



Infrastructure
Canada

Canada

**Permanent, intégré et adapté
aux besoins locaux :
De nouvelles bases pour le
financement du transport en
commun au Canada**

Juillet 2023

This document is also available in English under the title: Permanent, Integrated, and Locally Responsive: New Foundations for Public Transit Funding in Canada

Sauf avis contraire, le contenu de ce document peut, sans frais ni autre permission, être reproduit en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit à des fins personnelles ou publiques, mais non à des fins commerciales. La reproduction et la distribution à des fins commerciales sont interdites sans la permission d'Infrastructure Canada.

Pour de plus amples renseignements, communiquez avec :

Infrastructure Canada
180, rue Kent, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6
info@infc.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre de Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités, 2022.

T94-48/2023F-PDF
978-0-660-49074-8

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos du ministre	4
I. De nouvelles bases pour un financement du transport en commun au Canada	6
Notre mobilisation	6
Ce que nous avons entendu – Observations des acteurs clés	9
1. Prévoir un financement stable et prévisible assorti d’un versement des fonds flexible	
2. Être adapté aux priorités et aux réalités locales et régionales	
3. Mettre à profit les investissements dans le transport en commun pour relever les défis sociaux, environnementaux et économiques pressants	
4. Améliorer la gouvernance et l’harmonisation intergouvernementale	
5. Promouvoir une prise de décisions plus transparente et fondée sur des données probantes	
Notre réponse – Principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre	21
II. Prochaines étapes – Des idées jusqu’à la conception du programme	25
ANNEXE A : Renseignements sur les participants	26



Avant-propos du Ministre



Suite à [l'annonce](#) faite par le premier ministre au sujet du plan du Canada de financer le transport en commun de manière permanente, grâce à un investissement de 3 milliards de dollars par année à compter de 2026-2027, j'avais hâte de collaborer avec nos partenaires pour concevoir l'avenir du transport en commun au Canada.

En juillet 2022, nous avons lancé un document de mobilisation. Celui-ci énonçait la vision à long terme du gouvernement du Canada en matière de transport en commun et de transport actif et sollicitait de la rétroaction sur la conception de ce nouveau programme. Depuis, nous avons reçu des idées et des solutions – de la part des provinces, des territoires, des municipalités, des peuples autochtones, des sociétés de transport en commun, des experts en politiques publiques, des acteurs clés et du public – qui aideront à façonner l'avenir du transport en commun. Cette rétroaction s'ajoute aux études existantes, ainsi qu'aux recherches du gouvernement du Canada sur le transport en commun, et contribuera à nous assurer que les investissements dans le transport en commun offrent les plus grands avantages aux Canadiens.

Ce rapport présente les principaux résultats de notre processus national de mobilisation ainsi que les principes qui aideront à orienter la conception et la mise en œuvre du financement permanent du transport en commun alors que nous travaillons en vue du lancement du programme prévu en 2026-2027.

Le financement permanent du transport en commun est un investissement transformationnel dans l'avenir des collectivités canadiennes. Il contribuera à améliorer et développer les réseaux de transport en commun et de transport actif, pour mieux répondre aux besoins en infrastructures des collectivités rurales, urbaines et autochtones.

Le gouvernement du Canada continue de réaliser des investissements historiques dans le transport en commun qui, combinés avec le financement permanent du transport en commun, mettront nos collectivités sur la voie du succès au cours des décennies à venir.

À l'aide d'un financement stable et prévisible, nous travaillerons étroitement avec nos partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux afin de veiller à ce que nos investissements dans le transport en commun maximisent également les retombées au niveau social, environnemental, économique et en matière de logement.

Les mémoires bien documentés que nous avons reçus de la part des Canadiens contribueront à s'assurer que cet investissement à long terme dans le transport en commun réponde aux besoins des collectivités – petites et grandes.

J'ai hâte de travailler avec nos partenaires pour concrétiser ce financement.

Merci à toutes les personnes qui ont participé à la consultation.

L'honorable Dominic LeBlanc, C.P., C.R., député
Ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités

I. De nouvelles bases pour un financement du transport en commun au Canada

Notre mobilisation

Du 29 juillet au 14 octobre 2022, le gouvernement du Canada a entrepris de recueillir des idées, de la rétroaction et des solutions auprès des Canadiens sur la façon dont nous pouvons collaborer afin de tirer le meilleur parti du premier financement national permanent du transport en commun.

Le [document de mobilisation](#) et les discussions que nous avons tenues avec nos partenaires nous ont permis d'établir une vision et des objectifs clés en matière de transport en commun qui amélioreront les options de mobilité de tous les Canadiens et visent à générer d'autres avantages importants. Pour aider à atteindre ces objectifs, nous avons déployé plusieurs initiatives, notamment la mise à profit de nos investissements pour appuyer la création de collectivités complètes, le travail collaboratif avec les partenaires du transport en commun pour favoriser une planification plus intégrée, l'analyse de solutions de financement pérennes pour combler les besoins en matière de transport en commun, et l'utilisation de données probantes pour éclairer la prise de décisions.

