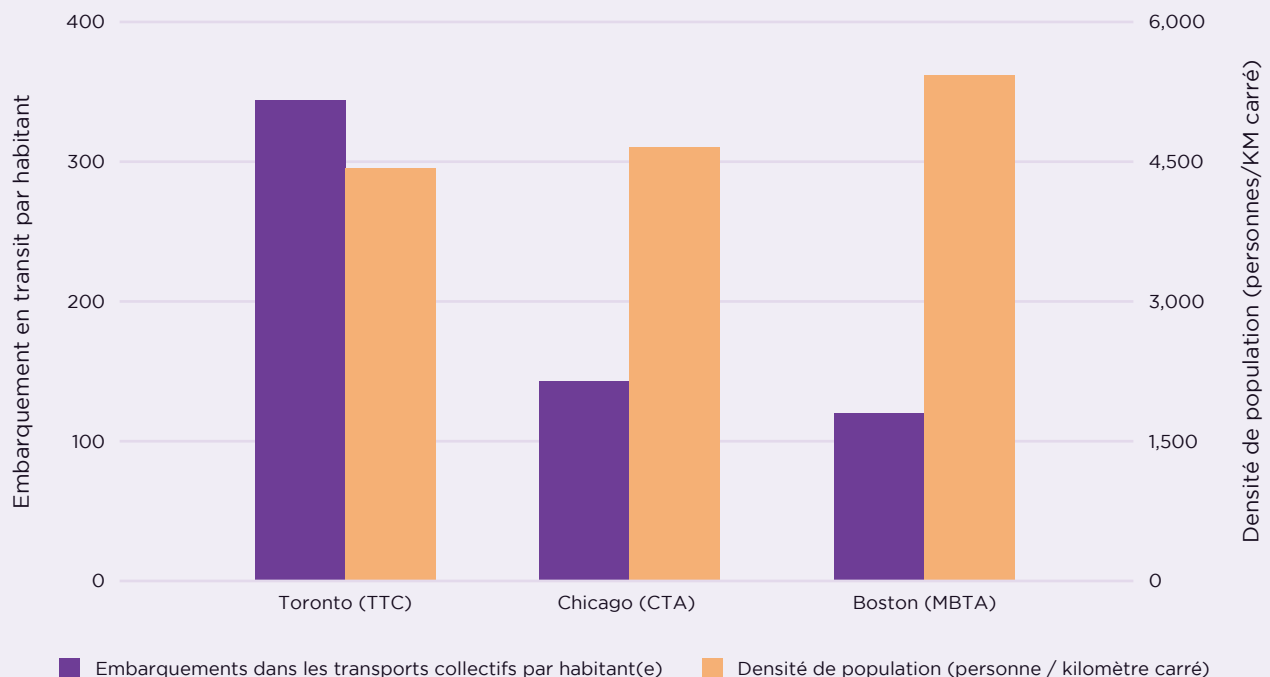
Canada a réagi de façon très différente à la crise financière d'après-guerre qui a frappé le transport collectif et démontre que la volonté politique y est pour quelque chose.

Entre 1950 et 1970, alors que l'exode d'après-guerre vers les banlieues et la propriété automobile individuelle battaient leur plein dans toute l'Amérique du Nord, l'achalandage par habitant(e) des réseaux de transport collectif aux États-Unis a chuté de plus des deux tiers. Au cours de cette même période, la TTC a été le seul réseau en Amérique du Nord à freiner ce déclin, allant

même jusqu'à augmenter son achalandage<sup>90</sup>. Ce succès repose sur deux différences majeures. La première est qu'alors que des réseaux de transport collectif dans les villes américaines sont demeurés entre les mains du secteur privé pendant une grande partie de cette période et ont été dirigés comme des entreprises, la Ville de Toronto a pris en charge l'administration du transport collectif en 1921, soit bien plus tôt que la plupart des villes américaines.

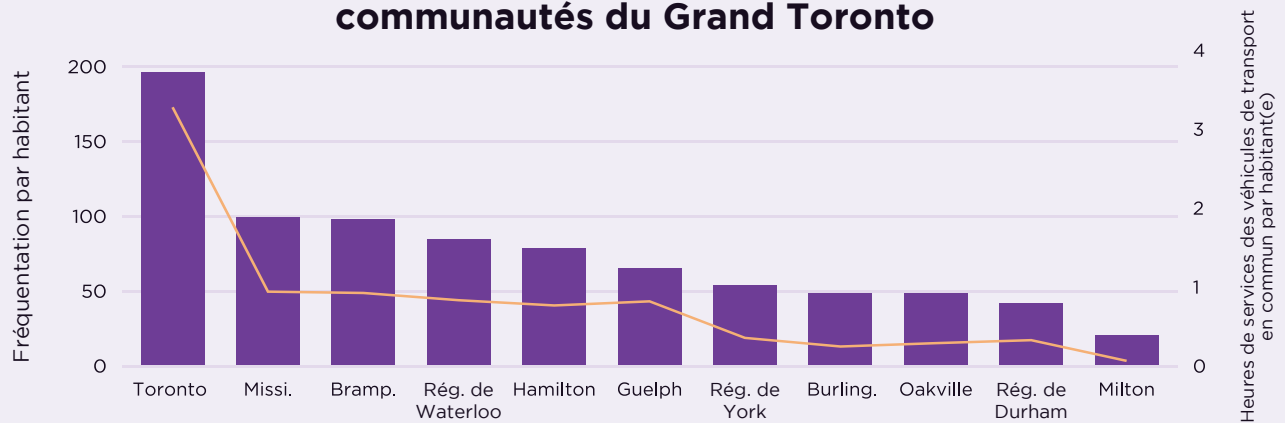
Cela est à l'origine de la deuxième différence, qui est encore plus importante.

## L'achalandage de la TTC : plus élevé que ses homologues américains



*Graphique produit à partir des données sur l'embarquement et la population servie de l'Association canadienne du transport urbain et de la National Transit Database de la Federal Transit Administration, ainsi que des données sur la densité de la population provenant du recensement du Canada de 2021 et du recensement des États-Unis de 2020.*

## Performance relative des transports collectifs dans les communautés du Grand Toronto



TRBOT (2023). *Needs improvement: Getting to World-Class Transit. Toronto Region Transit Report Cards*, juillet 2023. <https://bot.com/Resources/Resource-Library/Transit-Report-Cards>

Comme les réseaux de transport collectif américains devaient demeurer rentables, au lieu d'étendre le service dans les banlieues en croissance rapide, ils ont répondu à la perte de parts de marché par des réductions de service toujours plus importantes et se sont enfoncés dans une « spirale descendante »<sup>91</sup>.

À Toronto, la pression du public pour un service de transport collectif desservant les nouveaux centres commerciaux linéaires et des culs-de-sac, à la suite de la fusion métropolitaine a amené la TTC à élaborer un réseau complet de lignes d'autobus à haute fréquence en banlieue et à accepter une subvention publique pour le faire. Alors qu'on s'attendait à ce que ce projet

représente un fardeau coûteux pour le réseau, il a entraîné une explosion de l'achalandage, qui s'est poursuivie pendant une trentaine d'années<sup>92</sup>. Les usager(ère)s de la TTC représentent désormais le quart des usager(ère)s du transport collectif au Canada<sup>93</sup>.

À ce jour, l'achalandage du transport collectif à Toronto est nettement supérieur à celui de villes américaines équivalentes sur les plans de la taille, de l'utilisation des terrains et de la densité de population, tout simplement parce qu'on y offre un meilleur service d'autobus. En 2019, le réseau de transport collectif de Toronto comptait plus d'usager(ère)s que ceux de Chicago et de Boston, malgré une population urbaine plus petite<sup>94</sup>.

On peut encore observer une ligne de démarcation en matière de services et d'utilisation du transport collectif dans la région du Grand Toronto. En effet, dès que l'on quitte la zone de service de la TTC, les niveaux de services sont réduits de moitié dans les collectivités avoisinantes, et l'utilisation du transport collectif diminue de façon marquée. Cela relève du fait que les niveaux de service de transport collectif ont une incidence directe sur l'accessibilité du transport collectif. À Toronto, 96 % de la population et 93 % des emplois sont à distance de marche d'une ligne de transport collectif en service toute la journée, à une fréquence de 15 minutes ou moins. À Brampton, une ville en banlieue de Toronto, ces nombres diminuent à 34 % de la population et 34 % des emplois<sup>95</sup>.

Selon des comptes rendus historiques, c'est avec une grande réticence et sous la pression politique découlant de la fusion métropolitaine que la TTC a offert un niveau de service plus élevé que ce qui est considéré comme viable dans les zones suburbaines. Toutefois, cet accident historique a montré que, par la prestation d'un service concurrentiel à l'automobile, le cadre « décider et fournir » a permis d'augmenter l'achalandage même si l'aménagement du territoire y était défavorable.

Cette offre pourrait être reproduite dans d'autres collectivités en croissance au Canada. Brampton en est le parfait exemple.

Bien qu'elle soit encore loin derrière Toronto pour ce qui est de l'accessibilité au transport collectif, elle a affiché des chiffres impressionnants en matière d'achalandage, et ce, avec un simple réseau d'autobus à haute fréquence<sup>96</sup>. De 2009 à 2019, son achalandage a doublé, passant de 25,4 % à 50,4 %. De plus, son réseau de transport collectif a été le premier à se relever de la pandémie, enregistrant 30 % d'augmentation de l'achalandage entre l'été 2019 et l'été 2023<sup>97</sup>.

De nombreuses collectivités canadiennes peuvent faire circuler davantage d'autobus, ce qui peut contribuer à créer des modèles

**« CELA RELÈVE  
DU FAIT QUE LES  
NIVEAUX DE SERVICE  
DE TRANSPORT  
COLLECTIF ONT UNE  
INCIDENCE DIRECTE  
SUR L'ACCESSIBILITÉ  
DU TRANSPORT  
COLLECTIF. »**

d'aménagement du territoire plus denses et plus favorables au transport collectif<sup>98</sup>. Il s'agit d'un point important, car si le Canada souhaite afficher un rendement de classe mondiale en matière de transport collectif, il devra apporter des changements importants à ses habitudes d'aménagement afin d'encourager une plus grande densité dans nos villes.

