



Page couverture

## **Mémoire pour les consultations prébudgétaires en prévision du budget 2024-2025**

***Veiller à ce que les réseaux de transport urbain du Canada  
soient prêts à soutenir la croissance démographique et les  
objectifs de l'action climatique***

Par le Conseil des maires de TransLink

**28 juillet 2023**

## RECOMMANDATIONS

Le Conseil des maires de TransLink sur les transports en région du Grand Vancouver demande au gouvernement :

1. **Devancer de deux ans le versement du Fonds permanent de transport en commun**, en passant de l'engagement initial de 2026-2027 à 2024-2025, afin d'éviter de retarder l'expansion du service de transport en commun nécessaire à partir de 2024 pour répondre à la croissance démographique record résultant des nouveaux objectifs fédéraux en matière d'immigration, atteindre les objectifs nationaux et provinciaux en matière d'émissions de gaz à effet de serre et rendre le Grand Vancouver plus abordable pour les familles et les entreprises.
2. **Doubler de façon permanente le Fonds canadien de développement communautaire** et porter son indexation annuelle à 3,5 % afin de mieux refléter l'inflation des coûts de construction.
3. **Lancer une commission nationale tripartite avec les provinces, les gouvernements locaux et les agences de transport pour développer un nouveau modèle de financement pour le transport en commun** qui soit plus résilient et équitable en évitant de trop dépendre de sources régressives telles que les tarifs de transport et les taxes foncières.

Ces recommandations seront mises à jour en octobre 2023, au fur et à mesure de l'élaboration et de l'achèvement de notre plan régional de transport en commun.

## APERÇU

Le transport en commun dans les plus grandes régions métropolitaines du Canada se trouve à un carrefour important et difficile.

Dans les grandes villes du Canada, le transport en commun a longtemps été considéré par la plupart des habitants comme un service public de base, au même titre que l'électricité, l'eau potable ou les routes : un service essentiel qui permet à nos villes de se déplacer, de travailler et de réussir.

Plus qu'un simple service essentiel offrant un choix de mobilité abordable et efficace, le transport public apporte des contributions essentielles aux priorités nationales et provinciales telles que l'action climatique, la réduction des pressions liées au coût de la vie, l'établissement d'un nombre record de nouveaux Canadiens et le positionnement du Canada en tant que concurrent mondial en matière de talent et d'innovation.

La croissance démographique ininterrompue dans nos plus grandes villes, dopée par les nouveaux objectifs fédéraux en matière d'immigration, ne fait qu'ajouter à ces attentes et exacerber les pressions que subissent les transports en commun dans les grandes villes du Canada.

Alors que ces attentes à long terme se développent, le transport en commun lutte toujours contre les effets de la pandémie, qu'il s'agisse des chocs immédiats liés à la fermeture des frontières et aux restrictions de circulation, ou du rééquilibrage de l'activité sociale et économique qui s'en est suivi. Les pressions inflationnistes plus récentes n'ont fait qu'aggraver cette crise financière, ajoutant des centaines de millions de dollars de coûts inattendus, tant pour l'exploitation des transports en commun que pour l'achèvement des projets d'investissement déjà en cours de construction.

Face au double choc de la pandémie et des pressions inflationnistes, combiné à des outils de revenus limités et réduits, de nombreux systèmes de transport en commun sont confrontés à une décision impossible : réduire les services et augmenter les tarifs pour préserver le système existant. Une telle décision risque d'entraîner une érosion du service et un ralentissement, voire une inversion de la croissance de la fréquentation, ce qui nécessite souvent de nouvelles réductions de service et des augmentations de tarifs, conduisant finalement à une « spirale de la mort du transport en commun ».

Il existe une solution à ce sombre avenir. Le carrefour.

Ce carrefour commence par la reconnaissance du fait que les transports en commun, tout comme l'électricité, l'eau potable ou les routes, sont des services publics essentiels qui assurent le fonctionnement des plus grandes villes du Canada. Il faut également reconnaître que certains des nouveaux défis les plus pressants du Canada, des changements climatiques à l'accessibilité du logement

en passant par l'installation des immigrants et l'innovation, dépendent de systèmes de transport en commun dynamiques et efficaces dans nos plus grandes villes.

Cette autre voie nécessite un engagement de la part de tous les échelons de gouvernement pour soutenir les défis à court terme du transport en commun, mais aussi pour regarder au-delà du court terme en continuant à investir dans l'expansion des services de transport en commun afin de préparer nos villes pour l'avenir.

Les récents investissements fédéraux et provinciaux ont été un élément essentiel du succès des plus grands réseaux de transport en commun du Canada. Toutefois, l'ampleur de ces résultats – des dizaines de milliards de financement au cours de la dernière décennie – peut être perçue par certains comme un « travail accompli » et une « case cochée ». Ce n'est pas le cas : le transport public est un service public essentiel qui doit faire face à des besoins croissants tout en continuant à lutter, de manière aigüe, contre la pandémie et l'inflation, sans disposer d'outils suffisants pour se redresser, se développer et réussir. Ce n'est pas le moment de se détourner.

