



Québec, le 14 octobre 2022

transit-mobilite@infcc.gc.ca

OBJET : Consultation sur le financement permanent du transport en commun au Canada

Aux représentantes et représentants du gouvernement du Canada et à leurs équipes,

C'est avec grand intérêt pour l'actuelle audience du gouvernement du Canada que Vivre en Ville vous transmet cet avis sur le financement permanent du transport en commun au Canada.

Vivre en Ville est une organisation d'intérêt public qui contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Nous saluons la démarche de consultation publique que vous menez et vous soumettons nos observations, également transmises au moyen du questionnaire en ligne.

LE FINANCEMENT FÉDÉRAL, UN EFFET LEVIER POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Depuis que le gouvernement du Canada a décidé, en 2015, d'allouer d'importants budgets au développement du transport en commun, ces investissements ont eu un important effet levier au Québec. Des projets majeurs, comme le REM de l'Ouest de Montréal ou le tramway de Québec, sont sur le point de voir le jour. Il est donc indéniable que l'appui fédéral a eu un effet positif, et les nouvelles sommes annoncées pourront jouer le même rôle de levier à l'avenir.

Le financement de grands projets de transport en commun constitue ainsi une contribution majeure du gouvernement du Canada au développement de collectivités viables et à la réduction de l'empreinte carbone, et Vivre en Ville salue l'engagement pris de poursuivre et de renforcer ces investissements.

LE TRANSPORT EN COMMUN, UNE CLÉ DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

Comme le souligne bien le document de consultation, les investissements dans le transport en commun et le transport actif sont nécessaires pour bâtir des collectivités viables, qui répondent aux besoins de mobilité dans une dynamique de développement durable.

Ainsi, les nouveaux investissements fédéraux dans les transports en commun et actifs:

- sont a priori favorables à l'inclusion sociale et à la réduction des inégalités d'accès;
- soutiendront le développement d'un environnement propre et sain;
- généreront des retombées économiques locales.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

T.418.522.0011

MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

T. 514.394.1125

GATINEAU

200, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9

T. 819.205.2053

S'il est louable de rechercher un effet positif maximal des investissements planifiés, convenons d'emblée que de la part du gouvernement du Canada, soutenir les transports collectifs et actifs est une excellente façon de concourir au développement durable des collectivités.

PARTAGE DES COMPÉTENCES, PRINCIPE DE SUBSIDIARITÉ ET EFFICIENCE DES PROGRAMMES

Parmi les sujets abordés par la consultation, plusieurs ne sont pas exclusivement de compétence fédérale, voire relèvent principalement des municipalités (comme l'opération du transport collectif) ou sont, au Québec, partagées entre gouvernement et municipalités (comme l'aménagement du territoire).

Le principe de subsidiarité reconnaît que sur chaque sujet, c'est l'autorité la plus proche de l'action, et en mesure de prendre les décisions les plus éclairées, qui devrait être celle qui décide et met en œuvre.

S'il est louable que le gouvernement du Canada cherche à maximiser les retombées positives et la cohérence de ses investissements avec ses objectifs, il ne faudrait pas que la complexité des programmes à créer contrevienne à leur efficacité.

Ainsi, la conception de l'enveloppe devrait viser l'efficacité du financement, en limitant le travail requis pour la soumission de demandes et la reddition de comptes, afin que l'essentiel du financement soit disponible pour la réalisation des projets.

Enfin, avant d'ajouter des critères à ses programmes, le gouvernement du Canada pourrait faire le bilan de l'utilisation des financements antérieurs, pour mieux identifier des pistes d'amélioration. Si les investissements répondent aux attentes sur les sujets abordés par la présente consultation, peut-être faudrait-il considérer que les programmes étaient plutôt bien paramétrés et qu'il n'y a pas lieu de les modifier substantiellement, sauf pour en augmenter les montants. De l'avis de Vivre en Ville, au Québec, le financement fédéral a conduit à la réalisation de bons projets.

1. INCLUSION SOCIALE – Comment le gouvernement du Canada peut-il, avant, pendant et après la construction du projet, s'assurer que les programmes de transport en commun favorisent l'inclusion sociale et l'accessibilité ?

Les nouveaux investissements fédéraux dans les transports en commun et les transports actifs sont a priori favorables à l'inclusion sociale et à la réduction des inégalités d'accès. Il est reconnu que le transport en commun soutient un accès plus équitable aux services et aux opportunités d'emploi et réduit l'enclavement des communautés, tant en milieu urbain que rural.

Toutefois, il est vrai que de nombreux quartiers défavorisés sont moins bien pourvus en réseaux structurants de transport collectif que des quartiers favorisés aux caractéristiques urbanistiques similaires. De nombreuses villes sont de plus en plus sensibles aux questions d'iniquité territoriale et tentent de remédier à cet état de fait.

Par ailleurs, la présence de transport collectif est souvent associée à une augmentation des valeurs foncières qui peut conduire à l'éviction des populations les plus vulnérables.