### **Rétablir le lien entre le transport collectif et le logement**

Fondamentalement, le transport collectif sert à relier les gens et les lieux. Il faut que le plus grand nombre se trouve à proximité du réseau et il faut que le réseau desserve des lieux où ces gens veulent se rendre. On peut penser que cela va de soi ; or le transport collectif nord-américain est

rarement conçu en fonction de ce principe<sup>99</sup>. Au contraire, les réseaux sont souvent greffés à une infrastructure routière et à une forme urbaine conçue pour les automobiles, ou alors, à d'anciens couloirs ferroviaires aménagés pour le transport de longue distance. Ils sont souvent construits à l'écart des zones résidentielles denses, des commerces et des services, et ne sont pas pratiques pour les piéton(ne)s et les cyclistes<sup>100</sup>. On les aménage plutôt près de stationnements ou de routes dominées par les automobiles, loin des quartiers où vivent beaucoup de gens et des destinations intéressantes. Souvent, c'est parce qu'il est moins coûteux et moins controversé de faire les choses ainsi<sup>101</sup>. On continue à construire des réseaux de cette manière, et on s'étonne ensuite que, même des années plus tard,

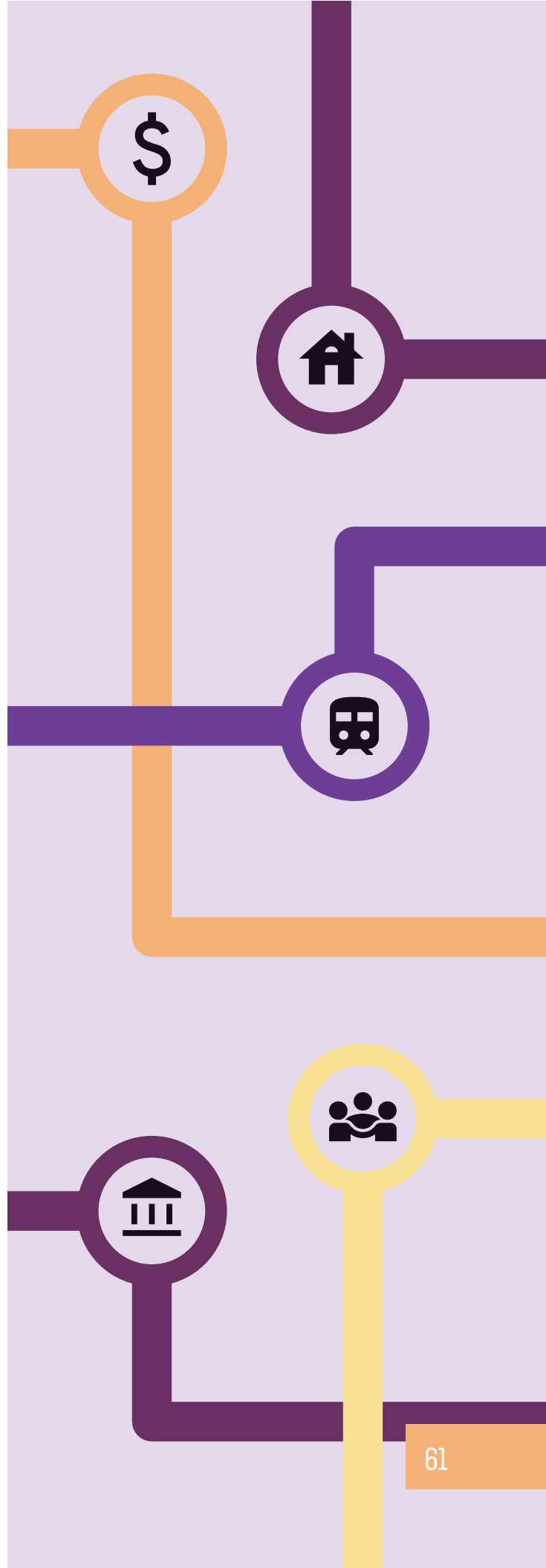


Représentation artistique de la future (2025) station Jeanne d'Arc du TLR (train léger) d'Ottawa, dans un terre-plein d'autoroute.

bien des gens continuent de choisir de se déplacer en véhicule personnel.

Dans certains cas, les stations les plus importantes sont, à tort, conçues comme un parc de stationnement incitatif<sup>102</sup>. Ce modèle cible uniquement les gens qui vont travailler en automobile et les attire en offrant des places de stationnement gratuites ou subventionnées, faisant économiser de l'argent aux usager(ère)s qui choisissent de ne pas se stationner plus près de leur travail. Impossible alors d'ériger des tours de logements sur le terrain entourant la station. On se fie alors à l'automobile pour « le premier et le dernier kilomètre » du déplacement, ce qui reflète la difficulté d'accès pour les personnes à pied, à vélo ou en autobus d'appoint. Ce système de trains de banlieue est généralement très lent en dehors des heures de pointe, ce qui rend l'infrastructure difficile à utiliser pour toutes sortes de déplacements en dehors du travail et pousse les gens à prendre leur véhicule pour ces déplacements<sup>103</sup>.

Metrolinx, exploitant du réseau GO dans la région du Grand Toronto et d'Hamilton, se targue d'être le plus grand fournisseur de places de stationnement gratuites en Amérique du Nord, avec 73 000 places. Seuls 15 % des passager(ère)s du réseau GO arrivent aux gares par un autre moyen que leur voiture<sup>104</sup>. Voilà qui témoigne d'un échec de la politique.



**« LA SOLUTION AUX CRISES DU LOGEMENT, DE L'ACCESSIBILITÉ ET DU CLIMAT CONSISTE À RELIER NOTRE POPULATION CROISSANTE À DES LOGEMENTS ABORDABLES, EFFICACES, SITUÉS À PROXIMITÉ DE TRANSPORTS COLLECTIFS FRÉQUENTS ET DE QUALITÉ.<sup>105</sup> »**

- Association canadienne du transport urbain, Le logement en jeu

Le gouvernement fédéral n'obtient pas des résultats optimaux de ses investissements dans le transport collectif, car souvent ces derniers ne s'accompagnent pas de mesures qu'il faudrait mettre en œuvre dans l'aménagement du territoire afin d'améliorer l'efficacité du système. Les zones résidentielles denses à proximité des stations sont notamment un bon moyen d'augmenter l'achalandage du réseau. De surcroît, quand il n'y a pas de planification en amont, il peut y avoir des « déménagements reliés au transport collectif »<sup>106</sup>, c'est-à-dire que le coût élevé des terrains près des stations pousse les promoteurs immobiliers à bâtir surtout des logements relativement chers, et par

conséquent, les personnes qui dépendent le plus du transport collectif — les personnes à faible revenu — n'ont souvent pas les moyens d'habiter à proximité de ces services<sup>107</sup>. Il serait par ailleurs dommage que les économies réalisées en matière de mobilité soient annulées par des augmentations de la facture du logement.

À Toronto, par exemple, il existe une foule de zones résidentielles à faible densité près des stations de transport collectif rapide où il serait possible de construire plus de logements. Il y a aussi beaucoup de gens qui vivent dans des quartiers plus vieux, à faible densité de logements et près des transports collectifs rapides.

Ceux-ci sont généralement plus abordables et il serait important de protéger leur accessibilité financière. Parallèlement à une meilleure offre de logements à proximité des transports collectifs, il est essentiel de recourir à certains mécanismes d'intervention, notamment ceux qui suivent, pour protéger les locataires des logements abordables existants : investissements dans les logements sociaux, réglementation des loyers, obligation de fournir des logements de remplacement (avec un droit de retour au même coût) et obligation de reloger les locataires en leur offrant de l'aide financière pour trouver un logement temporaire et couvrir les frais de déménagement.

Ce sont les municipalités qui détiennent les rênes des projets de logements, notamment en régissant le zonage. Or, les efforts visant à augmenter la densité et le nombre de logements sont souvent entravés par l'opposition locale, qui évoque une augmentation trop importante de la circulation ou la perte de places de stationnement. Pour beaucoup, il est inconcevable que les nouveaux(-elle)s habitant(e)s d'un quartier puissent vivre sans véhicule, et cette croyance découle en partie du manque de fiabilité dans les services de transport collectif existants. Pour guérir ce virulent syndrome du « pas dans ma cour », l'une des solutions évidentes à la portée des municipalités consiste à fournir d'excellents services de transport collectif afin que les gens cessent d'associer

**« LES PERSONNES QUI DÉPENDENT LE PLUS DU TRANSPORT COLLECTIF N'ONT SOUVENT PAS LES MOYENS D'HABITER À PROXIMITÉ DE CES SERVICES. IL SERAIT PAR AILLEURS DOMMAGE QUE LES ÉCONOMIES RÉALISÉES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOIENT ANNULÉES PAR DES AUGMENTATIONS DE LA FACTURE DU LOGEMENT. »**



l'augmentation du nombre de logements dans un quartier à une intensification de la circulation.

Or, les municipalités n'ont pas une capacité budgétaire suffisante pour financer la construction de grands projets d'immobilisations et ne disposent pas des sources de revenus nécessaires pour soutenir les hauts niveaux de service de transport collectif qui s'imposent pour des changements marqués dans les habitudes de transport de la population. Pendant des dizaines d'années, les gouvernements fédéraux et provinciaux successifs ont « transféré » leurs responsabilités aux municipalités sans donner à celles-ci les ressources fiscales pour s'en acquitter. Conséquence : la plupart des municipalités se font imposer plus de politiques qu'elles n'en créent en matière de réduction des émissions dues au transport.

En l'absence d'exigences législatives et de critères de financement rigoureux de la part du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, il est peu probable que les municipalités modifient leur approche des transports et de l'urbanisme à l'échelle et au rythme requis pour atteindre les objectifs nationaux en matière de climat<sup>108</sup>. Selon des recherches en économie des transports, puisque les administrations municipales ne prennent en compte que les avantages pour leurs propres résident(e)s et non les retombées

externes qui touchent d'autres régions – comme la pollution –, elles ne fixeront jamais le prix des titres de transport collectif et la fréquence du service à des niveaux optimaux<sup>109</sup>. Seuls des ordres de gouvernement supérieurs peuvent absorber à l'interne le coût des externalités et fournir les subventions nécessaires pour un transport collectif qui maximise le bien-être (ex. tarifs bas et niveaux de service élevés).

