

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD
SUR LE FINANCEMENT PERMANENT DU TRANSPORT EN COMMUN AU CANADA

DÉPOSÉS DANS LE CADRE
DE LA CONSULTATION PUBLIQUE DU GOUVERNEMENT DU CANADA

28 SEPTEMBRE 2022

1. CONTEXTE

Le gouvernement du Canada s'est engagé à investir, à compter de 2026-2027, 3 G\$ / an pour le financement permanent du transport en commun. Ce nouveau financement vise à fournir un soutien stable et prévisible aux collectivités afin qu'elles puissent continuer de planifier efficacement l'entretien et l'expansion de leurs systèmes de transport collectif. Le financement permanent du transport en commun devra être suffisamment souple pour :

- Répondre aux besoins variés des collectivités de toutes tailles et de tous types – des régions métropolitaines aux collectivités rurales, nordiques et autochtones;
- Favoriser une meilleure collaboration entre les différents ordres de gouvernement et relever des défis communs, tels qu'augmenter l'offre et l'abordabilité des logements; et,
- Bâtir des communautés durables et lutter contre les changements climatiques.

C'est dans ce contexte qu'Infrastructure Canada invite les parties prenantes, dont les municipalités et les gouvernements provinciaux, les organismes publics dont les organismes de transport en commun et la société civile en générale, à lui transmettre des commentaires, des idées et des solutions afin d'éclairer la conception et la répartition d'un financement permanent du transport en commun. Cette consultation informelle se déroule du 29 juillet 2022 au 30 septembre 2022. Les organismes et le grand public doivent transmettre leurs commentaires au moyen d'un questionnaire en ligne.

Les principaux objectifs et résultats souhaités par le gouvernement du Canada pour la conception du programme de financement permanent du transport en commun sont :

- *Inclusion sociale.* Les transports en commun et les transports actifs doivent être accessibles indépendamment de facteurs tels que l'âge, les capacités, la race, le sexe ou le revenu, et ce, avant, pendant et après la construction du projet.
- *Offre de logements et abordabilité.* Lier les investissements en infrastructures – dont le transport en commun – à l'atteinte de résultats en matière de logement, tel qu'énoncé par le gouvernement du Canada dans son budget 2022 et dans son *Plan de réduction des émissions 2030*.
- *Un environnement propre et sain.* Les investissements dans les transports en commun et actif sont un élément essentiel du plan du Canada visant à réduire les émissions de GES et à atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050. Les infrastructures de transport en commun et de transport actif doivent également être conçues pour résister aux phénomènes météorologiques exceptionnels.
- *Retombées économiques.* Faire en sorte que le financement fédéral contribue aux retombées économiques locales et appuie les objectifs économiques nationaux (p. ex. la création d'emplois et l'aide au secteur manufacturier).
- *Coordination et planification améliorées.* Favoriser une planification intégrée entre le transport, le logement et l'aménagement du territoire. S'assurer que leurs objectifs et les résultats des planifications des différents ordres gouvernementaux soient alignés aussitôt que possible.

- *Des investissements dans le transport en commun à l'épreuve du temps.* S'assurer que les réseaux de transport en commun sont en mesure de s'adapter aux changements climatiques et de continuer à fonctionner efficacement à long terme. Encourager et garantir les analyses du cycle de vie dans les décisions d'investissement.
- *Examen de méthodes de financement alternatives.* Prendre en considération des méthodes de financement alternatives pouvant offrir des opportunités au secteur public de s'associer à des entités du secteur privé pour aider à la conception et à la mise en place du transport en commun.