Le moment est venu pour les trois niveaux de gouvernement de réaffirmer l'importance des transports en commun et de veiller à ce que les ressources nécessaires soient disponibles pour remplir leur rôle. Il est temps de mettre les transports en commun des plus grandes régions urbaines du Canada sur la voie de la relance et de permettre à ces villes d'offrir les services nouveaux et élargis dont nos villes, nos provinces et notre pays ont besoin pour répondre aux besoins actuels et futurs.

### **Pressions croissantes**

En juin 2023, la fréquentation des transports en commun du Grand Vancouver est revenue à 87 % de son niveau d'avant la pandémie, ce qui la place en tête des régions d'Amérique du Nord. La fréquentation des transports en commun dans l'agglomération de Vancouver est supérieure de 60 % à celle de Seattle et de Portland réunies. Le nombre d'utilisateurs des transports en commun de l'agglomération de Vancouver est désormais supérieur à celui de l'ensemble de la région de Chicago, une zone urbaine trois fois plus peuplée.

Bien que la fréquentation reste inférieure aux niveaux d'avant la pandémie dans l'ensemble de la région, cela ne signifie pas que le système fonctionne avec une capacité excédentaire. En fait, notre système de transport en commun est aujourd'hui à 115 % des niveaux d'avant la pandémie dans les communautés du Grand Vancouver qui connaissent la croissance la plus rapide au sud du fleuve Fraser et les communautés de la banlieue est.

TransLink, avec le soutien des fonds de secours fédéraux et provinciaux, a réussi à éviter les coupes sombres dans les services; cependant, les défis financiers actuels ont rendu impossible l'ajout de nouveaux services.

Il est temps que les gouvernements cessent de se concentrer uniquement sur la « survie » des transports en commun et qu'ils ajoutent un objectif consistant à préparer les systèmes de transport en commun aux besoins d'une population croissante. Cela est essentiel pour garantir que les efforts des gouvernements visant à stimuler la relance économique et à améliorer l'accessibilité financière ne soient pas compromis par la congestion du trafic et d'autres problèmes de mobilité.

## RÉPONDRE AUX DEMANDES FUTURES

### Recommandations 1 et 2

- Devancer de deux ans la mise en place du Fonds permanent de transport en commun
- Doubler de façon permanente le Fonds canadien de développement communautaire

Tout en gérant la crise financière actuelle et les demandes croissantes de services, Translink doit également se préparer à répondre à des besoins à plus long terme qui sont souvent déterminés par des tendances nationales, voire mondiales, ainsi que par des exigences législatives provinciales et fédérales :

### Croissance démographique et accessibilité financière

Le plan de transport régional de 30 ans de TransLink, [Transport 2050](#) [EN ANGLAIS], prévoit que la population de la région augmentera de plus d'un million de personnes d'ici 2050 et que le réseau de transport devra répondre aux exigences qui en découlent. L'incidence de cette croissance est aggravée par le type de croissance attendu :

- La densification des zones urbaines comme celles du Grand Vancouver entraîne une augmentation de l'utilisation des transports en commun plus rapide que celle de la population, car les villes plus denses rendent les transports en commun plus utiles et plus pratiques. Ce type de développement orienté vers les transports en commun est prévu et planifié dans *Transport 2050* et sous-tend l'accent mis par le plan sur l'expansion dynamique des services de transport en commun dans toute la région.
- La majorité de la croissance démographique se produit dans les quartiers à la croissance la plus rapide au sud du Fraser et les trois villes. Ces zones ont toujours été à la traîne en matière d'investissement et d'expansion des transports en commun, mais avec l'explosion de la population dans ces communautés abordables, *Transport 2050* dirigera une part disproportionnée des nouveaux services de transport en commun vers ces zones où les besoins sont les plus pressants.
- Plus important encore, la majorité de la croissance démographique dans la région du Grand Vancouver proviendra de l'immigration, stimulée par les objectifs fédéraux d'immigration qui atteignent des niveaux record. Les Néo-Canadiens ont tendance à utiliser les transports en commun de manière disproportionnée, en particulier au cours des premières années de leur installation.

La plupart des nouveaux habitants du Grand Vancouver au cours des 30 prochaines années seront des Néo-Canadiens qui s'installeront dans des communautés à croissance rapide et à densification rapide, axées sur les transports en commun. Ces tendances apportent d'énormes avantages à la région, à la province et au pays, ainsi qu'à son économie et à son dynamisme, mais elles augmentent également les exigences imposées à notre système.

Il est essentiel, non seulement pour le Grand Vancouver, mais aussi pour la province et le pays, de veiller à ce que les nouveaux transports en commun soient mis en service au fur et à mesure de l'arrivée de cette nouvelle population axée sur les transports en commun.