La solution à ce problème consiste, pour le gouvernement fédéral, à assortir de conditions ses investissements dans les infrastructures de transport collectif. De cette façon, les fonds ne pourraient donc être octroyés que si des normes d'aménagement du territoire étaient respectées. Une stratégie d'investissement dans le logement abordable à proximité des services de transport collectif doit être mise en place, et les fonds de fonctionnement accordés aux réseaux de transport collectif doivent être axés sur la performance afin de soutenir une augmentation des niveaux de service qui provoqueront des changements nécessaires dans les habitudes de déplacement des gens. Tant que les niveaux de service des transports collectifs ne s'amélioreront pas considérablement, les changements à l'aménagement du territoire visant à augmenter la densité et l'offre de logements seront très difficiles à réaliser, car ces changements nécessitent une réduction de l'espace consacré au stationnement.



# RECOMMANDATIONS POLITIQUES DÉTAILLÉES

## **1 : Financer les opérations de transport collectif pour favoriser une hausse de l'achalandage**

Pour s'assurer que les investissements publics dans le transport collectif améliorent réellement l'achalandage et le coût de la vie, plutôt que de multiplier les capacités de service inutilisées, le futur Fonds permanent pour le transport en commun doit soutenir le fonctionnement des services de transport collectif, et celui-ci doit être considéré comme une catégorie de financement tout aussi importante que les investissements dans les projets de transport collectif.

Dans la mesure où le gouvernement fédéral absorberait 40 % de la hausse du financement du fonctionnement nécessaire à cette augmentation des services, nous estimons que cela représenterait un coût financier de 35,4 milliards de dollars au cours des 12 prochaines années (2024-2035), lequel s'ajoute aux engagements existants, soit une moyenne d'environ 3

milliards de dollars par an. Il s'agirait donc d'investir deux fois plus que les 3 milliards de dollars en immobilisations déjà promis pour le transport collectif dans le cadre du Fonds permanent pour le transport en commun.

À titre de comparaison, cette dépense pourrait être entièrement financée en augmentant d'un seul point de pourcentage le taux général de l'impôt fédéral applicable aux profits des sociétés<sup>110</sup> : cette somme représenterait environ 0,5 % des dépenses fédérales totales prévues en 2024<sup>111</sup>, soit moins que le total des subventions prévues pour les usines de fabrication de batteries de Northvolt, Volkswagen et Stellantis-LGES (43,6 milliards de dollars). Ce montant serait plutôt comparable au financement prévu pour la construction du pipeline Trans Mountain (30,9 milliards de dollars)<sup>113</sup>, un projet conçu pour transporter du pétrole, et non des gens.

Les gouvernements provinciaux ont aussi un rôle important à jouer, car ils doivent fournir aux villes de nouveaux outils pour générer des revenus (ex. accès aux recettes des impôts sur le revenu, des taxes de vente ou des charges sociales) qui financeront les services municipaux comme le transport collectif, le développement des programmes qui fournissent des fonds de fonctionnement pour le transport collectif ou la création de tels programmes.

La balance des coûts estimés pour l'augmentation des services de transport collectif dans les provinces, basée sur le pourcentage de l'achalandage de chaque province sur le total national du transport collectif de 2024 à 2035, est de 21,9 milliards de dollars pour l'Ontario (environ 1,8 milliard de dollars par année), 14,6 milliards de dollars pour le Québec (environ 1,2 milliard de dollars par année) et 7,6 milliards de

dollars pour la Colombie-Britannique (environ 640 millions de dollars par année).

Un tableau d'estimation exhaustif du coût fiscal par province et région, divisé par le pourcentage de l'achalandage national, se trouve à l'annexe 1.

Un tel programme devrait avoir pour objectifs de veiller à ce que les immobilisations financées par le gouvernement fédéral soient utilisées à bon escient avec des niveaux de service élevés, de réduire les importantes inégalités régionales en matière d'offre de services de transport collectif, d'offrir des mesures incitatives adéquates pour que les systèmes de transport collectif s'adaptent aux nouveaux besoins en déplacement et de réaliser une croissance rentable à long terme au rythme dicté par un nouvel objectif national (doubler l'achalandage par rapport



aux chiffres de 2023 et réduire de 35 % le nombre de véhicules-kilomètres parcourus par personne).

Il est possible de remplir cette mission en distribuant un montant de financement de base à toutes les collectivités dotées d'un système de transport collectif, calculé en fonction de leur pourcentage d'achalandage par rapport au national. Des ententes de partage des coûts et de financement peuvent être négociées dans le cadre d'accords trilatéraux entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les municipalités, un peu comme ceux du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada et du Fonds pour le développement des collectivités du Canada.

De plus, ce système de financement du fonctionnement devrait inclure un volet incitatif du gouvernement fédéral pour encourager l'exploitation efficace des transports collectifs<sup>14</sup>. Il pourrait par exemple s'agir d'une subvention de fonctionnement supplémentaire d'un dollar (indexée sur l'inflation) pour chaque usager(ère) après que le seuil d'achalandage de 2019 ait été dépassé, ou de primes calculées en fonction du nombre de kilomètres de voies réservées au transport collectif. Ces mesures favoriseraient une répartition plus efficace des améliorations de service là où la demande est la plus latente. Elles inciteraient aussi les réseaux à apporter des améliorations pour encourager

**« IL EST POSSIBLE  
DE REMPLIR  
CETTE MISSION  
EN DISTRIBUANT  
UN MONTANT DE  
FINANCEMENT DE  
BASE À TOUTES LES  
COLLECTIVITÉS  
DOTÉES D'UN  
SYSTÈME DE  
TRANSPORT  
COLLECTIF, CALCULÉ  
EN FONCTION DE  
LEUR POURCENTAGE  
D'ACHALANDAGE  
PAR RAPPORT AU  
NATIONAL. »**

l'achalandage, comme des voies réservées aux autobus, et constitueraient un excellent incitatif pour l'utilisation d'un montant de financement de base afin de revenir plus rapidement aux niveaux d'achalandage prépandémiques.

## **2 : Lier la situation en matière de logement aux sommes injectées dans le transport collectif**

Les paliers de gouvernement supérieurs, qui investissent des milliards de dollars dans de grands projets de transport collectif, sont en droit de demander aux municipalités de respecter certaines conditions, et d'aider à la concrétisation des projets en appliquant des politiques d'attribution des fonds et en veillant à l'optimisation des ressources sur les plans social, économique et environnemental.

Les projets d'investissement financés par les fonds réservés aux projets de grande envergure devraient tous inclure des ententes sur les politiques d'appui (EPA) qui s'harmonisent aux directives fédérales en matière d'aménagement du territoire. Ces EPA sont d'ailleurs obligatoires dans les analyses de rentabilité pour les projets d'investissement dans le transport collectif en Colombie-Britannique. De telles ententes ont donc été signées pour le projet de SkyTrain entre Surrey et Langley et pour le projet de métro Broadway à Vancouver. On reconnaît dans ces ententes que les municipalités sont compétentes en matière

de politiques d'aménagement du territoire, mais aussi que la réussite d'un projet de transport collectif nécessite des politiques complémentaires visant par exemple l'augmentation de la densité résidentielle, l'amélioration de la connectivité entre les transports collectifs et les infrastructures de transport actif, et l'aménagement de quartiers mixtes dotés de commerces et de services.

Le gouvernement fédéral devrait établir des normes claires et expliquer ce qui doit être inclus dans les EPA pour que le financement soit accordé. En outre, toutes les stations de transport collectif financées par le gouvernement fédéral devraient se trouver dans une zone dont la densité résidentielle est prédéfinie, et les exigences minimales de stationnement pour tous les ensembles résidentiels dans un rayon de 800 mètres d'une station de transport collectif public devraient être abolies.

Il faudrait aussi encourager les réseaux de transport collectif à faire évoluer la vocation de leurs stationnements, par exemple les stationnements incitatifs, en les transformant en logements et en aménagements urbains. Or, pour que les réseaux de transport collectif cessent d'être des exploitants de stationnement, il faudra commencer à offrir des solutions de transport pour couvrir « le premier et le dernier kilomètre ». Les grandes stations seront ainsi plus faciles d'accès, que ce soit

pour les gens qui se déplacent en autobus, à pied, en fauteuil roulant ou à vélo au lieu de prendre leur véhicule.

Parmi les conditions des EPA, on doit donc compter la bonne intégration des projets aux réseaux d'autobus, l'ajout de correspondances sûres avec les transports

**« S'ILS SONT  
RENDUS  
DISPONIBLES, LES  
VILLES DEVRAIENT  
UTILISER LES FONDS  
PUBLICS POUR LE  
FONCTIONNEMENT  
DU TRANSPORT  
COLLECTIF AFIN DE  
S'ADAPTER AUX  
HABITUDES DE  
TRANSPORT POST-  
PANDÉMIQUES. »**

actifs et l'accessibilité entière de ces derniers. Le gouvernement fédéral devrait également veiller à ce que cette exigence soit appuyée par le Fonds pour le transport actif du gouvernement fédéral, c'est-à-dire qu'il faudra voir s'il existe des possibilités de financement pour les projets qui laissent une plus grande place aux transports actifs, incluant un financement total des programmes de vélos en libre-service gérés par les transporteurs collectifs et l'installation de stationnement de vélos sécurisés autour des grands pôles du réseau.

### **3 : Faire progresser les objectifs d'équité en matière de transport collectif**

S'ils sont rendus disponibles, les villes devraient utiliser les fonds publics pour le fonctionnement du transport collectif afin de s'adapter aux habitudes de transport post-pandémiques. Parmi ces changements, nommons l'amélioration des options de transport pour les déplacements autres que ceux pour se rendre au travail, comme pour aller visiter des proches, accéder à des services ou faire des courses. Ce soutien financier permettra aux réseaux de transport collectif de gagner en stabilité financière en réduisant leur dépendance à l'égard des recettes provenant d'un seul type de déplacement, à savoir les trajets domicile-travail tout en répondant aux besoins de déplacement des populations vulnérables. Les personnes qui appartiennent à ces groupes ont tendance à effectuer davantage de déplacements en dehors des heures de

pointe, c'est-à-dire, dans le contexte actuel, aux heures où il y a le moins de service.

Les structures actuelles de financement du transport collectif ont entraîné une augmentation du prix des titres de transport qui est systématiquement plus rapide que l'inflation, ce qui contredit les mesures visant à encourager des habitudes de transport durables grâce à des signaux de prix, comme la taxe sur le carbone. Les villes devraient être autorisées à utiliser les fonds de fonctionnement pour réduire le tarif du transport collectif pour les usager(ère)s, et encore plus pour les usager(ère)s à faible revenu. Cela permettrait d'envoyer le bon signal de prix pour du transport collectif plus populaire et plus inclusif sur le plan social.

