



Mettre l'épaule à la roue:

Le palier fédéral comme acteur clé du financement du transport collectif

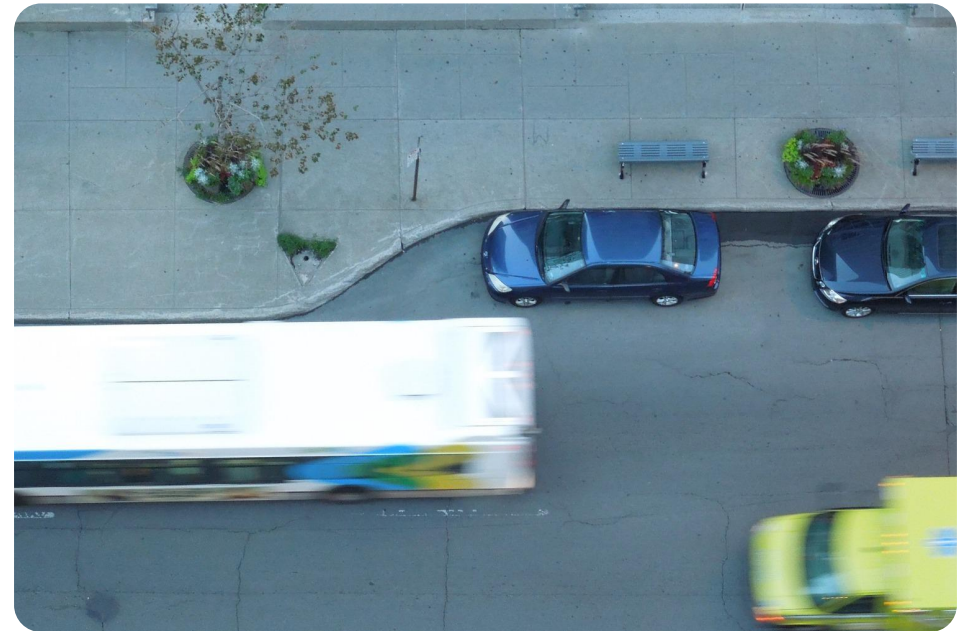
Anne-Catherine Pilon

Analyste politique en mobilité durable, Équiterre

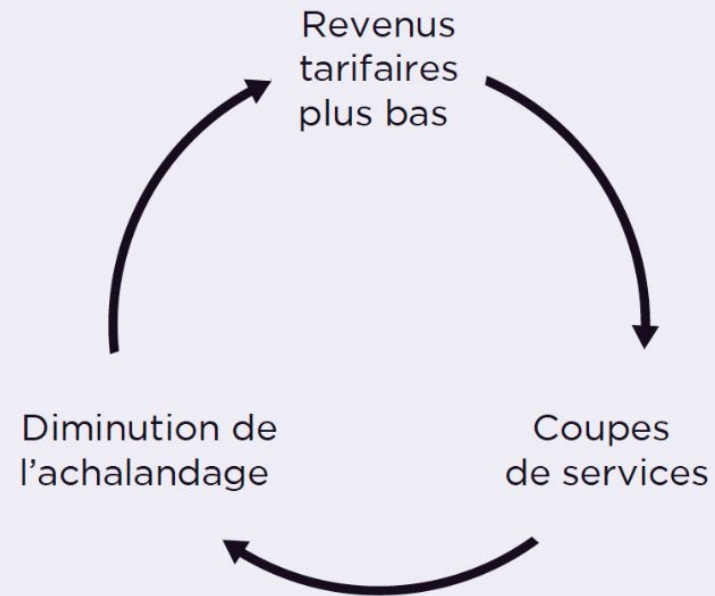
Équiterre

La problématique

- Transport → **2e secteur en termes d'émissions de GES** au Canada
- Touche d'abord les personnes à faibles revenus
- Transport → **2e poste de dépenses des ménages** canadiens
- Cercle vicieux (*death spiral*)