Notre mobilisation a accompli :

 Séances de mobilisation
75

 Observations écrites
71

 Réponses au questionnaire
391

 Courriels
127

 Visites du site Web
8,545

 Expositions sur les médias sociaux
40,071

« Ces investissements témoignent de la reconnaissance par le gouvernement fédéral de l'importance cruciale du transport collectif, non seulement dans le cadre de la lutte aux changements climatiques, mais aussi pour la vitalité des grandes villes, le développement du logement abordable et la mise en œuvre d'une économie robuste, durable et inclusive à travers le pays. » -Société de transport de Montréal



Les Canadiens nous ont partagé leur enthousiasme à propos du transport en commun et du transport actif, et de la façon dont ceux-ci pourraient avoir une incidence sur les collectivités locales tout en aidant à relever certains de nos plus importants défis locaux, régionaux, nationaux et mondiaux.

Ces conversations avec les provinces, les territoires, les municipalités, les collectivités autochtones, les sociétés de transport en commun, les partenaires de l'industrie, les experts indépendants et les défenseurs du transport en commun et du transport actif nous ont permis de recueillir un point de vue pancanadien sur l'importance d'un financement stable et prévisible du transport en commun. Les acteurs clés ont également partagé que la collaboration entre les gouvernements et les sociétés de transport en commun aidera à assurer que le financement du transport en commun offre des retombées concrètes et tangibles aux collectivités.

Des personnes issues du secteur du transport en commun ont indiqué que leurs organisations se remettent encore des pertes d'achalandage et de revenus découlant de la pandémie de COVID-19. Le gouvernement du Canada a relevé ces défis à court terme en offrant un soutien aux municipalités et aux organismes de transport en commun dans le cadre de l'Accord sur la relance sécuritaire de 2020 et du budget de 2022.

Nos partenaires du transport en commun réagissent avec une résilience remarquable alors que l'achalandage du transport en commun continue de revenir aux niveaux pré-pandémiques. Alors qu'il avait atteint un creux de 16 pour cent, l'achalandage a atteint environ 75.5 pour cent des niveaux pré-pandémiques, en date d'avril 2023¹, ce qui illustre à quel point le transport en commun est essentiel pour les Canadiens et pour la construction de collectivités durables, inclusives et prospères.

Alors que nous collaborons au développement à l'échelle régionale et nationale d'approches à long terme, intégrées et fondées sur des données probantes, le gouvernement continuera de financer des projets de transport en commun au moyen des programmes existants, notamment le Fonds pour le transport en commun à zéro émission, le Fonds pour le transport actif, le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada et le Fonds pour le développement des collectivités du Canada. Le gouvernement visera également à lancer en temps opportun des programmes de financement permanent qui veilleront à ce que les partenaires soient bien placés pour accéder aux fonds en 2026-2027.

¹ Statistique Canada, [Transport en commun urbain, avril 2023](#), 2023

« Une combinaison de solutions, notamment des solutions stables, prévisibles et des programmes de prestation directe, profiterait aux projets prioritaires tout en offrant un accès juste et équitable aux petits bénéficiaires des provinces et des territoires. » -Gouvernement de l'Ontario

Ce que nous avons entendu – Observations des acteurs clés

Dans le cadre des activités de mobilisation et des observations écrites, cinq thèmes clés ont émergé; ceux-ci aideront à établir les bases de la conception du financement permanent du transport en commun au Canada.

La rétroaction reçue guidera la conception et la mise en œuvre du financement.



1

Prévoir un financement stable et prévisible assorti d'un versement des fonds flexible

Dans le cadre de ces séances de consultation, nous avons entendu qu'un réseau de transport en commun efficace dépend d'un financement fiable. Les participants ont indiqué qu'il est essentiel d'obtenir des engagements financiers cohérents et transparents en matière de transport en commun avec tous les gouvernements et les partenaires du transport en commun afin de relever les défis liés à la planification, les défis budgétaires et de mise en œuvre qui ont été exacerbés par les problèmes de la chaîne d'approvisionnement et l'inflation à l'échelle mondiale. Les partenaires ont souligné qu'un financement prévisible contribuera grandement à l'exécution coordonnée et en temps opportun des projets et à la gestion et l'estimation efficaces des coûts.

Bien que les participants considèrent que le financement soutenu des dépenses en immobilisation destinées à la construction de nouvelles infrastructures de transport en commun soit essentiel, il est admis qu'un financement stable pour l'entretien des réseaux de transport en commun existants et le maintien des actifs est également essentiel pour assurer la sécurité et la fiabilité des réseaux (p. ex. entretien, remise en état, modernisation).

Nos partenaires ont mis l'accent sur la nécessité d'offrir une combinaison de solutions de financement flexibles pour assurer un accès équitable pour toutes les collectivités et pour des projets de toutes tailles. Bon nombre de provinces, de territoires et de municipalités ont mentionné qu'elles préféreraient des programmes de financement axés sur les transferts flexibles et qui couvrent un large éventail d'initiatives pour appuyer les priorités et les investissements en matière d'infrastructure locale, tels que le Fonds pour le développement des collectivités du Canada.