Les fonds de fonctionnement fédéraux peuvent également permettre de corriger d'importantes inégalités régionales. Le Manitoba, la Saskatchewan et les provinces de l'Atlantique ont des réseaux de transport collectif par autobus et des niveaux de service de transport par habitant(e) bien inférieurs à la moyenne nationale. De nombreuses villes de ces régions ont des réseaux de transport collectif caractérisés par de longues lignes pleines de détours, des services peu fréquents et des heures de service réduites (pas de service après 22h ou le dimanche, par exemple). Les fonds de fonctionnement profiteraient avant tout à ces régions, qui pourraient augmenter la

fréquence des autobus, alors qu'elles sont actuellement celles qui souffrent le plus de la partialité du gouvernement fédéral en matière d'investissement.

Les personnes les plus susceptibles d'utiliser le transport collectif, soit – de manière disproportionnée – les populations vulnérables, doivent avoir les moyens de vivre à proximité de ces services.

Afin d'éviter les « déménagements reliés au transport collectif », les EPA devraient exiger des municipalités qu'elles mettent en place des stratégies de lutte contre ce phénomène, par exemple l'obligation de fournir des logements de remplacement (avec un droit de retour au même coût) et l'obligation de reloger les locataires en leur offrant une aide financière pour trouver un logement temporaire et couvrir les frais de déménagement.

Les coûts d'acquisition des terrains représentent l'un des principaux obstacles à la construction d'infrastructures de transport collectif à proximité des zones denses, où ce type de service serait le plus avantageux. L'acquisition de terrains devrait donc être admissible aux fonds d'immobilisation, surtout si ces terrains sont utilisés pour la construction de logements sociaux près des grands pôles de transport collectif. Toutefois, pour éviter que cette mesure ne gonfle les prix des terrains, elle devrait être subordonnée à une stratégie municipale

visant à atténuer la spéculation foncière en rassemblant de manière proactive des parcelles de terrain à exproprier avant que le projet de transport collectif ne soit rendu public<sup>15</sup>. Des modifications aux lois provinciales pourraient s'imposer.

#### **4 : Établir des exigences en matière d'approvisionnement en autobus et en matériel roulant zéro émission**

Les fonds d'immobilisation fédéraux doivent soutenir la transition vers des véhicules de transport collectif à zéro émission, y compris pour les autobus et les trains. Au lieu de financer des projets d'électrification et d'achats ponctuels, le gouvernement fédéral devrait plutôt faire en sorte que l'électrification des flottes deviennent une condition au financement permanent et continu via les fonds d'immobilisation. Le gouvernement fédéral devrait aussi établir des exigences d'approvisionnement progressif en véhicules de transport collectif à zéro émission comme condition de financement fédéral. Le fédéral pourrait s'inspirer du Québec qui exigera dès 2026 que tous les nouveaux véhicules acquis par les sociétés de transport et bénéficiant de subventions provinciales soient électriques.

Ces exigences doivent être flexibles et adaptées à la taille des collectivités et des réseaux de transport collectif. En outre, il faut à tout prix éviter de confier un « mandat non financé » aux réseaux. Les véhicules de transport collectif à zéro émission coûtent

plus cher que ceux qui roulent au diesel : il est important d'en tenir compte et d'ajuster le financement en conséquence. C'est un point crucial, car l'élargissement des services ne devrait pas faire concurrence à l'électrification du parc de véhicules en raison de ressources limitées.

Selon la modélisation de Dunsky Énergie + Climat, les coûts d'acquisition cumulés liés à l'introduction progressive d'exigences en matière d'acquisition d'autobus à zéro émission d'ici 2035 s'élèveraient à 4,53 milliards de dollars de plus que le financement existant et disponible grâce au Fonds pour le transport collectif à zéro émission et à la Banque de l'infrastructure du Canada. Cela n'inclut pas les coûts associés aux infrastructures de recharge des autobus à zéro émission ni à l'agrandissement potentiel des stationnements pour accueillir lesdites infrastructures. Ces coûts n'ont d'ailleurs pas été estimés, car ils dépendent fortement du contexte local de chaque réseau.

#### **5 : Définir des cibles claires de transfert modal et de réduction des véhicules kilomètres parcourus**

Selon la modélisation de Dunsky Énergie + Climat commandée par Environmental Defence et Équiterre, le Canada pourrait doubler l'achalandage de son transport collectif par rapport à 2023 grâce aux interventions politiques ciblées qui sont décrites dans le présent rapport.

Cette hausse fulgurante comprend une augmentation de 91 % de l'achalandage attribuable à ces interventions ainsi que la croissance normale attribuable à l'accroissement de la population.

Avec l'atteinte de cet objectif, le pourcentage de déplacements en transport collectif dans l'ensemble du Canada passerait de 10 % en 2019 à 22 % en 2035, soit plus du double. Dans les métropoles (Toronto, Montréal, Vancouver), il passerait à 47 % et à 20 % dans les villes de taille moyenne (Winnipeg, Edmonton, Québec, Ottawa). Si l'on calcule la moyenne de ces grandes villes, la part modale des transports collectif serait de 33 % en 2035. Globalement, cela se traduit aussi par une réduction de 35 % du nombre de véhicules-kilomètres parcourus, si l'on tient compte des avantages liés à l'augmentation de la densité résidentielle.

Par conséquent, nous recommandons au gouvernement fédéral de se donner l'objectif de doubler l'achalandage dans le transport collectif d'ici 2035 par rapport aux niveaux de 2023 et d'adopter un objectif de réduction de 35 % des véhicules-kilomètres parcourus à l'échelle du pays d'ici 2035.

Ces objectifs sont réalisables si le gouvernement fédéral subordonne les ententes de financement du transport collectif conclues avec les grandes villes à l'élaboration de plans de mobilité urbaine

durable (PMUD) dans ces municipalités. Les PMUD sont la pierre angulaire des politiques européennes en matière de mobilité urbaine<sup>116</sup>. En effet, la Commission européenne recommande vivement aux villes européennes de toutes tailles d'adopter le concept des PMUD, et dispose de ressources, d'outils et de guides financés par l'Union européenne pour la création et la mise en œuvre de ces plans.

Le Canada devrait en faire autant<sup>117</sup>. Notons que la province de Québec avait prévu le développement de plans de mobilité durable intégrée (PMDI) par les municipalités et les municipalités régionales de comté (MRC) dans le plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030 du Québec, mais cette exigence est actuellement mise sur pause, le temps de l'élaboration de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire<sup>118</sup>.

Différentes combinaisons de modifications du transfert modal dans les villes canadiennes pourraient permettre au gouvernement fédéral de réaliser ces objectifs, selon la répartition de la croissance de l'achalandage. Le gouvernement fédéral devrait définir, dans les ententes de financement de transport collectif conclues avec les grandes villes, des objectifs minimaux de transfert modal qui, collectivement, permettraient d'atteindre l'objectif fixé pour l'ensemble du Canada.



Comme l'illustre la répartition des parts modales dans notre modèle, les grandes villes seront probablement les plus touchées par ces changements. C'est dans les grandes villes que l'augmentation de l'achalandage coûte le moins cher, car les économies d'échelle et la densité résidentielle élevée font en sorte que le coût marginal de fonctionnement par usager(ère) de transport collectif y est moindre<sup>19</sup>.

Le gouvernement fédéral devrait également charger Statistique Canada de réaliser une Enquête nationale sur les déplacements des ménages afin d'avoir une meilleure vue d'ensemble des parts modales, surtout en dehors des grandes villes, où il n'y a pas de suivi à l'heure actuelle et où les seules données existantes sur les besoins en déplacement concernent le navettage. Bon nombre de pays comparables au nôtre réalisent actuellement des enquêtes nationales sur les déplacements des ménages, notamment les États-Unis, le Royaume-Uni, la Nouvelle-Zélande, la France, l'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas, la Belgique, la Suisse, l'Italie, le Danemark, la Suède, la Norvège, la Finlande et Israël.

Des enquêtes locales plus riches en données permettraient de faire le suivi des objectifs propres à chaque ville, et Infrastructure Canada pourrait financer la création d'enquêtes locales sur les déplacements des ménages dans les grandes villes où de telles recherches n'ont pas encore été menées.

Compte tenu des besoins pressants en matière d'investissement, nous recommandons également que la date de lancement du programme de financement permanent du transport collectif soit devancée à 2024 au lieu de 2026.

**« DIFFÉRENTES  
COMBINAISONS DE  
MODIFICATIONS DU  
TRANSFERT MODAL  
DANS LES VILLES  
CANADIENNES  
POURRAIENT  
PERMETTRE AU  
GOUVERNEMENT  
DE RÉALISER CES  
OBJECTIFS, SELON  
LA RÉPARTITION DE  
LA CROISSANCE DE  
L'ACHALANDAGE. »**

# CONCLUSION: SE DOTER DES TRANSPORTS COLLECTIFS DONT NOUS AVONS BESOIN

Les habitudes de déplacement actuelles ne sont pas le résultat de choix individuels des consommateur(-trice)s qui évoluent dans un marché libre.

Elles ne sont pas propres à la culture d'un pays. Il s'agit plutôt du fruit de toute une gamme de politiques publiques qui se renforcent mutuellement<sup>120</sup>. Les gens se tournent naturellement vers les manières les plus pratiques de satisfaire leurs besoins quotidiens. Les modes de transport que le gouvernement choisit de subventionner, les règlements sur l'aménagement du territoire en ce qui concerne la densité résidentielle et le stationnement, sont autant de facteurs qui influencent la façon dont

les gens décident de se déplacer<sup>121,122,123</sup>. Ces décisions stratégiques expliquent pourquoi de nombreux pays comparables au Canada affichent de bien meilleurs résultats en matière de transport, et un plus grand nombre de gens qui se déplacent à pied, à vélo ou en transport collectif. Le Canada peut tirer des leçons de ces pays.

En transformant notre façon d'aborder les politiques de transport collectif, nous pouvons générer des retombées

économiques positives, favoriser l'équité sociale et produire des résultats concrets pour le climat.

