



RECONNAISSANCE RURALE :

Des moyens de transport abordables et sûrs pour les collectivités éloignées

Plus de quatre millions de Canadiens vivent dans des zones à faible densité, ce qui inclut les collectivités rurales, éloignées, autochtones et nordiques. La plupart ont peu d'options de transport en dehors de la voiture. Pour les personnes qui ne peuvent pas conduire pour des raisons de coût, d'âge ou de capacité, le manque d'options peut exacerber les inégalités et accroître les risques pour leur santé et leur sécurité.

Pour résoudre ces problèmes, le gouvernement fédéral doit collaborer avec ses homologues provinciaux, territoriaux et autochtones afin d'élaborer une nouvelle vision du transport de passagers au Canada, tout en tirant parti du financement fédéral des infrastructures et en l'augmentant afin de combler les lacunes en matière de services.

Bien que ces zones soient moins peuplées, leurs habitants sont plus susceptibles d'être aux prises avec des coûts de transport plus élevés et de générer plus d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par personne parce qu'ils doivent parcourir de plus longues distances.

Compte tenu des besoins spécifiques des collectivités rurales, des solutions créatives sont nécessaires. L'absence d'une vision nationale fiable en matière de transport contribue aux lacunes dans les services, et la fermeture de lignes d'autobus vitales amplifie le problème. Bien que le gouvernement fédéral ait fait des progrès en ce qui concerne les besoins quotidiens de transport en milieu rural grâce à son Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, le potentiel de ce fonds est limité, car il ne couvre pas les coûts d'exploitation ni les trajets entre les différentes communautés.

Le Conseil d'action sur l'abordabilité recommande au gouvernement fédéral de :

1 Collaborer avec les provinces, les territoires et les gouvernements autochtones pour développer une vision nationale renouvelée du transport de passagers, étayée par de meilleures données, recherches et analyses.

- Mettre à jour la Vision 2013 des transports en mettant davantage l'accent sur les besoins des collectivités rurales, isolées et autochtones et en comblant les lacunes dans les services interrégionaux de transport par autobus et par train ;
- Investir dans l'amélioration de la collecte de données, y compris une enquête nationale pour suivre les habitudes de déplacement des ménages au-delà des trajets entre le domicile et le travail.

2 Mobiliser le financement de l'infrastructure et VIA Rail pour aider à combler les lacunes dans les services interrégionaux d'autobus et de transport ferroviaire.

- Investir dans l'amélioration de la couverture des services de VIA Rail, de l'offre de services, de la fréquence et de l'accessibilité tarifaire ;

- Soutenir les efforts déployés par les provinces, les territoires et les populations autochtones pour combler les lacunes dans les services de transport par autobus et par train.
- 3 **Élargir le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural afin de couvrir un plus large éventail de coûts, de projets et de candidats**
- Permettre au Fonds de couvrir les dépenses de fonctionnement telles que les locations de véhicules et les salaires des employés ;
- Utiliser le Fonds pour soutenir les trajets entre les collectivités.

« Les Canadiens vivant dans les régions rurales et éloignées sont face à des défis différents en matière de transport et d'abordabilité et ont besoin de solutions sur mesure pour répondre à leurs besoins. L'élargissement du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural peut vraiment tenir ses promesses pour les collectivités qui en ont le plus besoin.»

— NATE WALLACE, RESPONSABLE DU PROGRAMME DE TRANSPORT PROPRE, ENVIRONMENTAL DEFENCE

LES HABITANTS DES ZONES RURALES SONT AUX PRISES AVEC UNE PAUVRETÉ CROISSANTE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Le risque de pauvreté en matière de transports, ou le manque d'options de transport adéquates pour accéder aux services essentiels et à l'emploi, augmentent dans les collectivités rurales et éloignées du Canada. Si la pauvreté liée au transport existe également dans les zones urbaines, les habitants des collectivités rurales et éloignées se trouvent devant des obstacles supplémentaires en raison des longues distances qu'ils doivent parcourir pour accéder aux services, consulter un médecin ou obtenir de l'aide sociale (Fairbairn et Gustafson, 2006).

Les habitants de ces zones ont davantage recours à la voiture pour se rendre au travail et accéder aux services et aux commodités, en partie parce qu'ils doivent parcourir de plus grandes distances et parce qu'ils disposent de systèmes de transport en commun nettement moins développés. L'augmentation des coûts de possession d'une voiture peut également limiter leurs options de transport. Les personnes qui vivent dans des collectivités rurales ont généralement des revenus inférieurs à ceux de leurs homologues urbains, ce qui peut aggraver le problème.

Il y a des proportions plus élevées de personnes âgées et de jeunes vivant dans des collectivités rurales et éloignées – deux groupes qui sont souvent incapables de conduire ou d'accéder à un véhicule et qui sont donc plus limités dans leurs déplacements lorsqu'il n'y a pas d'autres options de transport en commun (voir le tableau 1). Les collectivités très éloignées peuvent avoir peu de routes, et les collectivités nordiques sont confrontées au défi supplémentaire des routes de glace construites sur le pergélisol qui ne sont praticables qu'une partie de l'année (Barrette et Charlebois, 2018). Les changements climatiques créent de plus en plus d'incertitudes quant à l'avenir de ces routes de glace.