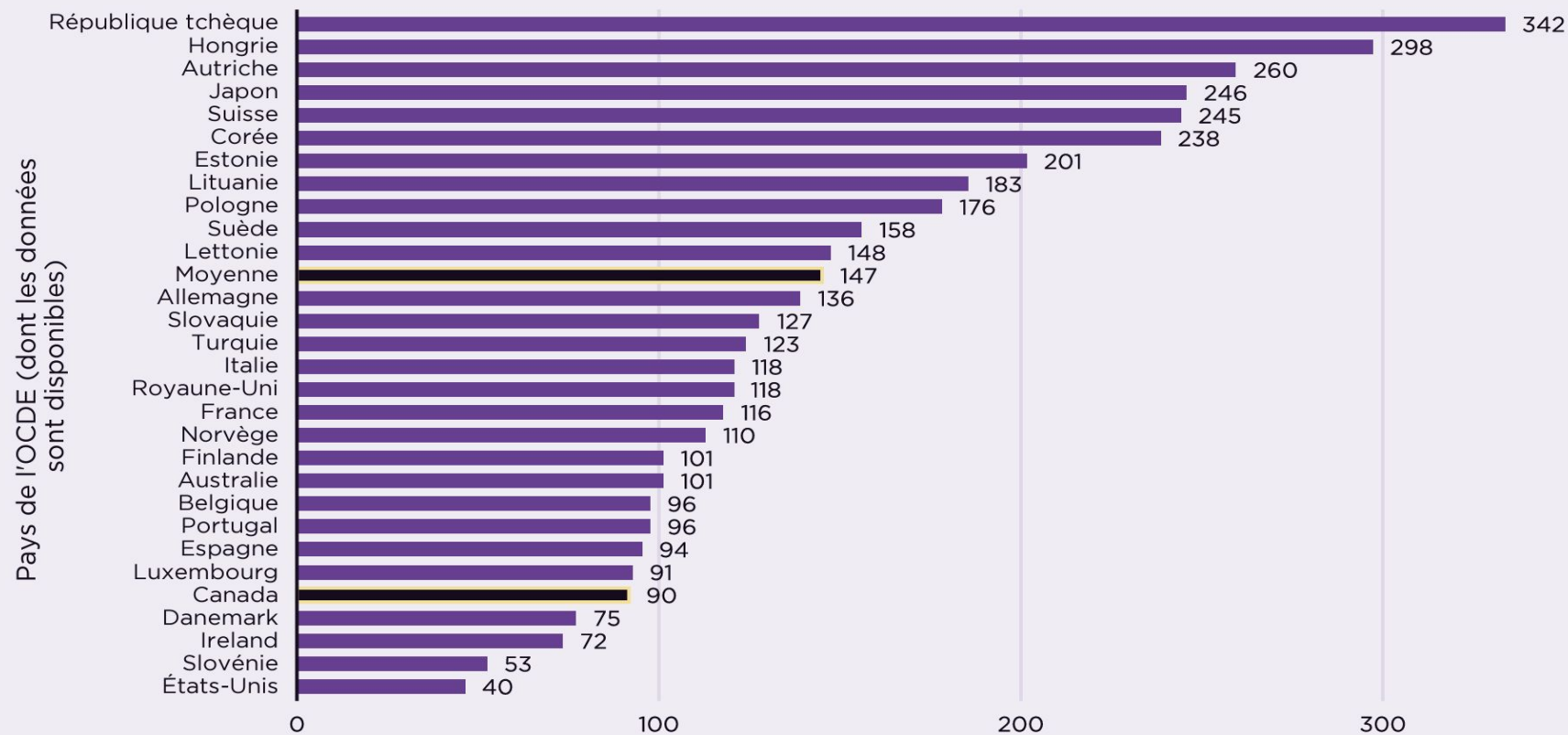


Le cercle vicieux des sociétés de transport



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

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