Prenons les Pays-Bas, réputés pour leur culture du vélo. Ce n'est pas par magie que près du tiers de tous les déplacements s'y font à vélo, mais plutôt grâce à un mouvement social engagé sur le plan politique qui a réussi à faire modifier les politiques du pays. Après la Seconde Guerre

mondiale, à l'instar de nombreux pays occidentaux, les Pays-Bas sont rapidement devenus des adeptes du moteur et de plus en plus de gens ont adopté la voiture comme mode de transport. De 1950 à 1970, les déplacements à vélo ont chuté de 80 % à 20 %. Les rues étaient engorgées par la circulation, entraînant un nombre sans précédent de décès de piéton(ne)s, incluant des enfants.



Des militant(e)s de Stop de Kindermoord à la Chambre des représentants d'Amsterdam un an après le décès de plus de 400 enfants dans des accidents de la route.

**Photo :** Fotocollectie Anefo/Society for the Nationaal Archief

C'est ainsi qu'est né un mouvement au slogan tout simple : Stop de Kindermoord (« arrêtez de tuer les enfants » [traduction libre])<sup>124</sup>. On a alors créé l'Union néerlandaise des cyclistes, qui organisait des rassemblements à vélo durant lesquels une foule de cyclistes s'emparaient de rues particulièrement dangereuses ou se lançaient dans l'action directe en peignant illégalement des pistes cyclables sous le couvert de la nuit. Au fil du temps, ces mesures ont mené à d'importantes modifications des politiques dans les années 1980, ce qui a permis aux Pays-Bas de devenir la nation cycliste que nous connaissons aujourd'hui, et d'ainsi réduire de 90 % le nombre d'accidents mortels sur les routes<sup>125</sup>.

Généralement, pour modifier les habitudes de transport des gens, il suffit de rendre le transport collectif abordable, fiable et facile d'utilisation, en veillant à ce qu'il desserve efficacement les endroits où les gens vivent et veulent aller, tout en faisant de la voiture un mode de transport moins pratique et plus cher<sup>126</sup>. Cette formule a fait ses preuves partout où elle a été appliquée, y compris dans les pays développés et riches où le revenu moyen est élevé.

Depuis 1990, le taux de déplacements en voiture à Paris a diminué de 45 %. Les déplacements en transport collectif, quant à eux, ont augmenté de 30 %, et ceux à vélo se sont multipliés par dix. Parallèlement,

le nombre d'accidents mortels sur les routes a chuté de 40 % depuis 2010<sup>127</sup>. Ces résultats découlent d'un effort concerté des administrations municipales successives qui ont travaillé à l'expansion du transport collectif en tout en réattribuant l'espace urbain aux gens plutôt qu'aux voitures<sup>128</sup>.

La ville de Tokyo, au Japon, a réussi à réduire sa part modale de déplacements en voiture à un taux étonnamment bas de 12 %. En revanche, son réseau de métro transporte 3,9 milliards d'usager(ère)s par année, soit plus que n'importe où ailleurs dans le monde<sup>129</sup>. Au Japon, le coût des péages autoroutiers est le plus élevé au monde (en moyenne 22 dollars américains aux 100 kilomètres). De plus, dans les zones urbaines, il est interdit de posséder une voiture sans le shako shomeisho, un certificat spécial qui prouve que la personne a son propre espace de stationnement. Depuis 1957, le stationnement de nuit sur rues est aussi interdit à Tokyo. À Madrid, en Espagne, on trouve l'un des réseaux ferroviaires de transport collectif les plus vastes au monde, comptant 242 stations et près de 290 kilomètres de voies ferrées. De 1995 à 2003, soit une courte période de 8 ans, le rythme de construction des métros a connu un essor spectaculaire : près de 145 kilomètres d'infrastructures ferroviaires construites pendant une période de deux cycles électoraux. Cette poussée de construction de transport ferroviaire d'une ampleur, d'une portée et d'une rapidité

sans précédent a depuis été surnommée « le miracle de Madrid<sup>131</sup> ». À titre de comparaison, le réseau de métro de Toronto dans son entièreté (lignes 1 à 4), construit de 1954 à 2002, compte environ 77 kilomètres à l'heure actuelle.

Bref, il est possible de transformer les habitudes de déplacement dans les pays riches et développés comme le Canada en faisant certains choix politiques, et il est possible de le faire promptement. Que l'on aborde la question du point de vue de la crise climatique, de la crise du logement ou du bien-être urbain, on ne devrait plus avoir besoin de justifier l'importance du transport collectif au sein des collectivités du pays. D'importants efforts s'imposent pour un développement rapide des réseaux de transport collectif au Canada, lequel permettra d'offrir une véritable solution de rechange à la voiture. Il faut agir sans tarder : à cause de l'urgence climatique, certes, mais aussi pour protéger la viabilité financière et la résilience des réseaux de transport collectif.

Cela implique nécessairement l'adoption d'une approche « décider et fournir », qui peut à la fois opérer des changements concrets dans les collectivités locales à l'échelle du pays quant au niveau et à la qualité du service fourni, mais aussi permettre aux réseaux de s'adapter aux nouvelles habitudes de déplacement tout en fournissant un service plus équitable.

C'est la meilleure façon de répondre à la baisse d'achalandage qui a suivi la pandémie et d'enrayer les réductions de service et la déclin qui s'ensuit. Comme l'explique le présent rapport, il est impératif de ne pas répéter les erreurs commises dans notre

**« IL N'Y A AUCUNE  
RAISON POUR QU'UN  
PAYS RICHE ET  
DÉVELOPPÉ COMME  
LE CANADA NE  
PUISSE PAS FOURNIR  
À SA POPULATION  
UN SERVICE AUSSI  
ESSENTIEL QU'UN  
TRANSPORT  
COLLECTIF RAPIDE,  
ABORDABLE,  
PRATIQUE ET  
FIABLE. »**

propre passé et dans l'histoire des pays auxquels on se compare, et de ne pas laisser cette situation se reproduire.

Il n'y a aucune raison pour qu'un pays riche et développé comme le Canada ne puisse pas fournir à sa population un service aussi essentiel qu'un transport collectif rapide, abordable, pratique et fiable. Les Canadiennes et Canadiens méritent certainement ce que les autres pays riches et développés offrent déjà à leur population, comme un acquis en échange de leur participation à la société. Partout dans le monde, on trouve des exemples prouvant qu'il est possible de transformer le visage de la mobilité dans notre pays. Il faudra d'importants investissements publics, mais

nous pouvons également tirer des leçons d'autres pays pour nous assurer de réaliser nos objectifs d'une manière rentable qui ferait en sorte que le public en ait pour son argent<sup>132</sup>. Le présent rapport fournit au gouvernement fédéral, aux gouvernements provinciaux et aux administrations municipales des recommandations politiques afin d'opérer ces changements. Nous espérons qu'ils auront le courage de les suivre.

**Ensemble, nous pouvons nous doter des réseaux de transport collectif dont nous sommes dignes.**





# ANNEXE 1 : ESTIMATION DES COÛTS POUR LES GOUVERNEMENTS

Politiques modélisées, tableau d'estimation des coûts financiers pour les gouvernements

Année	Coût net des dépenses de fonctionnement pour le gouvernement	Électrification des autobus (approvisionnement)	Part fédérale (40 %)
2024	2 424,5 M\$	38 M\$	985 M\$
2025	3 935,1 M\$	117 M\$	1 620,8 M\$
2026	5 279 M\$	370 M\$	2 259,6 M\$
2027	6 377 M\$	468 M\$	2 738 M\$
2028	7 403,3 M\$	383 M\$	3 114,5 M\$
2029	8 065,2 M\$	449 M\$	3 405,7 M\$
2030	8 574,5 M\$	515 M\$	3 635,8 M\$
2031	8 914,6 M\$	514 M\$	3 771,4 M\$
2032	9 193,1 M\$	513 M\$	3 882,4 M\$
2033	9 423,6 M\$	513 M\$	3 974,6 M\$
2034	9 490,8 M\$	327 M\$	3 927,1 M\$
2035	9 461,4 M\$	326 M\$	3 915 M\$

Année	Colombie-Britannique	Prairies	Ontario	Québec	Atlantique
2024	220,1 M\$	184,8 M\$	630,9 M\$	421,1 M\$	19,2 M\$
2025	362,3 M\$	304,1 M\$	1038,1 M\$	692,9 M\$	31,6 M\$
2026	505 M\$	424 M\$	1447,3 M\$	966 M\$	44,1 M\$
2027	611,9 M\$	513,8 M\$	1753,7 M\$	1170,5 M\$	53,4 M\$
2028	696,1 M\$	584,4 M\$	1994,8 M\$	1331,5 M\$	60,7 M\$
2029	761,2 M\$	639,1 M\$	2181,3 M\$	1455,9 M\$	66,4 M\$
2030	812,6 M\$	682,3 M\$	2328,7 M\$	1554,3 M\$	70,9 M\$
2031	842,9 M\$	707,7 M\$	2415,6 M\$	1612,3 M\$	73,5 M\$
2032	867,7 M\$	728,5 M\$	2486,7 M\$	1659,7 M\$	75,7 M\$
2033	888,3 M\$	745,8 M\$	2545,8 M\$	1699,2 M\$	77,5 M\$
2034	877,7 M\$	736,9 M\$	2515,3 M\$	1678,8 M\$	76,6 M\$
2035	875 M\$	734,6 M\$	2507,5 M\$	1673,6 M\$	76,3 M\$

**Remarque sur l'établissement des coûts :**

Le coût net des dépenses de fonctionnement pour le gouvernement se fonde sur le total des dépenses de fonctionnement supplémentaires calculé par Dunsky Énergie + Climat, qui ne tient pas compte des recettes supplémentaires tirées du trafic attribuables à la hausse de l'achalandage, auquel on soustrait les recettes provenant du trafic prévues avec l'augmentation de l'achalandage dans le scénario modèle. Les recettes de trafic

prévues sont calculées à partir des recettes moyennes des titres de transport pour chaque usager(ère) supplémentaire selon son segment, multipliées par l'achalandage supplémentaire pour ce segment. Les tarifs moyens des titres de transport se fondent sur le total des recettes de trafic divisé par le total de l'achalandage, qui tient compte des tarifs réduits pour les personnes âgées, les enfants, les personnes à faible revenu, etc., et représente l'augmentation marginale typique des recettes pour chaque



usager(ère) supplémentaire. En 2022, le tarif moyen des titres de transport était de 2,52 dollars pour le segment 1, de 2,03 dollars pour le segment 2 et de 1,61 dollar pour le segment 3. Ces montants ne sont pas ajustés annuellement pour tenir compte de l'inflation.