2. COMMENTAIRES DE LA TPÉCN

2.1. Reconnaître les municipalités comme partenaires essentielles à l'atteinte des objectifs nationaux

Les municipalités représentent le palier de gouvernement le plus proche de la population. En tant qu'ordre de gouvernement de première ligne, les municipalités sont les mieux placées pour répondre aux besoins des citoyens, profiter des possibilités locales et concevoir des solutions qui fonctionnent. Elles sont donc des partenaires essentielles dans l'atteinte des objectifs nationaux, que ce soit en matière de planification des transports collectifs et actifs, de lutte aux changements climatiques, dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'habitation sociale et d'habitation abordable et de planification du territoire.

Le programme fédéral de financement permanent des transports en commun doit reconnaître les municipalités comme principaux partenaires, essentiels à l'atteinte des objectifs nationaux.

2.2. Prioriser les régions métropolitaines

En 2021, près de trois Canadiens sur quatre (73,7 %) vivaient dans l'un des grands centres urbains du Canada. Ces grands centres urbains comptant une population de 100 000 habitants ou plus, appelés régions métropolitaines de recensement (RMR), ont été à l'origine de la majeure partie de la croissance démographique du Canada (+5,2 %) de 2016 à 2021. Comme partout ailleurs dans les pays industrialisés ou en développement, le Canada continue de s'urbaniser, les grands centres urbains bénéficiant le plus de l'arrivée des nouveaux immigrants au pays.

Une croissance démographique rapide dans les villes accroît les besoins en infrastructures, en transport et en services de tous genres. La poursuite de l'étalement urbain soulève également des préoccupations environnementales comme une plus grande dépendance à l'automobile et l'empiétement sur les terres agricoles, les milieux humides et la faune.

Dans un contexte de métropolisation et de concentration de plus en plus important de la population dans les aires métropolitaines, les enjeux urbains prennent une nouvelle ampleur et requièrent des politiques et des initiatives qui doivent être abordées à l'échelle de l'aire

métropolitaine. Les questions d'arbitrage entre le développement urbain et la protection des terres agricoles et des milieux naturels, les questions de mobilité urbaine, de plus en plus contrainte par des problèmes de congestion des réseaux routiers, ou la question de la réduction des gaz à effet de serre, sont au cœur des enjeux liés au développement durable pour lesquels les solutions passent en grande partie par des actions concertées à l'échelle métropolitaine.

Le programme fédéral de financement permanent des transports en commun doit prioriser le financement des projets des régions métropolitaines du Canada et allouer une enveloppe financière stable et prévisible à cet effet.

2.3. Appuyer les orientations et objectifs de la CMM en matière d'aménagement du territoire et de l'ARTM en matière de transport collectif et actif

Comme le souligne l'OCDE (2014) : *La géographie compte : pour repérer et favoriser les articulations entre les objectifs économiques, environnementaux et sociaux, les responsables publics (...) doivent prendre en compte l'échelle géographique réelle des défis qu'ils souhaitent relever – tel est le cas, par exemple, des problèmes de transport public qui doivent être résolus pour une zone métropolitaine dans son ensemble plutôt qu'abordés séparément par chaque municipalité de la métropole. [...] Toutefois, le nombre de niveaux de gouvernement ne peut pas être multiplié à l'infini, d'où la nécessité d'outils et d'institutions propres à favoriser la coordination verticale et horizontale à différentes échelles.*

Sur le territoire métropolitain de Montréal, la planification en matière d'aménagement du territoire et des transports collectifs fait partie des principales compétences déléguées par le gouvernement provincial à des instances municipales régionales.

- *La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*

Adopté le 8 décembre 2011 par le Conseil de la CMM, le premier PMAD du Grand Montréal est entré en vigueur le 12 mars 2012, à la suite de l'avis favorable du gouvernement du Québec. Son adoption a fait suite à une importante consultation publique réalisée à l'automne 2011 auprès de la population, des groupes communautaires, des organismes, des municipalités locales et des municipalités régionales de comté (MRC) du Grand Montréal.