### **Action pour le climat**

Le gouvernement de la Colombie-Britannique s'efforce de réduire à zéro les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 dans sa *Feuille de route vers une C.-B. propre pour 2030*. Le gouvernement régional du Grand Vancouver et TransLink travaillent ensemble pour déterminer une voie de mise en œuvre permettant à la région d'atteindre son objectif de réduction des émissions de GES des voitures de particuliers et des camions de 65 % d'ici 2030 (par rapport au niveau de 2010). L'accélération de la transition nationale et provinciale vers des voitures de particulier et des camions légers sans émissions ou à faibles émissions aidera la région à atteindre environ 50 à 60 % de ses objectifs pour 2030; le reste devra provenir d'une utilisation plus efficace des modes de transport existants, notamment d'un transfert modal vers les transports en commun et les transports actifs.

Chaque année où les émissions de GES ne sont pas réduites contribue à l'aggravation des effets des changements climatiques et rend encore plus difficile la réalisation des objectifs pour la période restante. La réalisation des objectifs pour 2030 est essentielle pour réduire ces effets cumulés, tout en plaçant la région sur une trajectoire qui la rendra carboneutre d'ici 2050.

### **Urgence de l'action**

En 2021, à la suite des recommandations de la Fédération canadienne des municipalités et des régions qui comprend le Grand Vancouver, le gouvernement du Canada s'est engagé à créer un Fonds permanent pour le transport en commun de 3 milliards de dollars par an, à partir de 2026-2027. Cette nouvelle source de financement permanent et stable a été accueillie favorablement par les collectivités, car elle permettra aux agences de transport de planifier des projets à long terme et de fournir des services pour répondre aux besoins de notre population croissante.

Avec l'approbation récente de la [Stratégie de TransLink, Transport 2050](#) [EN ANGLAIS] – et l'approbation unanime des maires de la région pour sa première phase – *Accès pour tous, les priorités décennales* [EN ANGLAIS] (2024-2033) – notre région est prête à s'asseoir à la table des gouvernements provincial et

fédéral pour déterminer comment le Fonds et d'autres sources de financement peuvent être utilisés pour aller de l'avant avec de nouveaux projets de transport en commun et d'infrastructure de transport actif afin de répondre aux demandes de notre population croissante.

La première étape de la mise en œuvre du plan *Accès pour tous* sera l'approbation de la première phase de projets en 2024. Étant donné que TransLink a déjà affecté les sources fédérales de financement des infrastructures existantes à des projets déjà en service, en cours d'approvisionnement ou de construction, et que le Fonds permanent pour les transports en commun devrait commencer à fonctionner en 2026, il reste un vide où aucune nouvelle source de financement fédéral n'a été définie pour soutenir l'expansion des transports en commun dans la région du Grand Vancouver, en dehors du Fonds de développement des collectivités.

En avançant les versements du Fonds pour qu'ils commencent en 2024 et en doublant le Fonds canadien de développement communautaire, le gouvernement du Canada a l'occasion de s'assurer que TransLink et les autres agences de transport en commun sont en mesure de continuer à ajouter des services pour répondre à la demande du public et d'éviter de retarder les nouveaux projets qui ont été définis comme étant prioritaires.

## **MISE À JOUR DE NOTRE MODÈLE OBSOLÈTE DE FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN**

### **Recommandation 3**

Lancer une commission nationale tripartite avec les provinces, les agences de transport et les gouvernements locaux pour développer un nouveau modèle de financement pour le transport en commun afin de garantir que les agences de transport disposent des ressources nécessaires pour répondre aux exigences accrues en matière d'exploitation et d'investissement pour répondre aux attentes nationales, provinciales et locales en matière de services de transport public et fournir des services de transport essentiels pour desservir une croissance démographique record.

L'accès au Fonds à partir de 2024 permettra à TransLink de commencer à mettre en œuvre la première phase des priorités décennales de TransLink décrites ci-dessus. Avec des projets ambitieux d'expansion sans précédent des services de bus et de construction de l'un des plus grands réseaux de bus à haut niveau de service (BHNS) d'Amérique du Nord dans les années à venir, il est impératif que nous commençons dès maintenant à déterminer des sources de financement durables qui soutiendront l'expansion future.

TransLink et le Conseil des maires ont entamé des discussions avec le gouvernement de la Colombie-Britannique pour moderniser les sources de financement des transports en commun afin de soutenir le redressement financier continu de TransLink et de garantir que des ressources seront disponibles pour étendre le réseau au fur et à mesure que la population du Grand Vancouver

augmentera. Seules de nouvelles approches, avec tous les gouvernements travaillant ensemble de manière innovante, nous permettront d'atteindre les objectifs décrits dans *Transport 2050*.

Il sera essentiel de réunir tous les échelons de gouvernement pour tracer une nouvelle voie de financement des transports en commun, y compris pour financer les coûts d'exploitation plus élevés d'une approche basée sur des bus à action rapide, afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada et de maintenir la vie à un niveau abordable pour les communautés urbaines.

Le Canada demande aux fournisseurs de transport en commun de fournir beaucoup plus de services et d'avantages que jamais auparavant à la nation et à ses communautés. Les systèmes de transport en commun sont prêts à se mettre au travail, en collaboration avec nos principaux partenaires gouvernementaux.