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



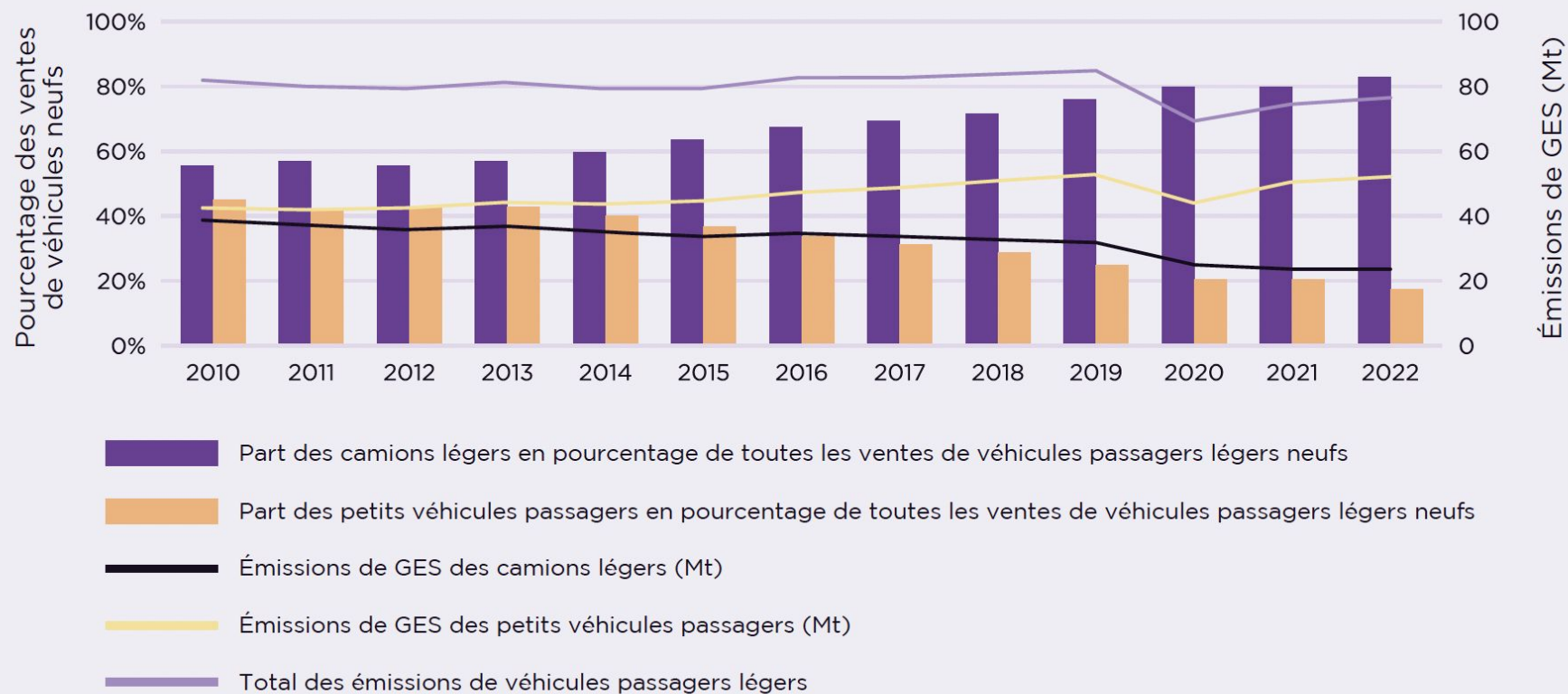
Réductions des émissions projetées - Norme fédérale VZE