« Le financement devrait couvrir une gamme complète de coûts d'immobilisation admissibles, notamment les premières étapes de la planification et de la conception, remise en état et le renouvellement des actifs existants, l'expansion du réseau, le passage au transport en commun et le transport actif à zéro émission. L'acquisition de terrains devrait également être admissible pour appuyer l'aménagement axé sur le transport en commun. » -Fédération canadienne des municipalités





« De nombreuses agences de transport sont confrontées au défi de maintenir en bon état le matériel roulant, les rails et les autres infrastructures de soutien. Les fonds devraient être alloués de manière à garantir une flexibilité d'utilisation, pour assurer la pérennité des infrastructures existantes et des nouvelles acquisitions, comme le prévoit les agences de transport. » -Association canadienne du transport urbain

« Ce nouveau fonds constitue un premier pas permettant d'assurer un financement récurrent, stable et suffisant pour répondre aux besoins reconnus d'accroissement de l'offre de services et à l'objectif d'augmentation de la part modale du transport collectif. » -Autorité régionale de transport métropolitain

Il a également été clairement établi que le secteur continue de faire face à des défis. La pandémie de COVID-19 a révélé à quel point le transport en commun est vital pour les Canadiens. Elle a aussi mis en évidence la nécessité d'avoir des systèmes de transport en commun plus résilients et durables qui ne dépendent pas uniquement de sources traditionnelles de revenus, pour être adaptés aux conditions changeantes à long terme.

Nous avons entendu que les gouvernements ne peuvent pas à eux seuls combler l'immense besoin en matière de projets majeurs de transport en commun et d'en assumer les coûts. Un intérêt a été souligné pour examiner le rôle du financement alternatif et des partenariats public-privé pour tirer parti de toutes les sources de financement afin de maximiser les investissements dans les projets destinés aux collectivités, notamment le financement soutenu et à long terme pour les villes-régions, la diversification des modèles de revenus, et les options de financement possibles (p. ex. la Banque de l'infrastructure du Canada [BIC] et le capital privé).

La BIC complète les programmes de financement gouvernementaux en attirant des investissements du secteur privé et des investissements institutionnels dans des projets d'infrastructure générateurs de revenus relevant de l'intérêt public (p. ex. les autobus zéro émission et le Réseau express métropolitain).

2

Être adapté aux priorités et aux réalités locales et régionales

Bien que les participants aient exprimé la nécessité et la volonté de mieux travailler ensemble, les provinces, les territoires, les municipalités, les sociétés de transport en commun et les communautés autochtones – qui sont les propriétaires et les exploitants d’infrastructures – nous ont dit qu’ils sont les mieux placés pour déterminer quels sont leurs besoins, leurs priorités et leurs solutions à l’échelle locale et demandent un financement adapté en conséquence.



« Il n’y a pas de solution universelle. Le transport collectif est essentiel dans les grands centres urbains, les petits centres urbains (comme Fredericton ou Moncton) et les zones rurales; cependant, les besoins et les défis pour desservir ces régions sont différents. » -Gouvernement du Nouveau-Brunswick

« Chaque municipalité est unique et les municipalités rurales seront différentes de leurs homologues urbaines. Il faut accorder une attention particulière aux municipalités rurales en ce qui concerne les montants de financement et la portée du projet. » - Saskatchewan Association of Rural Municipalities

Nous avons entendu que les besoins en capitaux, les problèmes d'abordabilité des logements et les pressions exercées par la croissance sont les plus critiques dans les grands centres métropolitains, et que ces besoins ne sont peut-être pas adéquatement pris en charge par les mécanismes de gouvernance et de financement existants.

En outre, les collectivités rurales, éloignées et autochtones ont souligné la nécessité d'offrir des options de transport en commun accessibles et inclusives pour permettre aux personnes de rejoindre les collectivités avoisinantes afin de se rendre au travail, à l'école, aux rendez-vous ou pour visiter de la famille. Elles ont également souligné l'importance de concevoir les programmes en fonction de leurs réalités particulières, notamment en limitant la complexité et le fardeau administratif, surtout en ce qui concerne la réalisation de petits projets et de projets courants.

« Le gouvernement doit reconnaître qu'il ne peut y avoir une solution universelle pour le financement permanent du transport en commun. Le gouvernement doit s'adapter aux besoins des communautés locales. » -Chambre de commerce du Canada

« Le gouvernement du Canada a un rôle important à jouer en tant que partenaire-investisseur avisé, tout en respectant les municipalités, qui sont les spécialistes de la conception et de la réalisation de projets d'immobilisations locaux au sein de leurs collectivités. »

-Ville de Calgary



3

Mettre à profit les investissements dans le transport en commun pour relever les défis sociaux, environnementaux et économiques pressants

Nous avons entendu partout au pays qu'il était urgent d'investir dans le transport en commun pour combattre les problèmes de congestion, d'abordabilité du logement, d'inclusion sociale et de changements climatiques, et atteindre nos objectifs en transport en commun, notamment l'augmentation de la part modale du transport en commun. Les participants ont indiqué qu'il y a du travail à faire pour que les investissements de tous les gouvernements soient utilisés de façon optimale afin d'atteindre les résultats recherchés et générer des retombées additionnelles.

Les acteurs clés ont mis l'accent sur ce qui suit :

- **Favoriser des milieux de vie complets** : Des transports en commun et des transports actifs efficaces offrent un accès propre et plus abordable aux lieux de travail, aux services et aux loisirs. Le fait de tirer parti de ces investissements est un moyen efficace d'édifier des collectivités plus durables, inclusives et complètes. L'infrastructure de transport actif est un élément fondamental d'un système de transport multimodal et connecté dans les collectivités, et il est essentiel d'obtenir un financement adéquat, flexible et stable pour appuyer les initiatives de transport actif.
- **Viser la densité et la mixité des usages** : Les tendances actuelles en matière d'investissement et de croissance ne se traduisent pas par suffisamment de densité de population, d'emplois et de services à proximité de zones desservies par une offre variée en transport en commun, et mènent trop souvent à de nouveaux projets à faible densité. Cette situation est exacerbée par une intégration irrégulière du transport en commun, du transport actif et de l'aménagement du territoire. Non seulement cela entraîne des temps de déplacement plus longs, des embouteillages et un manque d'options de logement abordable, mais cela a également d'importantes répercussions sur les efforts que nous déployons afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