Le PMAD agit sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de l'aire métropolitaine afin de la rendre plus attractive et plus compétitive dans une perspective de développement durable. Le PMAD propose trois grandes orientations liées à l'aménagement, au transport et à l'environnement, desquelles découlent 15 objectifs et 33 critères. Il affirme notamment l'importance d'une saine gestion de l'urbanisation, mise sur une planification intégrée de l'aménagement et du transport et met de l'avant la protection et la mise en valeur des milieux naturels pour assurer.

- *L’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif*

L’ARTM a la compétence exclusive en matière de financement et de planification des services de transport collectif, soit les services réguliers de transport en commun et de transport adapté, sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal.

Dès sa mise en place, en 2017, l’ARTM a lancé ses travaux en vue d’adopter le PSD qui établit les stratégies liées à la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite, en tenant compte de la Politique de mobilité durable – 2030 du ministère des Transports du Québec (MTQ), du PMAD de la CMM et du schéma d’aménagement et de développement de la MRC Rivière-du-Nord pour le territoire de la Ville de Saint-Jérôme.

Le PSD expose une vision du développement de la mobilité durable sur le territoire jusqu’en 2050 et présente une planification des services et des infrastructures pour la décennie à venir. Le plan indiquera également les équipements, les infrastructures et les services nécessaires afin de réduire la congestion routière, de soutenir le développement économique et de bonifier la qualité de vie qui distingue déjà la région métropolitaine de Montréal des métropoles nord-américaines.

Actuellement, l’ARTM travaille à l’élaboration d’une version amendée du PSD qui permettra notamment de mieux prioriser les projets qu’il contient et de tenir compte de l’évolution du contexte, dont les effets à long terme de la pandémie de COVID-19 qui demeurent une source d’incertitude au Québec comme ailleurs dans le monde.

Le programme fédéral de financement permanent des transports en commun doit appuyer les orientations et objectifs du Plan métropolitain d’aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et du Plan stratégique de développement du transport collectif de l’Autorité régionale de transport métropolitain et favoriser une coordination entre les actions régionales et nationales dans une perspective métropolitaine de développement durable.

2.4. Avoir des modalités de financement stable, prévisible et simple d’application

Les modalités d’application du programme fédéral de financement permanent des transports en commun doivent être :

1. Simple d’application : l’ajout de volets en aménagement du territoire ne doit pas ajouter de la complexité à monter des projets et à les prioriser;
2. Flexible : la liste des projets admissibles doit être ouverte pour s’adapter à la diversité des municipalités;
3. Stable et prévisible pour les communautés locales et régionales en matière de construction, d’exploitation et d’entretien des infrastructures de transport collectif et actif.

2.5. Avoir un financement à la hauteur des besoins

La TPÉCN salue l'annonce d'un financement annuel permanent de 3G\$ / an à partir de 2026-2027 pour le maintien et le développement des transports collectifs et actifs. Cependant, compte tenu des enjeux à relever, 3 G\$ / an pour l'ensemble des collectivités du Canada nous apparaît insuffisant eu égard aux besoins et objectifs à atteindre en matière de lutte aux changements climatiques et d'accessibilités pour tous à des transports en commun et actifs.

L'atteinte des cibles métropolitaines du PMAD et du PSD en matière de développement et de maintien des infrastructures de transport collectif et actif va commander un investissement public conséquent au cours des 15 prochaines années. Cet investissement impliquera l'ensemble des acteurs de la région métropolitaine de Montréal, du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral. En contrepartie, l'atteinte de ces cibles génèrera d'importantes retombées environnementales et socioéconomiques qui dynamiseront la vitalité de l'ensemble de nos communautés et l'attrait de la métropole québécoise à l'international.

Le programme fédéral de financement permanent des transports en commun doit tenir compte des enjeux et des besoins en financement des infrastructures de transport collectif propres à chacune des régions du Canada afin que celles-ci puissent atteindre les objectifs énoncés en matière de réduction des GES, de développement de la mobilité durable, de protection des milieux naturels et d'abordabilité de l'habitation.