Analyse d'impacts réglementaires - Gazette du Canada



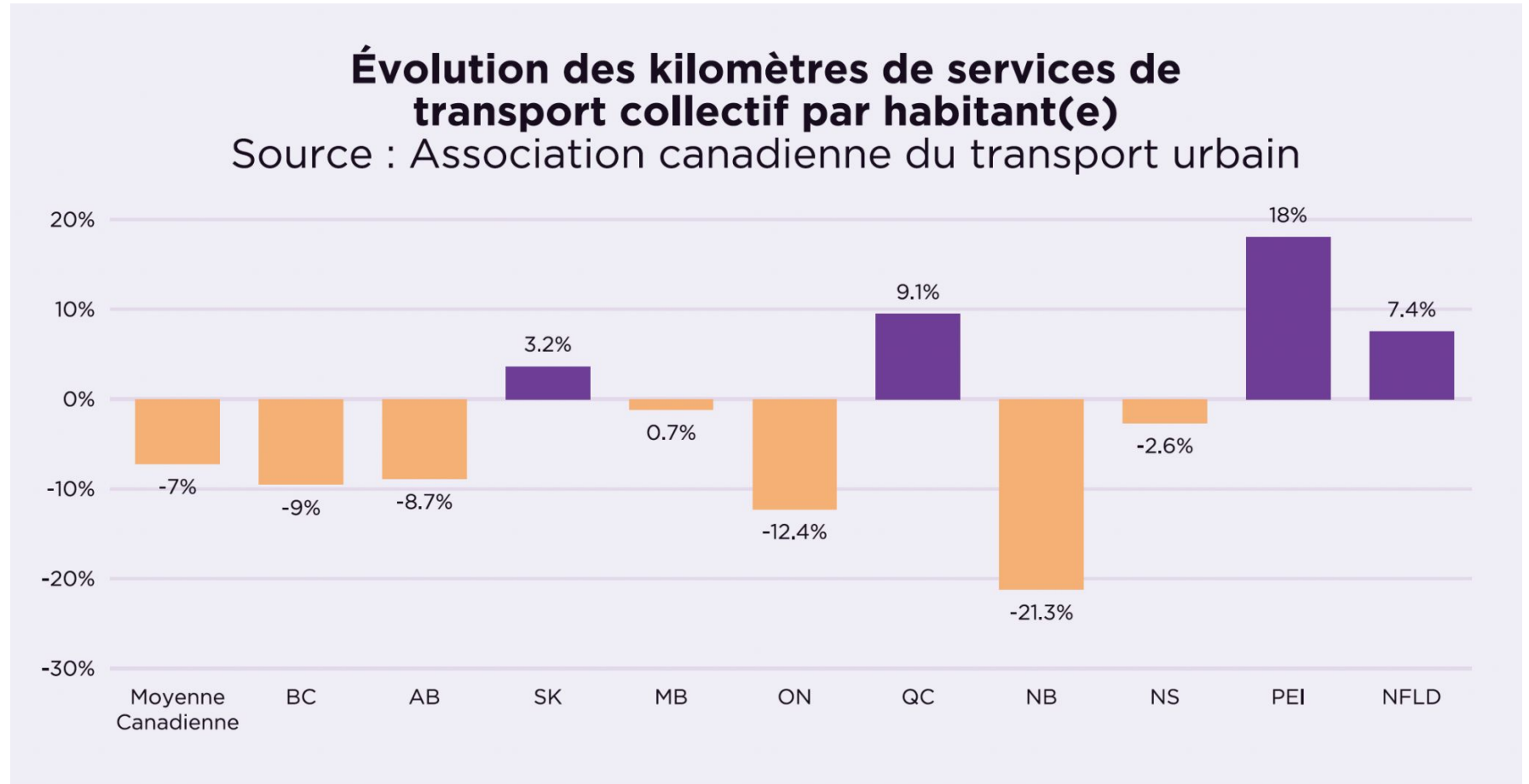


La croissance des ventes de camions légers annule la réduction des émissions de GES induites par l'efficacité énergétique au Canada