« Le transport en commun joue un rôle essentiel dans la santé et la prospérité des collectivités de tout le Canada. Alors que notre pays continue de se remettre de la pandémie de COVID-19, le transport en commun et d'autres formes de transport durable aident à relever certains des plus grands défis de notre époque : les changements climatiques, l'abordabilité du logement, l'accueil des immigrants, l'équité sociale, la réconciliation, la compétitivité économique et la productivité. »

-TransLink Mayors' Council on Regional Transportation



« Le fonds permanent du transport en commun est une occasion historique de décarboniser le secteur des transports, tout en créant une économie plus inclusive et en favorisant une plus grande équité sociale. »

-Environmental Defence Canada

« Le gouvernement du Canada a l'opportunité d'être reconnu comme un leader dans l'élimination des barrières pour les personnes à mobilité réduite en s'assurant que l'accessibilité soit de la plus haute importance dans ses plans pour une infrastructure de transport en commun pérenne. »

-Fondation Rick Hansen

« Le besoin croissant d'un transport net zéro souligne la nécessité d'investir sérieusement dans les nouvelles technologies qui utilisent de l'énergie propre. »

-Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada

« Soutenir et financer des plans de transport en commun qui visent à renforcer les économies des agglomérations au moyen de l'amélioration de la fiabilité du temps de déplacement, et de l'établissement de liens entre les travailleurs et les emplois, entre les marchandises et les marchés et entre les personnes et les endroits. »

-Gouvernement de la Colombie-Britannique

« L'accessibilité des transports publics favorise l'émergence de communautés inclusives où chacun peut participer pleinement. Étant donné que les personnes ayant une déficience visuelle ne peuvent conduire leur propre véhicule, elles dépendent fortement d'un transport en commun accessible, efficace et fiable. Sans cela, ces personnes pourraient faire face à une réduction de leur autonomie, une augmentation de leur taux de chômage, des possibilités de loisirs limitées et un isolement social accru. »

-Fondation INCA

« Le transport en commun est de la plus haute importance pour l'avenir de la planète et l'atteinte de nos objectifs communs relatifs à l'aménagement du territoire, au logement, à l'inclusion, à la carboneutralité ainsi qu'au développement économique. Les efforts soutenus en ce sens ne peuvent s'essouffler et doivent impliquer toutes les parties prenantes, de la planification jusqu'à l'entretien. »

-Ville de Montréal

- **Soutenir une offre de logements adéquate** : Les pénuries de logements abordables de tous genres amplifient les répercussions sur l'équité, en particulier dans les grandes régions urbaines. L'offre inadéquate de logements a exacerbé l'augmentation du coût des logements locatifs alors que dans de nombreuses collectivités les coûts augmentent plus rapidement que les revenus. L'édification de collectivités complètes, plus denses et axées sur le transport en commun pourrait améliorer l'offre de logements et l'abordabilité et atténuer les pressions liées à la croissance démographique, tout en appuyant les objectifs du Canada en matière d'immigration et d'accueil des réfugiés.
- **Aborder les questions de l'accessibilité et l'équité**: Les groupes en quête d'équité, notamment les femmes, les personnes racialisées, les Autochtones, les personnes à mobilité réduite, les nouveaux arrivants, les aînés, les personnes à faible revenu et les personnes en situation d'itinérance, ont tendance à compter davantage sur le transport en commun. Le manque d'attention portée aux répercussions sur l'équité des politiques de transport en commun, de la collecte de données et des investissements peut entraîner une marginalisation des groupes en quête d'équité et exacerber les obstacles structurels à leur pleine participation à la société.

« Les projets de transport en commun doivent être perçus comme des investissements et non comme des dépenses. En milieu urbain, le transport en commun génère de nouveaux revenus fonciers, dynamise les quartiers, crée de nouveaux emplois et facilite l'accès à la main-d'oeuvre grâce à la réduction de la congestion et à son coût réduit du déplacement pour l'utilisateur et l'usagère – en comparaison au déplacement automobile. »

-Alliance TRANSIT


Le développement et la construction de projets peuvent parfois perturber les collectivités. Ils peuvent notamment engendrer un processus de gentrification et mener au déplacement de personnes en raison de l'augmentation du coût du logement dans un secteur. Les services de transport en commun ne sont pas toujours axés sur l'utilisateur, ce qui a des répercussions disproportionnées sur les personnes qui dépendent de milieux sans obstacle, et crée des obstacles artificiels à la mobilité régionale.

4

Améliorer la gouvernance et l'harmonisation intergouvernementale

Tout au long de notre consultation, nous avons entendu que les projets de transport en commun impliquent un écosystème complexe de besoins, d'intérêts, de gouvernance et de prise de décisions qui devrait être renforcé, notamment au moyen de la création ou de l'amélioration de structures officielles visant à assurer une planification et des investissements qui maximisent les retombées pour les résidents.

Nous avons également entendu que les partenaires financiers doivent améliorer l'harmonisation des critères des programmes, des processus budgétaires, et la priorisation des projets d'une manière qui tient compte des besoins locaux.