Le coût de l'électrification des autobus a été calculé par Dunsky Énergie + Climat et la méthodologie est décrite en documentaire complémentaire. Il ne comprend que les coûts d'acquisition supplémentaires et non les coûts supplémentaires liés à l'infrastructure de recharge ou à l'agrandissement ou à la modernisation des garages dans le cadre des projets d'électrification du parc d'autobus.

La part de financement fédéral est calculée en prenant 40 % du coût des dépenses de fonctionnement et de l'électrification des autobus, prenant pour acquis que le gouvernement fédéral assumerait 40 % des dépenses comme il le fait pour d'autres engagements de fonds d'immobilisations. Les 60 % restants seraient assumés par les gouvernements provinciaux, qui pourraient exiger ou non une contribution municipale. Idéalement, si l'on exige un partage des coûts avec les administrations municipales, il faudrait fournir de nouveaux outils générateurs de revenus, qui pourraient varier d'une province à l'autre. Les 60 % restants seraient divisés parmi les régions en fonction de la proportion de l'achalandage

national en 2019, selon les données fournies à l'Association canadienne du transport urbain. Il s'agirait de 42,7 % en Ontario, 28,5 % au Québec, 14,9 % en Colombie-Britannique, 12,5 % dans les Prairies (Alberta, Saskatchewan et Manitoba) et 1,3 % dans les provinces de l'Atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et Labrador).

On émet l'hypothèse qu'une grande partie de l'expansion du service nécessaire peut être réalisée à l'aide des biens existants, dans la mesure où l'on utilise la capacité excédentaire et que l'on ajoute des services pendant les périodes creuses, lorsque les biens existants ne sont pas utilisés à leur pleine capacité. Par ailleurs, le financement permanent de 3 milliards de dollars par an accordé par le gouvernement fédéral aux transports (montant qui est aussi offert par les provinces sous forme de fonds de contrepartie) doit servir à augmenter le capital nécessaire à l'obtention d'heures d'ouverture plus étendues. Dans le cadre de cette étude, et compte tenu de la forte hétérogénéité des projets d'investissement, il n'existe pas de coefficient d'élasticité précis entre les dépenses d'investissement et les prestations de services qui pourrait être utilisé au niveau national.

# BIBLIOGRAPHIE

- 1** Compilé au moyen des données fournies par l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) et de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), en utilisant la plus récente année de référence pré-pandémique (2018 ou 2019). Chiffre australien provenant du Bureau of Infrastructure and transport Research Economics (BITRE), 2014.
- 2** UITP (2023) Third of countries overlook public transport in climate plans. <https://www.uitp.org/news/third-of-countries-overlook-public-transport-in-climate-plans/>
- 3** Mesurés en heures d'utilisation payante des véhicules.
- 4** Whitefoot, Kate et Skerlos, Steven. (2011) Design incentives to increase vehicle size created from the U.S. footprint-based fuel economy standards. *Energy Policy*, 41, 402-411. 10.1016/j.enpol.2011.10.062
- 5** IEA (2021) Global Fuel Economy Initiative, p.11. <https://www.iea.org/reports/global-fuel-economy-initiative-2021>
- 6** Statistiques Canada, tableau : 20-10-0002-01. Ventes de véhicules automobiles neufs, selon le genre de véhicule.
- 7** Régie de l'énergie du Canada. (2019) Aperçu du marché : Où se classe le Canada en termes d'économie de carburant? <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/donnees-analyse/marches-energetiques/aperçu-marchés/2019/aperçu-marche-se-classe-canada-termes-deconomie-carburant.html>
- 8** Association canadienne du transport urbain. (2019) Incidence de la réduction des GES sur le transport collectif [https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/01/expose\\_analytique\\_52\\_-\\_incidence\\_de\\_la\\_reduction\\_des\\_ges\\_sur\\_le\\_transport\\_collectif\\_.pdf](https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/01/expose_analytique_52_-_incidence_de_la_reduction_des_ges_sur_le_transport_collectif_.pdf)
- 9** TransLink (2023) Climate Action Strategy. p.10 [https://www.translink.ca/-/media/translink/documents/about-translink/corporate-sustainability/translink\\_climate\\_action\\_strategy.pdf](https://www.translink.ca/-/media/translink/documents/about-translink/corporate-sustainability/translink_climate_action_strategy.pdf)
- 10** Redman, L., Friman, M., Gärling, T., & Hartig, T. (2013). Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. *Transport Policy*, 25, 119-127. doi:10.1016/j.tranpol.2012.11.005
- 11** Boisjoly et al (2018), Invest in the ride: A 14 year longitudinal analysis of the determinants of public transport ridership in 25 North American cities, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 116, 2018, Pages 434- 445, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.07.005>.
- 12** Diab et al (2020) The rise and fall of transit ridership across Canada: Understanding the determinants, *Transport Policy*, Volume 96, 2020, Pages 101-112, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.07.002>.
- 13** Brechan, Inge. (2017) Effect of Price Reduction and Increased Service Frequency on Public Transport Travel. *Journal of Public Transportation*, 20 (1): 139-156. DOI: <https://doi.org/10.5038/2375-0901.20.1.8>
- 14** Erik B. Lunke, N. Fearnley, J. Aarhaug, (2021) Public transport competitiveness vs. the car: Impact of relative journey time and service attributes. *Research in Transportation Economics*, Volume 90. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101098>.
- 15** Hugo Silva, 2019. "The Mohring Effect," Documentos de Trabajo 529, Instituto de Economía. Pontificia Universidad Católica de Chile. <https://economia.uc.cl/wp-content/uploads/2022/10/dt-529.pdf>
- 16** International Transport Forum, ITF Transport Outlook 2023. <https://doi.org/10.1787/b6cc9ad5-en>
- 17** Environmental Defence (2023) Induced Demand: How Building Highway 413 is likely to make gridlock worse <https://environmentaldefence.ca/2023/06/16/induced-demand-how-building-highway-413-is-likely-to-make->

gridlock-worse/

- 18** Næss, Petter & Nicolaisen, Morten & Strand, Arvid. (2014). Transport modelling in the context of the 'predict and provide' paradigm. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*. 14. 102-121. 10.18757/ejtir.2014.14.2.3020.
- 19** CBC (2023) Advocates, critics take aim at transparency, efficacy of latest round of TTC service cuts. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/ttc-may-service-cuts-reaction-1.6834826>
- 20** Sims R. et Al, (IPCC). Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Transport Chapter. 8.4 "Infrastructure and Systemic Perspectives."
- 21** John Pucher (1988) Urban Travel Behavior as the Outcome of Public Policy: The Example of Modal-Split in Western Europe and North America, *Journal of the American Planning Association*, 54:4, 509-520, DOI: 10.1080/01944368808976677
- 22** Retombées économiques des investissements d'infrastructure en Ontario, par catégorie de biens d'infrastructure. <https://www.ontario.ca/fr/page/retombees-economiques-des-investissements-dinfrastructure-en-ontario-par-categorie-de-biens>
- 23** Pereira AM, Pereira RM (2018) On the effects of infrastructure investment on economic performance in Ontario. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*. DOI: 10.24294/jipd.v2i2.839 <https://scholar.archive.org/work/zfeegytcjeixfuovil63spapq/access/wayback/https://systems.enpress-publisher.com/index.php/jipd/article/download/839/802>
- 24** Statistics Canada, Survey of Household Spending, 2019.
- 25** T2 2019 à T2 2023, AutoTrader.
- 26** Rebekah Young (2023) Un luxe que nous ne pouvons pas nous permettre de gâcher : L'Amérique du Nord doit appuyer radicalement les véhicules électriques meilleur marché. Scotiabank. <https://www.scotiabank.com/ca/fr/qui-nous-sommes/analyse-economique/publications-economiques/post.observations-et-perspectives-.electric-vehicle-demand--le-11-octobre--2023-.html>
- 27** Erica Alini (2023) Car-shopping this summer? Brace for a double-whammy of high prices and high loan rates. *The Globe and Mail*. <https://www.theglobeandmail.com/investing/personal-finance/household-finances/article-car-shopping-this-summer-brace-for-a-double-whammy-of-high-prices-and/>
- 28** Kramer, A. (2018). The unaffordable city: Housing and transit in North American cities. *Cities*. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.05.013>
- 29** Moffat, Mike (2021) Baby Needs a New Home: Projecting Ontario's Growing Number of Families and Their Housing Needs. Smart Prosperity Institute. <https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/Baby-Needs-a-New-Home-Oct-1.pdf>
- 30** Jeff Allen & Steven Farber (2021) Suburbanization of Transport Poverty, *Annals of the American Association of Geographers*, 111:6, 1833-1850, DOI: 10.1080/24694452.2020.1859981
- 31** Jeff Allen, Matthew Palm, Ignacio Tiznado-Aitken, Steven Farber (2022) Inequalities of extreme commuting across Canada, *Travel Behaviour and Society*, <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.05.005>.
- 32** Jeff Allen, Steven Farber (2019) Sizing up transport poverty: A national scale accounting of low-income households suffering from inaccessibility in Canada, and what to do about it. *Transport Policy*. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.018>.
- 33** Parlement européen. At a Glance: Understanding Transport Poverty. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS\\_ATA\(2022\)738181\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf)