Pour soutenir l'inclusion sociale et l'accessibilité à travers ses programmes, le gouvernement du Canada pourrait:

- mentionner sa préoccupation pour l'équité territoriale, et la pertinence de la renforcer à travers des investissements bien répartis;
- documenter et faire rayonner les bons coups à montrer en exemple parmi les projets préalablement soutenus – autant dans les processus que dans les résultats;
- coupler les investissements en transport en commun à des investissements en logement social (voir section suivante).

2. OFFRE DE LOGEMENTS ET ABORDABILITÉ – Comment le gouvernement du Canada peut-il s'assurer que le financement permanent du transport en commun contribuera à l'amélioration de l'abordabilité des logements ?

Pour caractériser l'abordabilité du logement, de plus en plus, les collectivités ne considèrent pas seulement les coûts reliés au logement lui-même, mais plutôt ceux du couple « logement + transport », dans la mesure où ils sont souvent liés.

Or, la présence de transport collectif est souvent associée à une augmentation des valeurs foncières. Cela fait en sorte que des populations plus vulnérables peuvent se voir évincées d'un milieu après le développement d'un parcours structurant de transport en commun. Cela restreint aussi les possibilités de construire du logement social à proximité du transport en commun, quand les programmes de financement ont des critères de coûts trop restrictifs.

Pour contribuer à l'amélioration de l'abordabilité des logements à travers ses programmes, le gouvernement du Canada pourrait:

- coupler systématiquement les investissements en transport en commun à des investissements en logement social;
- intégrer aux programmes de logement social un critère d'accès au transport en commun, pour s'assurer de leur localisation optimale;
- augmenter le financement disponible pour le développement de logement social, et augmenter les barèmes pour les ajuster à la réalité des coûts dans les secteurs bien desservis en transport en commun.

3. UN ENVIRONNEMENT PROPRE ET SAIN – Comment le financement permanent du transport en commun peut-il réduire les émissions globales de GES et accélérer l'atteinte de l'objectif net zéro du Canada ?

Au Québec, le secteur des transports représente 43% des émissions de gaz à effet de serre, et cette proportion est en augmentation. L'électrification, même rapide, du parc de véhicules ne suffira pas à alléger assez vite le bilan – sans parler des autres conséquences de la dépendance à l'automobile privée. Construire des réseaux structurants de transport en commun est indispensable pour soutenir l'atteinte de l'objectif de carboneutralité en 2050 recommandé par le GIEC.

Par ailleurs, les experts soutiennent qu'il est plus efficace, pour réduire l'empreinte carbone, d'augmenter la part modale du transport en commun que d'électrifier les véhicules de transport collectif, même si ces deux stratégies sont nécessaires à terme.

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre à travers ses programmes, le gouvernement du Canada pourrait:

- augmenter les budgets consacrés à soutenir financièrement le transport en commun et les transports actifs (rehausser l'enveloppe prévue de 3 milliards/an);
- prioriser la réalisation de projets d'envergure qui auront un effet structurant sur le développement urbain;
- soutenir financièrement l'électrification du parc de véhicules de transport collectif, tout en s'ajustant à la situation pour éviter de retarder l'augmentation de l'offre de transport par des contraintes trop sévères.

4. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES – Comment le gouvernement du Canada peut-il faire en sorte que le financement permanent du transport en commun favorise la création d'emplois et produise des retombées économiques plus importantes grâce à la planification, à la construction et à l'exploitation ?

Comme tout investissement en mobilité durable, les nouveaux investissements fédéraux dans les transports en commun et les transports actifs généreront des retombées économiques locales.

Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le transport en commun génère « *un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale* » (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010. Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal, en collaboration avec SECOR. 58 pages).

Pour favoriser des retombées économiques plus importantes à travers ses programmes, le gouvernement du Canada pourrait:

- augmenter les budgets consacrés à soutenir financièrement le transport en commun et les transports actifs (rehausser l'enveloppe prévue de 3 milliards/an);
- augmenter le taux de contribution fédéral aux projets pour améliorer l'accessibilité des programmes et susciter davantage de projets.

5. COORDINATION ET PLANIFICATION AMÉLIORÉES – Comment le gouvernement du Canada, les gouvernements provinciaux ou territoriaux, les administrations municipales et les administrations autochtones peuvent-ils améliorer la coordination et la collaboration les uns avec les autres afin d'offrir le meilleur transport en commun qui soit à leur collectivité ?

Le principe de subsidiarité reconnaît que sur chaque sujet, c'est l'autorité la plus proche de l'action, et en mesure de prendre les décisions les plus éclairées, qui devrait être celle qui décide et met en œuvre. S'il est louable que le gouvernement du Canada cherche à maximiser les retombées positives et la cohérence de ses investissements avec ses objectifs, il ne faudrait pas que la complexité des programmes à créer contrevienne à leur efficacité.