« Nous devons planifier et bâtir en fonction de la croissance, au lieu de simplement réagir à celle-ci. La Chambre de commerce recommande que le financement fédéral soit lié à la création d'un plan global de transport régional, qui comprend des tarifs et des services entièrement intégrés. Nos régions urbaines sont des unités économiques intégrées, et leurs réseaux de transport en commun doivent être également intégrés. »
-Toronto Region Board of Trade

Les acteurs clés ont souligné qu'un manque de coordination au sein des régions nuit à l'efficacité des investissements dans le transport en commun et continue de donner lieu à des gains non réalisés. Par exemple, il est possible que la planification du transport en commun ne tienne pas suffisamment compte de la densité des logements ou des commodités (emplois, services, installations de loisirs, infrastructures d'eau), tandis que les exigences en matière de zonage et d'aménagement peuvent varier d'une administration à l'autre, ce qui donne lieu à des résultats différents en matière d'accessibilité au logement et de mobilité à l'échelle régionale.

Enfin, nous avons entendu que nous pourrions améliorer la coordination au sein du gouvernement fédéral afin de permettre aux partenaires d'exploiter d'autres programmes fédéraux (p. ex. ceux de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, la BIC) ou des terrains fédéraux (tels que ceux de Services publics et Approvisionnement Canada et de la Société immobilière du Canada).

« Les conversations préliminaires tenues avec tous les ordres de gouvernement au sujet des plans et des priorités, et préalables à la présentation d'une demande de financement, peuvent être extrêmement utiles pour s'assurer que les demandes de financement sont suffisamment ciblées et simplifiées, c.-à-d. qu'elles facilitent le processus de demande et d'entente. »

-Municipalité régionale de Halifax

« Le Fonds permanent du transport en commun devrait être conçu de manière à ce que les grands projets d'investissement (c'est-à-dire l'expansion des transports en commun) soient identifiés et priorisés dans le cadre de plans directeurs intégrés en matière de transport et d'aménagement du territoire. »

-Ville d'Edmonton

« Le nouveau fonds peut également permettre au gouvernement fédéral d'intervenir directement auprès des structures existantes de gouvernance provinciales-municipales, le cas échéant, ce qui donne lieu à une collaboration tripartite en matière de transport en commun. »

-Ville de Toronto

“Une coordination optimale entre les différents acteurs permettrait de concrétiser les bénéfices escomptés. À cet égard, le souci d'alléger et coordonner le processus d'approbation et de reddition de comptes en assurant l'arrimage des exigences de tous les niveaux de gouvernement est requis.”

-Autorité régionale de transport métropolitain

5

Promouvoir une prise de décisions plus transparente et fondée sur des données probantes

Les partenaires ont partagé le besoin de données et d'indicateurs normalisés et pertinents à l'échelle nationale afin d'appuyer la prise de décisions et la priorisation des projets à travers le pays.

De nombreux répondants ont souligné les avantages d'une prise de décisions améliorée et fondée sur des données probantes afin de permettre de mener l'évaluation objective des projets de transport en commun proposés et des résultats opérationnels.

Les petites collectivités ont mentionné les difficultés d'accès à des données et du support pour identifier, prioriser et planifier des projets de transport en commun. Ils ont également souligné le besoin de soutien pour la collecte de données, le suivi et la reddition de compte en raison des contraintes de capacité.



« Il est essentiel que le gouvernement du Canada souligne l'importance de la performance à long terme dans la structure du modèle de financement. »

-ARUP Group



« Les décisions relatives au financement en immobilisation devraient être fondées sur des données probantes, transparentes et coordonnées avec d'autres programmes. »

-Association des transports du Canada

« La normalisation continue des données sur le cycle de vie et des renseignements recueillis auprès des organismes de transport en commun pourrait simplifier le processus d'analyse et aider à identifier les lacunes et les opportunités de gain d'efficience (notamment la collaboration entre les administrations). Cela pourrait se faire au moyen d'une collaboration continue avec des organismes comme l'ACTU (Association canadienne du transport urbain) pour identifier des approches de normalisation des données recueillies auprès des organismes. »

-Gouvernement de l'Ontario

Notre réponse – Principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre

La rétroaction et les idées partagées ont aidé à peaufiner et à façonner les principes directeurs pour la conception et la mise en œuvre d'un financement permanent du transport en commun. Ces principes guideront notre objectif d'appuyer des réseaux de transport en commun sécuritaires, modernes et efficaces, d'édifier des collectivités complètes et inclusives, et d'améliorer les retombées pour les Canadiens.

Offrir un financement stable et prévisible pour les immobilisations et la planification de concert avec les investissements des partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux pour appuyer l'amélioration de notre capacité collective à planifier, maintenir et offrir des réseaux de transport en commun plus accessibles, résilients et durables. Le financement permanent du transport en commun fournira un soutien stable pour les besoins en matière d'investissements en transport en commun du Canada, tout en comptant sur nos partenaires provinciaux et municipaux, qui contrôlent les décisions opérationnelles, afin de déterminer et de combler les besoins de leurs collectivités.



Appuyer un versement des fonds flexible au moyen d'une combinaison de mécanismes de financement qui se renforcent mutuellement et des approches administratives simplifiées visant à mieux harmoniser les exigences du programme avec les retombées souhaitées, afin de veiller à ce que les investissements créent des répercussions positives à court terme et des retombées à long terme.