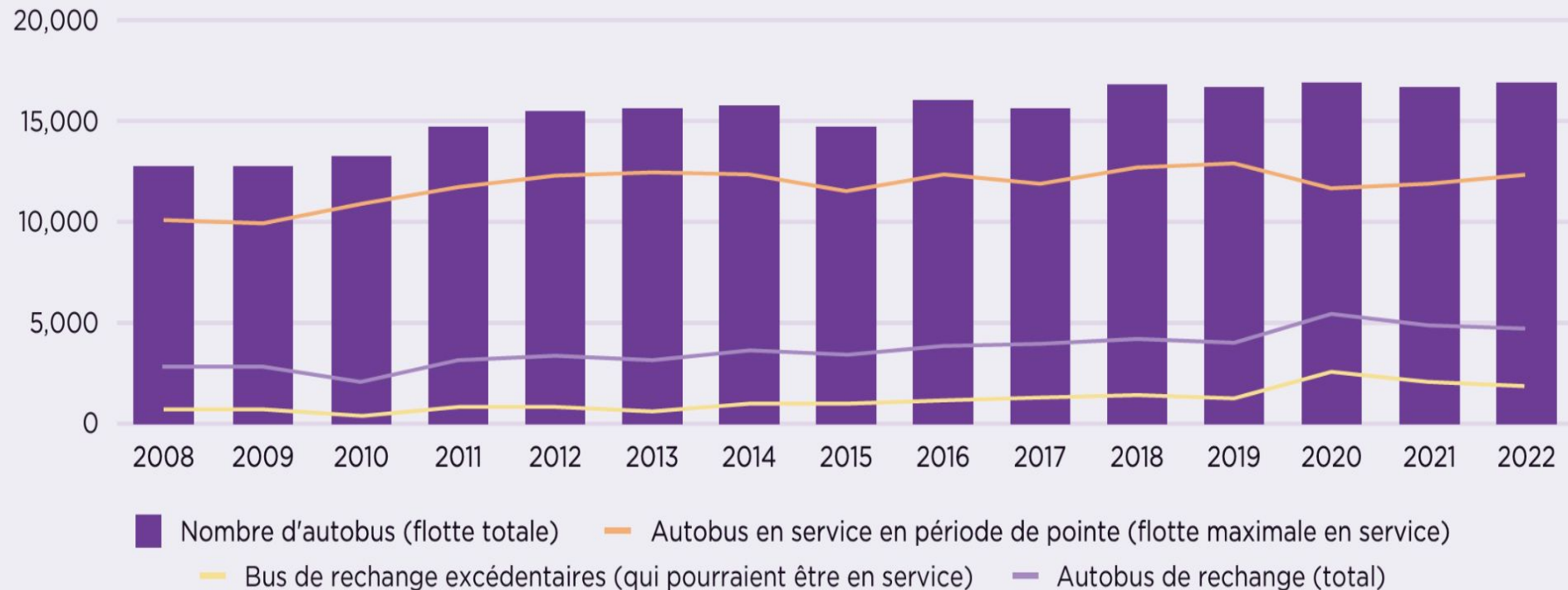
Graphique produit à partir des données du Tableau 20-10-0002-01 de Statistique Canada, du Rapport d'inventaire national : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, et des Estimations préliminaires des émissions nationales de 2022 de l'Institut climatique du Canada.

Diminution
moyenne des
services de **7%**
au Canada
depuis 2016



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

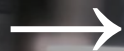
Après 2016 : Pas d'augmentation des services aux heures de pointe mais plutôt une augmentation des autobus de rechange excédentaires



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).

Grâce à l'éventuel Fonds permanent pour le transport en commun (2026), le gouvernement dispose d'une occasion sans précédent de relancer les transports collectifs partout au pays.

Équiterre et Environmental Defence ont voulu chiffrer les retombées potentielles des investissements fédéraux dans les transports collectifs sur l'achalandage et la réductions de GES



Étude de modélisation réalisée par Dunsky Énergie + Climat avec le soutien de Leading Mobility

Les politiques modélisées



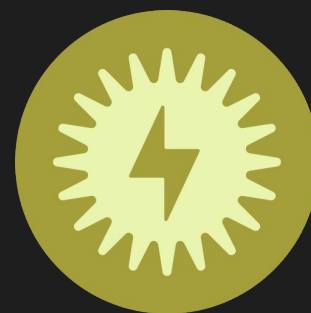
L'augmentation
significative des services
de transport collectif
offerts



L'augmentation de la
densité urbaine à
proximité des stations de
transport collectif