Pour favoriser une collaboration efficiente à travers ses programmes, le gouvernement du Canada pourrait:

- limiter le travail requis pour la soumission de demandes et la reddition de comptes, afin que l'essentiel du financement soit disponible pour la réalisation des projets;



- inviter les collectivités à lui transmettre les documents de vision et de planification existants plutôt qu'exiger la réalisation de planifications supplémentaires.

6. DES INVESTISSEMENTS DANS LE TRANSPORT EN COMMUN À L'ÉPREUVE DU TEMPS – Comment le gouvernement du Canada peut-il s'assurer que les réseaux de transport en commun sont en mesure (physiquement, financièrement et autrement) de s'adapter aux conditions changeantes et de continuer à fonctionner efficacement à long terme ?

Le transport en commun souffre d'un manque d'investissement historique dans les immobilisations, mais aussi d'un double poids, deux mesures pour le financement de l'exploitation, alors que celle-ci est de responsabilité municipale au Québec, tandis que les déplacements sur le réseau routier supérieur sont intégralement assumés par le gouvernement du Québec.

Ainsi, même en dehors de la période pandémique où la réduction de l'achalandage a privé les sociétés de transport d'une partie des revenus provenant des usagers, leur budget est souvent déséquilibré.

De plus, certaines dépenses relatives au développement de parcours de transport en commun, comme l'achat de terrains, ne sont actuellement pas couvertes par les programmes de soutien fédéraux.

Pour favoriser l'équilibre financier des réseaux de transport en commun à travers ses programmes, le gouvernement du Canada pourrait:

- rehausser la contribution du fédéral, actuellement de 40%, dans le montage financier des projets, ce qui contribuerait à limiter le poids de la dette pour les sociétés de transport;
- intégrer le coût d'achat et d'aménagement des terrains aux coûts admissibles dans les projets de développement de transport en commun;
- s'assurer que le financement fédéral ne vienne pas se substituer au soutien par le gouvernement du Québec ou par les municipalités, mais permette réellement d'en faire plus pour le transport en commun;
- augmenter le montant des investissements prévus pour tenir compte de l'inflation récente.

8. COMMENT LE PROGRAMME SERA-T-IL EXÉCUTÉ? – Comment des solutions différentes, comme des transferts stables et prévisibles, des programmes basés sur les demandes ou d'autres modèles, peuvent-elles être utilisées de manière optimale pour soutenir les systèmes de transport en commun et atteindre les objectifs fédéraux énoncés dans le présent document ?

Les sociétés de transport se positionnent de plus en plus comme des fournisseurs de mobilité durable en offrant, outre le transport en commun, une panoplie de services de mobilité partagée comme les vélos en libre-service ou l'autopartage. Ces activités ne sont pas considérées comme du transport en commun et ne sont donc pas admissibles aux programmes fédéraux.

Pour soutenir le développement d'une offre de mobilité durable à travers ses programmes, le gouvernement du Canada pourrait:

- reconnaître la mobilité partagée comme une offre complémentaire au transport en commun et considérer, notamment, l'utilisation des flottes de vélo en libre-service dans le calcul de l'achalandage des sociétés de transport pertinent au calcul de l'aide qui leur est allouée.



UN ENGAGEMENT PORTEUR À PÉRENNISER

Vivre en Ville salue l'engagement du gouvernement du Canada à investir, à compter de 2026-2027, trois milliards de dollars par an pour le financement permanent du transport en commun. Il serait même opportun d'augmenter ce montant, tant pour tenir compte de l'inflation récente que pour augmenter encore les retombées de cet investissement.

Vivre en Ville offre au gouvernement du Canada son appui pour toute réflexion ultérieure concernant la mobilité et le développement des collectivités.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, mes salutations les plus cordiales.

Le directeur général,

Christian Savard

POUR ALLER PLUS LOIN

Vivre en Ville recherche et analyse, au Québec et ailleurs, les politiques publiques susceptibles de favoriser le développement de collectivités viables, prospères et résilientes. Nos publications présentent des mesures concrètes en vue de relever le défi climatique, de répondre aux besoins des citoyennes et citoyens et d'améliorer leur qualité de vie (www.vivreenville.org/memoires). En voici quelques exemples choisis pour leurs liens avec les sujets abordés par la consultation publique sur le financement permanent du transport en commun au Canada:

- *Collectivités en santé: guider les municipalités dans l'aménagement de milieux de vie favorables à la santé, au bien-être et à la qualité de vie.* 64 p. Coll. Vers des collectivités viables (2022).
- *Portes ouvertes: pour une sortie de crise durable en habitation.* 64 p. Coll. L'Index (2022).
- *Planifier pour le climat: intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme.* 64 p. (Coll. Vers des collectivités viables) (2019).
- *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même.* 123 p. Coll. Outiller le Québec (2016).
- *Retisser la ville: [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun.* Coll. Outiller le Québec, 112 p. (2014).
- *Deux poids, deux mesures: comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain.* Coll. «L'Index», 32 p. (2013).

RENSEIGNEMENTS

Samuel Pagé-Plouffe

Directeur – Affaires publiques et gouvernementales

samuel.page-plouffe@vivreenville.org – 514-714-6762