Nous offrirons des options de financement pour combler les besoins uniques des collectivités de toutes tailles et reflétant toutes les réalités géographiques, incluant les grandes villes, les collectivités de taille moyenne, rurales, éloignées et autochtones, incluant via :

- Fournir aux collectivités de toutes tailles un accès à un financement de base prévisible visant à combler les besoins courants, notamment l'entretien, le maintien d'actif et les projets d'expansion mineurs, avec l'opportunité de présenter une demande et d'obtenir du financement en fonction de l'évolution des priorités (p. ex. solutions de transport en commun en milieu rural, transport en commun à zéro émission et transport actif).
- Appuyer le développement de plans régionaux intégrés à long terme dans les régions métropolitaines par des ententes de financement liées à des avantages accessoires du transport en commun, comme le logement et la réduction des GES, ce qui permettrait de remédier aux lacunes d'une approche projet par projet pour s'assurer de maximiser l'impact de politiques d'aménagement du territoire ou d'investissements dans le transport en commun.

Ces initiatives seront complétées par le Fonds pour le développement des collectivités du Canada, dont environ le tiers est utilisé pour le transport en commun. Cette source supplémentaire de financement permanent est offerte aux municipalités par l'intermédiaire des provinces et des territoires et doit être renouvelée en 2023-2024.

Promouvoir des approches fondées sur le milieu qui respectent les besoins et les priorités spécifiques de nos partenaires et qui offrent des possibilités de leadership local et régional tout en garantissant l'obtention de retombées pour les Canadiens, notamment via :

- Donner aux dirigeants locaux et régionaux dans les régions métropolitaines les moyens de cerner adéquatement les besoins de leurs collectivités et d'adopter des meilleures pratiques innovantes pour établir des objectifs, résultats recherchés et rendre compte des décisions d'investissement.
- Fournir un accès à un versement des fonds flexible et à du soutien à la planification pour répondre aux besoins des collectivités plus petites, éloignées, rurales, et autochtones et réduire la charge administrative pour tous nos partenaires. Il pourrait notamment s'agir de solutions de transport en commun qui appuient des activités quotidiennes des usagers et pour rejoindre des collectivités avoisinantes qui offrent des services essentiels, telles que des emplois et des services d'éducation et de santé.



Favoriser des retombées sociales, environnementales et économiques au moyen de la collaboration avec d'autres ordres de gouvernement et des partenaires du transport en commun pour tirer parti des investissements dans le transport en commun afin de réduire les émissions et soutenir des milieux de vie complets. Nous allons chercher à maximiser l'expérience de transport de l'utilisateur, à élargir l'accès aux emplois et au logement, à atténuer les impacts des changements climatiques et à améliorer l'équité et l'inclusion. Cela inclut :

- Explorer des options stratégiques avec nos partenaires afin d'encourager la planification axée sur l'équité, la collecte de données, et développer des logements abordables et du transport actif à proximité du transport en commun et d'autres services. Nous analyserons des idées, notamment les ententes sur les retombées locales, les cadres de prestations d'emploi et les possibilités d'approvisionnement local.
- Examiner comment nos investissements peuvent réduire de façon significative les émissions de GES afin de contribuer à la mise en œuvre du Plan de réduction des émissions pour 2030 du Canada et à la transition vers la carboneutralité d'ici 2050 et appuyer la Stratégie nationale d'adaptation du Canada, qui établit une vision et des objectifs afin d'accroître la résilience du Canada aux impacts des changements climatiques.
- Envisager des façons d'appuyer les matériaux de construction à faibles émissions de carbone fabriqués au Canada et les mesures d'approvisionnement réciproques.

Améliorer la gouvernance et l'harmonisation intergouvernementale en encourageant une prise de décision mieux coordonnée entre les gouvernements et les partenaires du transport en commun, et qui reflète une vision à long terme, en particulier pour les décisions dans les grandes régions métropolitaines. Il s'agit notamment d'appuyer l'amélioration des structures de gouvernance régionales et la planification régionale intégrée afin d'optimiser la coordination du transport en commun régional et d'autres investissements interreliés, notamment le logement, ce qui se traduira par de meilleures retombées pour tous les résidents. Le gouvernement atteindra ces objectifs en :

- Prenant une approche intégrée à long terme qui cherche à tirer parti des relations et des procédures de suivi entre les ministères et les organismes fédéraux pertinents afin d'appuyer de manière plus directe nos partenaires du transport en commun, en particulier quant au développement de logement et de commodités communautaires à proximité du transport en commun.
- Recherchant des opportunités de coordonner les investissements des ministères et des organismes fédéraux, qu'il s'agisse d'un apport par le biais de programmes ou de biens immobiliers fédéraux.

Améliorer la prise de décisions fondée sur des données probantes en ce qui concerne les programmes de financement, en étroite collaboration avec nos partenaires, notamment au moyen d'indicateurs de performance et de paramètres communs pour des projets semblables, de méthodes normalisées pour la collecte de données, et appliquer des approches cohérentes visant à déterminer si les objectifs et les résultats recherchés du projet sont atteints. Cela inclut :

- Collaborer avec nos partenaires afin d'explorer la façon d'élargir le recours à des experts techniques pour appuyer la mise en place de processus décisionnels transparents objectifs, le développement de données et d'analyses, la détermination des besoins et des résultats recherchés, et la planification des projets.
- Appuyer nos engagements existants pour soutenir une prise de décisions fondée sur des données probantes pour les collectivités de partout au pays.
- Créer un groupe consultatif d'experts pour appuyer la première Évaluation nationale des infrastructures du Canada, qui servira d'outil fondamental visant à déterminer les besoins et les priorités du Canada en matière d'infrastructure, et mettra en œuvre une planification à long terme fondée sur des données probantes jusqu'en 2050.
- Soutenir la prochaine étape du financement des infrastructures et de la prise de décisions. L'Évaluation nationale des infrastructures mettra à disposition des gouvernements des recherches et des analyses d'experts impartiales fondées sur des données probantes et élaborées de façon ouverte et transparente afin de mieux orienter les investissements dans les infrastructures.