- 34** Statistique Canada (2022) La croissance et l'étalement des grands centres urbains du Canada se poursuivent. Le Quotidien. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220209/dq220209b-fra.htm>
- 35** Ibid.
- 36** Canada-British Columbia Expert Panel on the Future of Housing Supply and Affordability (2021) [https://engage.gov.bc.ca/app/uploads/sites/121/2021/06/Opening-Doors\\_BC-Expert-Panel\\_Final-Report\\_Jun16.pdf](https://engage.gov.bc.ca/app/uploads/sites/121/2021/06/Opening-Doors_BC-Expert-Panel_Final-Report_Jun16.pdf)
- 37** SCHL (2022) Pénurie de logements au Canada : Rétablir l'abordabilité d'ici 2030. <https://www.cmhc-schl.gc.ca/observateur-du-logement/2022/retablir-labordabilite-dici-2030>
- 38** On peut citer par exemple le Programme du Fonds pour accélérer la construction de logements du gouvernement du Canada, la loi en faveur de la densification urbaine de la Colombie-Britannique et les seuils minimaux de densité souhaités des projets d'aménagement axés sur le transport collectif (Transit-oriented development - TOD), et la révision du règlement de zonage de la ville d'Edmonton.
- 39** CUTA (2021) Essential Public Transit: Submission to the National Infrastructure Assessment. <https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/06/Essential-public-transit-submission-to-the-National-Infrastructure-Assessment-2021.pdf>
- 40** Wallace (2023) Backgrounder: Stopping the Public Transit Death Spiral. Environmental Defence Canada. <https://environmentaldefence.ca/report/stopping-the-public-transit-death-spiral/>
- 41** Jacob Serebrin (2020) 'Build it and they will come': Canada's public transit looks to rebound from COVID-19. [https://www.thestar.com/news/canada/build-it-and-they-will-come-canada-s-public-transit-looks-to-rebound-from-covid/article\\_841495f7-93b7-54a0-9036-b7f42d5076da.html](https://www.thestar.com/news/canada/build-it-and-they-will-come-canada-s-public-transit-looks-to-rebound-from-covid/article_841495f7-93b7-54a0-9036-b7f42d5076da.html)
- 42** Kenneth Chan (2023) BC Transit ridership returns to 100% of pre-pandemic levels. DH. <https://dailyhive.com/vancouver/bc-transit-ridership-recovery-record>
- 43** Global News (2023) Bus ridership on Edmonton Transit returns to pre-pandemic levels: city. <https://globalnews.ca/news/9477981/bus-ridership-edmonton-transit-rebound/>
- 44** Août 2019 comparé à août 2023, Tableau de Statistique Canada : 23-10-0251-01
- 45** Wallace, Nate (2023) Service cuts to public transit are just the first step in a death spiral. Globe and Mail. <https://www.theglobeandmail.com/opinion/article-service-cuts-to-public-transit-are-just-the-first-step-in-a-death/>
- 46** John Michael McGrath (2023) "Toronto can't build new transit on the corpse of what it already has." TVO. <https://www.tvo.org/article/toronto-cant-build-new-transit-on-the-corpse-of-what-it-already-has>
- 47** CBC (2023) Montreal public transit services may be drastically cut if Quebec government doesn't cover deficit. <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/montreal-public-transit-cuts-1.7009792>
- 48** ITF (2023), Shaping Post-Covid Mobility in Cities: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 190, OECD Publishing, Paris.
- 49** Radio-Canada (2023) L'ARTM boucle son cadre financier 2024 « de justesse ».
- 50** Goudreault, Zacharie (2023) La STM ne promet plus un temps d'attente maximal de 10 minutes pour ses bus. Le Devoir.
- 51** City of Toronto (2023) City of Toronto staff report says Toronto faces an unprecedented financial crisis and the time is now for all orders of government to step up to fulfil their roles. Press Release. <https://www.toronto.ca/news/city-of-toronto-staff-report-says-toronto-faces-an-unprecedented-financial-crisis-and-the-time-is-now-for-all-orders-of-government-to-step-up-to-fulfil-their-roles/>
- 52** Oliver Moore (2023) Without government funding and a reliance on fare revenue, TTC faces a potential 'transit

death spiral'. Globe and Mail. <https://www.theglobeandmail.com/canada/article-ttc-costs-subsidies-ridership/>

**53** Ontario Newsroom (2023) Ontario and Toronto Reach a New Deal. <https://news.ontario.ca/en/release/1003888/ontario-and-toronto-reach-a-new-deal>

**54** Kenneth Chan (2023) TransLink is facing a \$4.7 billion funding deficit by 2033: forecast. Daily Hive. <https://dailyhive.com/vancouver/translink-revenue-deficit-funding-gap-forecast>

**55** Kenneth Chan (2023) TransLink's \$20 billion plan to expand Metro Vancouver's public transit over 10 years. Daily Hive. <https://dailyhive.com/vancouver/translink-transport-2050-10-year-priorities-plan-projects-brt>

**56** CleanBC, Roadmap to 2030. [https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/climate-change/action/cleanbc/cleanbc\\_roadmap\\_2030.pdf](https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/climate-change/action/cleanbc/cleanbc_roadmap_2030.pdf)

**57** Base de données sur la décentralisation budgétaire de l'OCDE (2021) Recettes fiscales en pourcentage des recettes fiscales totales des administrations publiques

**58** Selon les statistiques de 2022 sur le transport collectif classique fournies par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). Comprend les contributions faites au service de la dette. Certains coûts d'exploitation liés à la remise en état et à la réparation des immobilisations sont admissibles au financement fédéral des fonds d'immobilisations. Les contributions municipales comprennent celles qui sont déclarées à l'ACTU sous la rubrique « Autres ». Cette dernière englobe les recettes provenant de la taxe régionale sur l'essence (par exemple, Vancouver) et les revenus tirés du transport collectif et redistribués entre les municipalités par l'intermédiaire d'organismes régionaux de transport collectif comme ARTM et TransLink.

**59** Hjartzson et coll. (2011) Putting Canada On Track: A Blueprint for a National Transit Framework. Mowat Centre. [https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/99130/1/Hjartzson\\_Hinton\\_Szala\\_2011\\_Putting\\_Canada\\_on\\_Track.pdf](https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/99130/1/Hjartzson_Hinton_Szala_2011_Putting_Canada_on_Track.pdf)

**60** Statistiques de 2021 sur le transport collectif classique fournies par l'Association canadienne du transport urbain.

**61** NACTO (2023) Move! That! Bus! How to Transform Transit and Fight Climate Change in Two Years. <https://nacto.org/move-that-bus/>

**62** Statistiques sur le transport collectif traditionnel fournies par l'Association canadienne du transport urbain.

**63** Harvey, Lex (2023) Ottawa gives TTC money for new electric buses but no funding to operate them. Toronto Star. <https://www.thestar.com/news/gta/2023/04/24/ottawa-gives-ttc-money-for-new-electric-buses-but-no-funding-to-operate-them.html>

**64** Elliott, Matt (2023) « Why hundreds of TTC buses sit idle at rush hour despite millions in government funding. » Toronto Star. <https://www.thestar.com/opinion/contributors/2023/04/18/why-hundreds-of-ttc-buses-sit-idle-at-rush-hour-despite-millions-in-government-funding.html>

**65** Transport Canada (2022). Plan d'action du Canada pour un transport routier propre. <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/publications/plan-action-canada-transport-routier-propre>

**66** Kneebone, Ronald, D. (2007) Following the Money: Federal and Provincial Budget Balances with Canada's Major Cities. C.D. Howe Institute. [https://www.cdhowe.org/sites/default/files/attachments/research\\_papers/mixed/commentary\\_249.pdf](https://www.cdhowe.org/sites/default/files/attachments/research_papers/mixed/commentary_249.pdf)

**67** Buehler, Ralph (2016) Regional Coordination in Public Transportation: Lessons from Germany, Austria, and Switzerland. <https://trid.trb.org/view/1424237>

**68** Avenali, A., Catalano, G., D'Alfonso, T., & Matteucci, G. (2020). The allocation of national public resources in the Italian local public bus transport sector. Research in Transportation Economics. doi:10.1016/j.retrec.2020.100822

**69** Statistique Canada, Recensement de 2021, Enquête sur le déplacement au travail.

- 70** Yonah Freemark, Lindiwe Rennert (2023) Surmounting the Fiscal Cliff: Identifying Stable Funding Solution for Public Transportation Systems. Urban Institute. <https://www.urban.org/research/publication/surmounting-fiscal-cliff>
- 71** Taylor, Brian & Morris, Eric. (2014). Public transportation objectives and rider demographics: are transit's priorities poor public policy? *Transportation*. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-014-9547-0>
- 72** Pinder, Matt (2020). The Park and Ride is Dead. *Beyond the Automobile*. <https://beyondtheautomobile.com/2020/07/14/the-park-and-ride-is-dead/>
- 73** Rowlands & Loh (2023) Ensuring the intertwined post-pandemic recoveries of downtowns and transit systems. *Brookings*. <https://www.brookings.edu/articles/ensuring-the-intertwined-post-pandemic-recoveries-of-downtowns-and-transit-systems/>
- 74** Palm, M., Dos Santos, H., Abchiche-Lima, L., Hosford, K., Comeau, É., Newbold, K. B., Ross, T., Winters, M. et Widener, M. (2022). The Impact of COVID-19 on Transportation Inequities in Canada: A Scoping Review. *Mobilizing Justice*.
- 75** APTA (2021) On the Horizon: Planning for Post-Pandemic Travel <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-OnTheHorizon-Nov2021.pdf>
- 76** FIT (2023). Shaping Post-Covid Mobility in Cities: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, no 190, Éditions de l'OCDE, Paris.
- 77** Babbar, P., Peace, J., Cooper, D., Boisjoly, G., & Grisé, E. (2022). Understanding and responding to the transit needs of women in Canada. <https://publications.polymtl.ca/10017/>
- 78** Ravensbergen, L., Fournier, J. et El-Geneidy, A. (2023). Exploratory Analysis of Mobility of Care in Montreal, Canada. *Transportation Research Record*, vol. 2677, no 1, p. 1499-1509. <https://doi.org/10.1177/03611981221105070>
- 79** FIT (2023). Shaping Post-Covid Mobility in Cities: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, no 190, Éditions de l'OCDE, Paris, p. 30.
- 80** Matthew Palm, Jeff Allen, Steven Farber (2023) Shifted out: The well-being and justice implications of evening and night commuting. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Volume 122. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103875>.
- 81** Toronto Regional Board of Trade (2021). Next Stop: Building Universal Transit Access. <https://bot.com/Resources/Resource-Library/Next-Stop-Building-Universal-Transit-Access>
- 82** Ralph Buehler et John Pucher (2012). Demand for Public Transport in Germany and the USA: An Analysis of Rider Characteristics, *Transport Reviews*, vol. 32, no 5, p. 541-567. doi : 10.1080/01441647.2012.707695
- 83** Mees, Paul (2009). *Transport for suburbia: beyond the automobile age*. Earthscan.
- 84** On attribue cette célèbre citation à Enrique Penalosa et à Gustavo Petro, qui ont tous deux été maires de la ville de Bogota, en Colombie.
- 85** Hugo Badia, Juan Argote-Cabanero et Carlos F. Daganzo (2017). How network structure can boost and shape the demand for bus transit. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 103. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.05.030>
- 86** Brown, J. R. et Thompson, G. L. (2008). Service Orientation, Bus-Rail Service Integration, and Transit Performance. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2042, no 1, p. 82-89. doi : 10.3141/2042-09
- 87** Mariana Mazzucato et Josh Ryan-Collins (2022). Putting value creation back into “public value”: from market-fixing to market-shaping, *Journal of Economic Policy Reform*, vol. 25, no 4, p. 345-360, <https://doi.org/10.1080/17487870.2022.2053537>