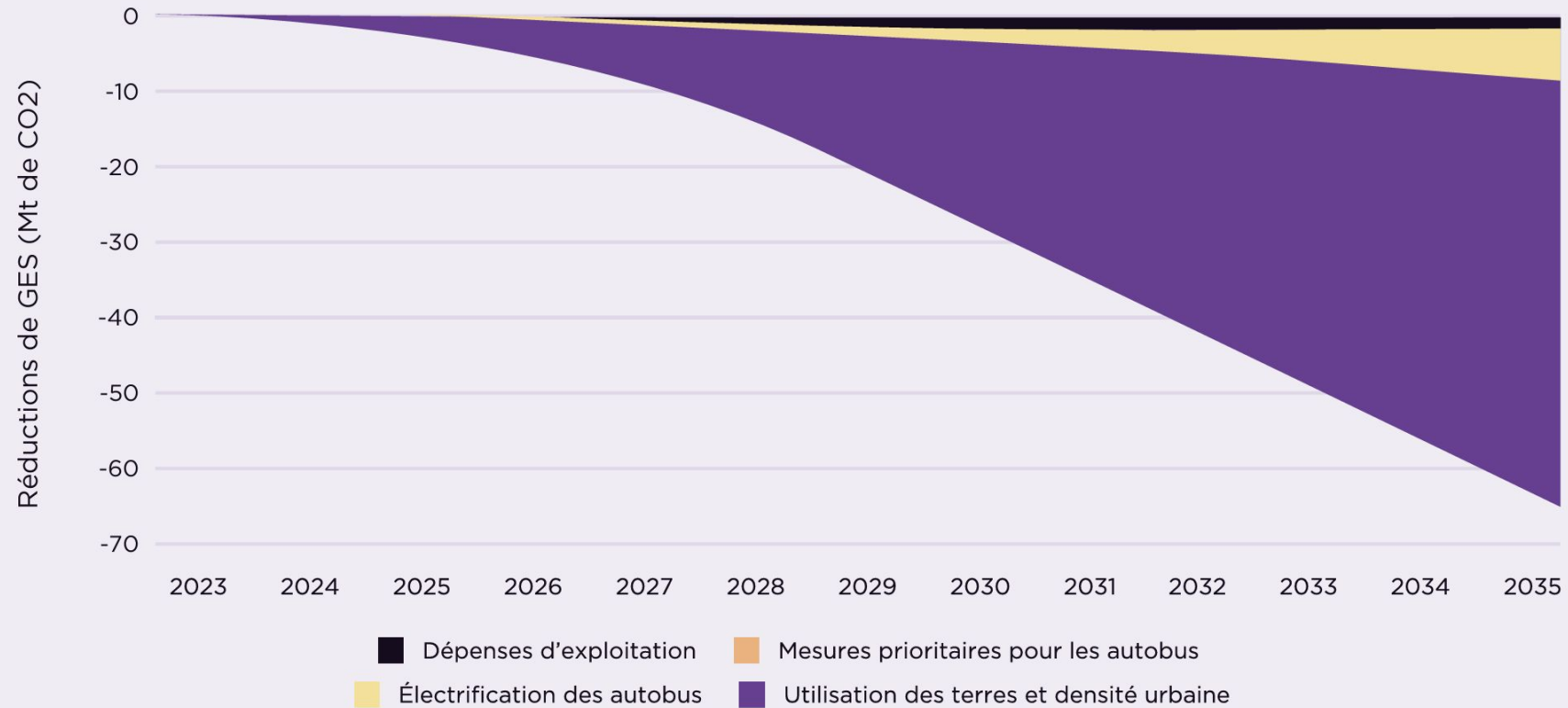


L'implantation massive de
mesures favorisant
l'efficacité telles que des
corridors réservés au
transport collectif



L'électrification des flottes
d'autobus collectifs

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

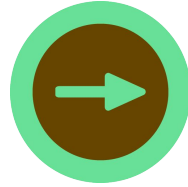


Source : Modélisation de Dunsky Énergie + Climat, 2023

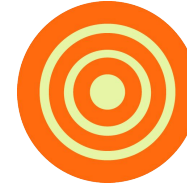
Nos recommandations politiques



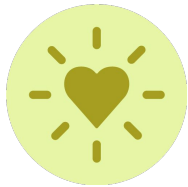
Financer les opérations de transport collectif pour favoriser une hausse de l'achalandage



Lier la situation en matière de logement aux sommes injectées dans le transport collectif



Définir des cibles claires de transfert modal et de réduction des véhicules-kilomètres parcourus (VKP)