II. Prochaines étapes - Des idées jusqu'à la conception du programme

Le financement permanent du transport en commun offre à l'ensemble des gouvernements et des partenaires du transport en commun l'opportunité de collaborer pour améliorer la planification intégrée et la prise de décisions fondée sur des données probantes, et favoriser des investissements à long terme dans le transport en commun qui combent les besoins locaux et régionaux.

La vaste participation des partenaires et des acteurs clés à ce processus de consultation est encourageante, et nous tenons à remercier tous ceux qui y ont contribué.

Au cours des prochains mois, le gouvernement travaillera en étroite collaboration avec ses partenaires du transport en commun pour tracer la voie à suivre, et le personnel d'Infrastructure Canada jouera un rôle crucial en appuyant une mobilisation accrue et intégrée, et en adoptant des approches axées sur les réalités uniques des diverses collectivités du Canada. Ces travaux seront essentiels pour veiller à ce que le gouvernement puisse atteindre son objectif de lancer des éléments clés du programme de financement permanent du transport en commun afin de verser des fonds dès 2026-2027.

Nous sommes impatients de poursuivre les discussions avec nos partenaires afin de régler les détails, de renforcer notre capacité collective d'offrir des services de transport en commun et de transport actif de grande qualité et accessibles, et d'améliorer la qualité de vie des Canadiens.



ANNEXE A : Renseignements sur les participants

Organisations qui ont présenté des observations

Échelle nationale

- Amalgamated Transit Union (ATU) Canada
- Chambre de commerce du Canada
- Association canadienne des constructeurs d'habitations
- Fondation David Suzuki
- Environmental Defence Canada
- Association des chemins de fer du Canada
- Transport Action Canada
- Clean Energy Canada
- Association canadienne des automobilistes
- Fondation INCA
- Association canadienne du transport urbain (ACTU)
- Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)
- Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada (CRITUC)
- Green Communities Canada
- Sentier transcanadien
- Active School Travel Canada
- Fondation des maladies du cœur et de l'AVC
- ARUP Group
- Active Transportation Alliance of Canada
- Via Transportation
- Union nationale des fermiers
- Fédération canadienne des municipalités
- Alstom
- UNIFOR

Colombie-Britannique

- Gouvernement de la Colombie-Britannique
- Amalgamated Transit Union (ATU), local 1724
- BC Transit

- BC Urban Mayors' Caucus
- Greater Vancouver Board of Trade
- HUB Cycling
- Metro Vancouver
- TransLink Mayors' Council on Regional Transportation
- Ville de Surrey
- Ville de Vancouver

Alberta

- Ville d'Edmonton
- Edmonton Metropolitan Transit Services Commission
- Ville de Calgary
- Gouvernement de l'Alberta

Saskatchewan

- Saskatchewan Association of Rural Municipalities

Ontario

- Gouvernement de l'Ontario
- Ville de Brampton
- Canton de Conmee
- Community Benefits Ontario
- Durham Region Transit
- Eastern Ontario Wardens' Caucus
- Hamilton Transit Riders Union
- Ville d'Oakville
- Fédération des centres d'amitié autochtones de l'Ontario
- Ville d'Ottawa
- Région de Peel
- Residential and Civil Construction Alliance of Ontario
- Ville de Toronto
- Toronto Region Board of Trade

- Toronto Transit Commission
- Région de Waterloo
- Région de York

Québec

- Accès transports viables
- Alliance TRANSIT (avec la participation de huit organismes du Québec)
- Association pour la santé publique du Québec
- Association du transport urbain du Québec (avec la participation de 10 sociétés de transport du Québec)
- Autorité régionale de transport métropolitain
- Conseil Patronal de l'Environnement du Québec
- Gouvernement du Québec
- Ville de Longueuil
- Ville de Montréal
- Société de transport de Montréal
- Trajectoire Québec

Nouveau-Brunswick

- Ville de Fredericton
- Chambre de commerce de Fredericton
- Gouvernement du Nouveau-Brunswick

Nouvelle-Écosse

- Municipalité régionale de Halifax
- Nova Scotia Federation of Municipalities
- Ministère des Travaux publics

Île-du-Prince-Édouard

- Construction Association of Prince Edward Island
- Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard

Organisations qui ont répondu au questionnaire

Échelle nationale

- ARUP Group
- Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada
- Fondation canadienne des femmes
- Fédération canadienne des municipalités
- Commission de la capitale nationale
- Fondation Rick Hansen
- WSP Canada

Colombie-Britannique

- BC Transit
- Gouvernement de la Colombie-Britannique
- District régional de la capitale
- Ville de Fernie
- Île Galiano
- District régional de Kitimat-Stikine
- Ville de Mission
- Ville de Port Coquitlam
- Municipalité de Powell River
- Ville de Prince Rupert
- Provincial Working Group on Seniors' Transportation
- Rail for the Valley
- Red Resort Association
- District of Sechelt
- TransLink