- 88** Roberts, C., Meadowcroft, J. et Layzell, D.B. (2020). The Rise of the Automobile: Lessons from Historical Canadian Transportation Transitions. *Transition Accelerator Reports*, vol. 2, no 4, p. 1-35. ISSN 2562-6264 [https://transitionaccelerator.ca/wp-content/uploads/2023/04/TA-Report-2.4\\_Lessons-on-Canadian-Transportation-Transitions.pdf](https://transitionaccelerator.ca/wp-content/uploads/2023/04/TA-Report-2.4_Lessons-on-Canadian-Transportation-Transitions.pdf)
- 89** Bloomberg CityLab (2023). Anatomy of an 'American Transit Disaster'. <https://www.bloomberg.com/news/features/2023-04-27/chronicling-of-the-collapse-of-public-transit-in-the-us>
- 90** English, Jonathan (2021) *The Better Way: Transit Service and Demand in Metropolitan Toronto, 1953-1990*. Columbia University. <https://academiccommons.columbia.edu/doi/10.7916/d8-d999-t426>
- 91** Bloomberg CityLab (2023) Anatomy of an 'American Transit Disaster' <https://www.bloomberg.com/news/features/2023-04-27/chronicling-of-the-collapse-of-public-transit-in-the-us>
- 92** English, Jonathan (2021) *The Better Way: Transit Service and Demand in Metropolitan Toronto, 1953-1990*. Columbia University. <https://academiccommons.columbia.edu/doi/10.7916/d8-d999-t426>
- 93** Association canadienne du transport urbain (2019). *Statistiques canadiennes sur le transport conventionnel*.
- 94** Graphique produit par la rédaction à partir des données sur l'embarquement et la population servie de l'Association canadienne du transport urbain et de la National Transit Database de la Federal Transit Administration, ainsi que des données sur la densité de la population provenant du recensement du Canada de 2021 et du recensement des États-Unis de 2020.
- 95** TRBOT (2023). Needs improvement: Getting to World-Class Transit. *Toronto Region Transit Report Cards*, juillet 2023. <https://bot.com/Resources/Resource-Library/Transit-Report-Cards>
- 96** Brampton Guardian (2023) How Brampton's transit system grew to serve more riders than many major North American cities. [https://www.bramptonguardian.com/news/how-brampton-s-transit-system-grew-to-serve-more-riders-than-many-major-north-american/article\\_63e97c19-5bca-5ba2-a995-cea6eac2d7da.html](https://www.bramptonguardian.com/news/how-brampton-s-transit-system-grew-to-serve-more-riders-than-many-major-north-american/article_63e97c19-5bca-5ba2-a995-cea6eac2d7da.html)
- 97** Brampton Transit Ridership <https://www.brampton.ca/EN/residents/transit/About-Us/Pages/Ridership.aspx>
- 98** Su, Qing & DeSalvo, Joseph. (2008). The Effect of Transportation Subsidies on Urban Sprawl. *Journal of Regional Science*. 48. 567-594. 10.1111/j.1467-9787.2008.00564.x.
- 99** À voir : Not Just Bikes sur YouTube : « America always gets this wrong (when building transit) » <https://youtu.be/MnyeRIMsTgI>
- 100** Guerra, E., & Cervero, R. (2012). Transit and the "D" Word. *ACCESS Magazine*, 1(40), 2-8. Retrieved from <https://escholarship.org/uc/item/83f6q2nv>
- 101** Eno Centre for Transportation (2021) Saving Time and Making Cents: A Blueprint for Building Transit Better. P.186. <https://projectdelivery.enotrans.org/wp-content/uploads/2021/07/Saving-Time-and-Making-Cents-A-Blueprint-for-BuildingTransit-Better.pdf>
- 102** Pinder, Matt (2020) The Park and Ride is Dead <https://beyondtheautomobile.com/2020/07/14/the-park-and-ride-is-dead/>
- 103** Aud Tennøy, Jan Usterud Hanssen & Kjersti Visnes Øksenholt (2020) Developing a tool for assessing park-and-ride facilities in a sustainable mobility perspective, *Urban, Planning and Transport Research*, 8:1, 1-23, DOI: 10.1080/21650020.2019.1690571
- 104** Metrolinx (2022) Communiqué de presse : Free local fares kick off with most local transit agencies. <https://www.metrolinx.com/en/news/free-local-fares-kick-off-with-most-local-transit-agencies>
- 105** Association canadienne du transport urbain (2023). Le logement en jeu. <https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2023/10/cuta-housingisontheline-fr.pdf>

**106** Ibid.

**107** Kramer, A. (2018). The unaffordable city: Housing and transit in North American cities. *Cities*. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.05.013>

**108** Tremblay-Racicot, Fanny (2023) The Pivotal Role of Local Governments in the Fight Against Social and Environmental Injustices and Climate Change: Laying the Foundations for Sustainable Urban Transportation. Institute for Municipal Finance and Governance, Who Does What Series, The Municipal Role in Transportation. <https://imfg.munkschool.utoronto.ca/report/transportation/>

**109** Daniel Hörcher, Bruno De Borger, Daniel J. Graham (2023) Subsidised transport services in a fiscal federation: Why local governments may be against decentralised service provision, *Economics of Transportation*, Volume 34. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2023.100312>.

**110** Le simulateur budgétaire du Bureau du directeur parlementaire du budget indique qu'en augmentant de 1 % le taux général de l'impôt sur le revenu des sociétés, les recettes du gouvernement fédéral augmenteraient de 3,2 milliards de dollars par année. En supposant qu'il n'y ait pas de changements, il s'agirait de 16 milliards de dollars sur cinq ans. <https://www.pbo-dpb.ca/fr/research--recherches/tools--outils/ready-reckoner--simulateur-budgetaire/index>

**111** Calculé selon le total des dépenses prévues pour 2024-2025, Énoncé économique de l'automne de 2023, tableau A1.6.

**112** DPB (2023) Établissement des coûts pour le soutien accordé à la fabrication de batteries de VE. <https://www.pbo-dpb.ca/fr/publications/RP-2324-020-S--costing-support-ev-battery-manufacturing--etablissement-couts-soutien-accorde-fabrication-batteries-ve>

**113** Global News (2023) Exclusive: The feds bought a pipeline for \$5B. How did the cost balloon to over \$30B? <https://globalnews.ca/news/9839473/trans-mountain-pipeline-cost-overrun/>

**114** Funk, C.D., Higgins, M.J. & Newmark, G.L. (2023) Operating subsidies and transit efficiency: applying new metrics to old problems. *Transportation*. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10441-w>

**115** Association canadienne du transport urbain (2023) Le logement en jeu. <https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2023/10/cuta-housingisontheline-fr.pdf>

**116** European Commission (2023) Sustainable urban mobility planning and monitoring. [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en)

**117** À voir : Eltis (2021) Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2e édition). <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

**118** Piétons Québec, Vélo Québec et Trajectoire (Québec) Mémoire présenté dans le cadre des consultations sur les Orientations gouvernementales en aménagement du territoire, p. 14.

**119** Les statistiques sur le transport conventionnel de l'ACTU (2019), par exemple, indiquent que dans les villes de plus de 2 millions d'habitants, le coût de fonctionnement par usager(ère), déduction faite des recettes, est de 1,73 \$, contre 2,50 \$ dans les villes de 400 000 à 2 millions de personnes et 2,75 \$ dans les villes de 150 000 à 400 000 de personnes.

**120** Pucher, J. (1988). Urban Travel Behavior as the Outcome of Public Policy: The Example of Modal-Split in Western Europe and North America. *Journal of the American Planning Association*, 54(4), 509-520. doi:10.1080/01944368808976677

**121** McCahill, C. T., Garrick, N., Atkinson-Palombo, C et Polinski, A. (2016). Effects of Parking Provision on Automobile Use in Cities: Inferring Causality. *Transportation Research Record*, 2543(1), 159-165. <https://doi.org/10.3141/2543-19>

**122** Erik B. Lunke, N. Fearnley et J. Aarhaug (2021) Public transport competitiveness vs. the car: Impact of



relative journey time and service attributes, *Research in Transportation Economics*. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101098>.

**123** Su, Qing et DeSalvo, Joseph. (2008). The Effect of Transportation Subsidies on Urban Sprawl. *Journal of Regional Science*. 48. 567-594. 10.1111/j.1467-9787.2008.00564.x.

**124** Renate van der Zee (2015) How Amsterdam became the bicycle capital of the world. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord>

**125** Shi, G., Methoxha, V., Atkinson-Palombo, C. et Garrick, N. (2021). Sustainable Safety in The Netherlands Creating a Road Environment where People on Foot and on Bikes are as Safe as People in Cars. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. <https://doi.org/10.1177/03611981211019736>

**126** Ralph Buehler, John Pucher, Regine Gerike et Thomas Götschi (2016) Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland, *Transport Reviews*. <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2016.1177799>

**127** ITF (2021), *Reversing Car Dependency: Summary and Conclusions*, ITF Roundtable Reports, No. 181, OECD Publishing, Paris.

**128** Laura Bliss (2018) The Automotive Liberation of Paris. *Bloomberg*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-01-19/how-paris-shifted-away-from-the-car>

**129** UITP (2021) *World Metro Figures*. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2022/05/Statistics-Brief-Metro-Figures-2021-web.pdf>

**130** <https://www.driveinjapan.com/parking/>

**131** Eno Centre for Transportation (2021) *Saving Time and Making Cents: A Blueprint for Building Transit Better*. <https://projectdelivery.enotrans.org/wp-content/uploads/2021/07/Saving-Time-and-Making-Cents-A-Blueprint-for-BuildingTransit-Better.pdf>

**132** Eric Goldwyn, Alon Levy, Elif Ensari et Marco Chitti (2022) *Transit Costs Project : Final Report*. [https://transitcosts.com/wp-content/uploads/TCP\\_Final\\_Report.pdf](https://transitcosts.com/wp-content/uploads/TCP_Final_Report.pdf)