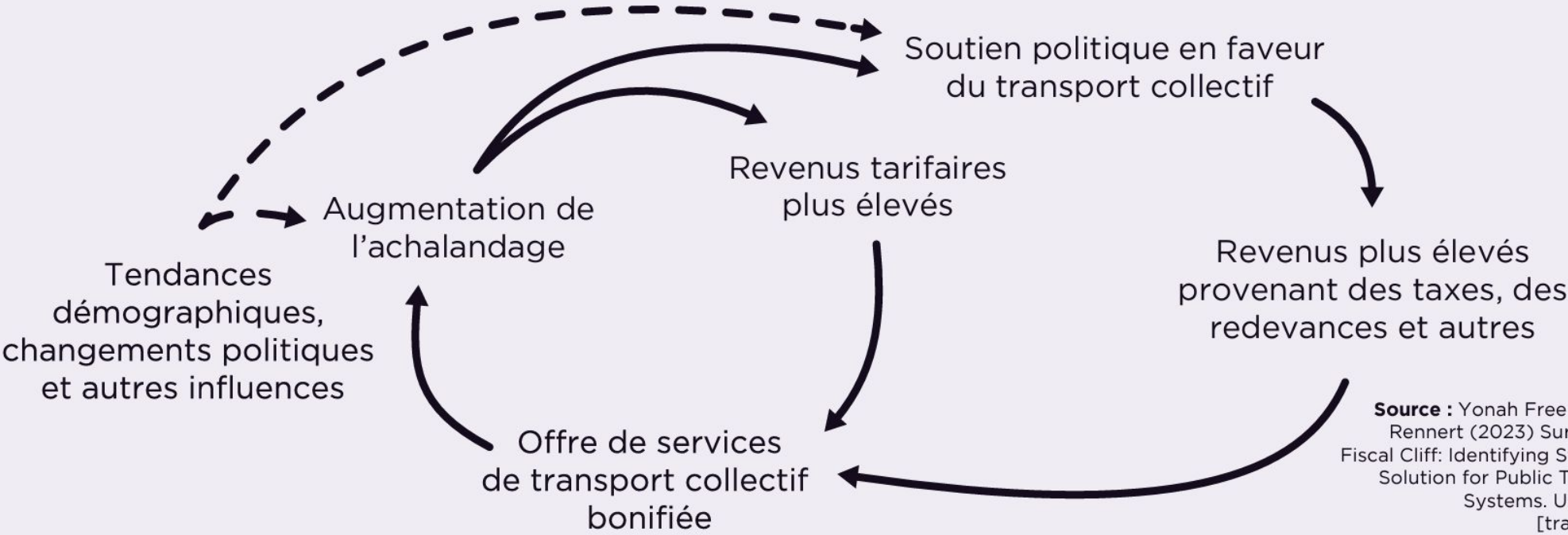


Faire progresser les objectifs d'équité en matière de transport collectif



Établir des exigences en matière d'électrification des transports collectifs

Le cercle vertueux des agences de transport en commun



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

X2 

Doubler l'achalandage dans les transports collectifs d'ici 2035 par rapport aux niveaux de 2023

30%



Faire en sorte que dans les villes ayant une population de plus de 400 000 habitant(e)s, 30 % de tous les déplacements soient effectués en transport collectif (20 % dans le reste du Canada) d'ici 2035

-35% 

Réduire de 35 % le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) d'ici 2035, par rapport au niveau de 2019

-65Mt

Réduire cumulativement les émissions de carbone liées au transport de 65 millions de tonnes d'ici 2035.

Et combien ça coûterait ?

35,4 milliards de dollars au cours des douze (12) prochaines années (2024-2035), soit une moyenne de 3 milliards, lesquels s'ajouteraient aux engagements existants (environ 3 milliards par an)

→ En d'autres mots, il s'agirait de doubler les sommes prévues pour les transports collectifs

Cette somme représenterait environ 0,5 % des dépenses fédérales totales prévues en 2024.

**34 milliards pour transporter du pétrole
(coûts du projet de pipeline Trans
Mountain)**

**35,4 milliards pour transporter des
millions de personnes supplémentaires
chaque jour**

Conclusion et remerciements

Opportunité pour le fédéral d'investir plus dans les transports collectifs, mais surtout MIEUX.

« 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. »

Anne-Catherine Pilon

Analyste politique en mobilité durable, Équiterre

Équiterre