Alberta

- Ville d'Airdrie
- Bow Valley Regional Transit Services Commission
- Ville de Calgary
- Calgary Metropolitan Region Board
- Edmonton Metropolitan Transit Services Commission
- Ville de Hinton

- Ville de Lloydminster
- Comté de Newell
- Comté de Stettler
- Comté de Strathcona
- District municipal de Wainwright n° 61

Saskatchewan

- Municipalité rurale d'Arborfield n° 456
- Bus Riders of Saskatoon
- Ville de Moose Jaw
- Ville de Saskatoon
- Ville de Yorkton
- Ville de Swift Current

Manitoba

- Municipalité rurale de Gimli
- Handi Van Transit
- Gouvernement du Manitoba
- Ville de Morden
- Ville de Portage la Prairie
- Municipalité rurale de West Interlake
- Ville de Winnipeg

Ontario

- Ville de Brampton
- Ville de Brantford
- Burlington for Accessible Sustainable Transit
- Citizens for Alternative Transportation in Trent Lakes
- CodeRedTO
- Community Benefits Ontario
- Ville de Hamilton
- Ville de Kawartha Lakes
- Bureau de santé publique de Kingston, Frontenac et Lennox et Addington
- Ville de Mississauga
- Gouvernement de l'Ontario
- Ville d'Ottawa
- Comté d'Oxford

- VIA Rail through Thunder Bay and North Shore of Lake Superior

Québec

- Association des Centres de gestion des déplacements
- Association d'usagers du transport collectif de Longueuil
- Chambre de commerce du Montréal Métropolitain
- Conseil Patronal de l'Environnement du Québec
- Ville de Laval
- Ville de Sherbrooke
- Table des préfets et élus de la couronne Nord
- Ville de Terrebonne
- Vivre en Ville

Nouveau-Brunswick

- Ville de Fredericton
- Ville de Moncton
- Gouvernement du Nouveau-Brunswick

Nouvelle-Écosse

- Coopérative de transport L'Acabie
- Municipalité du comté d'Inverness
- Organisme de transport collectif rural de Shelburne County

Île-du-Prince-Édouard

- Municipalité rurale d'Eastern Kings
- Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard

Yukon

- Ville de Whitehorse

Liste des réunions

Échelle nationale

- Table intergouvernementale des grandes villes
- Banque de l'infrastructure du Canada
- Association canadienne du transport urbain
- Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada
- Fédération canadienne des municipalités

Colombie-Britannique

- Gouvernement de la Colombie-Britannique
- BC Transit
- Metro Vancouver
- TransLink
- Ville de Surrey
- Union of BC Municipalities
- Ville de Vancouver

Alberta

- Alberta Municipalities
- Ville d'Edmonton
- Edmonton Metropolitan Transit Services Commission
- Gouvernement de l'Alberta

Saskatchewan

- Ville de Regina
- Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

Manitoba

- Association of Manitoba Municipalities
- Gouvernement du Manitoba
- Ville de Winnipeg

Ontario

- Association of Municipalities of Ontario
- Durham Region Transit

- Ville de Guelph
- Ville de Hamilton
- Région de Niagara
- Ville d'Ottawa
- Région de Peel
- Ville de Toronto
- Toronto Community Housing
- Toronto Region Board of Trade
- Toronto Transit Commission
- Région de York

Québec

- Autorité régionale de transport métropolitain
- Association des transports collectifs ruraux du Québec
- Association du transport urbain du Québec (avec la participation de 10 sociétés de transport du Québec)
- Communauté métropolitaine de Québec
- Gouvernement du Québec
- Union des municipalités du Québec
- Ville de Montréal
- Ville de Québec

Nouveau-Brunswick

- Gouvernement du Nouveau-Brunswick

Nouvelle-Écosse

- Halifax Joint Regional Transportation Agency
- Municipalité régionale de Halifax

Terre-Neuve-et-Labrador

- Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador

Île-du-Prince-Édouard

- Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard

Collectivités et organisations autochtones

- Assemblée des Premières Nations
- Congrès des peuples autochtones
- Inuit Tapiriit Kanatami
- Manitoba Métis Federation
- Ralliement national des Métis

Liste des tables rondes

Infrastructure Canada a tenu une série de dix tables rondes régionales sur le futur financement permanent pour le transport en commun, et une onzième séance a porté sur le transport actif. Ces séances ont réuni des usagers du transport en commun, des représentants de sociétés de transport en commun, des universitaires, des organismes communautaires et des administrations locales afin de discuter de la façon de tirer parti du fonds pour édifier des collectivités plus inclusives et complètes partout au pays, notamment :

- Association canadienne du transport urbain - 17 août
- Ontario (accent sur le sud de l'Ontario) - 7 septembre
- Colombie-Britannique - 7 février
- Québec (accent sur la région de Montréal) - 8 septembre
- Saskatchewan - 8 septembre
- Ontario (accent sur le Nord de l'Ontario) - 14 septembre
- Alberta - 14 septembre
- Québec - 15 septembre
- Manitoba - 15 septembre
- Canada atlantique - 22 septembre
- Nord du Canada - 22 septembre
- Table ronde nationale sur le transport actif - 29 septembre
- Table ronde nationale sur le transport en commun à zéro émission du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada - 2 novembre