TABLE 1. LES CANADIENS VIVANT DANS DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES SE DÉPLACENT PRINCIPALEMENT EN VOITURE ET SUR DES DISTANCES PLUS LONGUES

	Catégories de population			
	Tous les Canadiens	Modérément éloigné	Assez éloigné	Le plus éloigné
Population				
Total	36 991,927	2 822 396	1 837 991	265 698
Proportion	100 %	8 %	5 %	1 %
Démographie (part de la catégorie de population)				
Individus entre 15 et 19 ans	6 %	6 %	6 %	10 %
Individus de 65 ans et plus	23 %	27 %	26 %	18 %
Trajet vers le travail (part de la catégorie de population)				
Principalement avec l'auto, un camion ou une fourgonnette	84 %	90 %	89 %	74 %
Principalement avec le transport en commun	8 %	2 %	1 %	1 %
Plus de 30 km à parcourir	8 %	12 %	14 %	16 %
Salaires (part ou moyenne de la catégorie de population)				
Ménages à faibles revenus	11 %	13 %	14 %	23 %
Salaire moyen	54 500 \$	49 700 \$	48 800 \$	43 300 \$

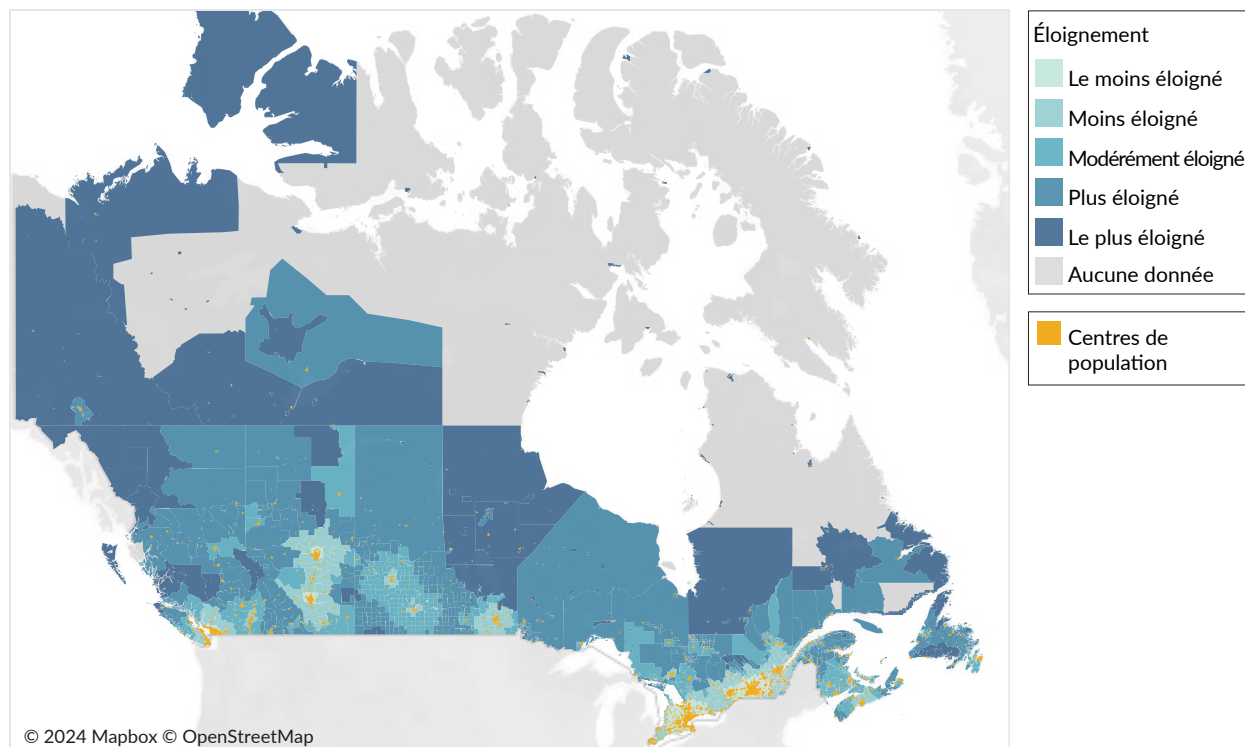
Source : Calculs de l'IRPP effectués à partir de Statistique Canada, 2023a et du Recensement de 2021.

Note : Les différentes catégories d'éloignement sont basées sur les trois catégories supérieures de l'Indice d'éloignement de Statistique Canada, tel que décrit dans Statistique Canada, 2022a.

Comparativement aux zones urbaines, les options de transport en commun à grande échelle sont moins réalisables dans les collectivités rurales et éloignées. Moins de 2 % des voyageurs des régions rurales et éloignées utilisent les transports en commun pour se rendre au travail (Statistique Canada, 2023b ; Larjani et al., 2019). Cela s'explique par le fait que les collectivités sont réparties sur un vaste territoire et que les populations rurales sont plus petites. Par conséquent, les systèmes de transport ruraux sont souvent plus réduits, comptent moins d'utilisateurs et ne bénéficient pas des économies d'échelle de nombreux systèmes urbains.

La figure 1 montre les subdivisions de recensement du Canada regroupées selon cinq degrés d'éloignement, tels que définis par Statistique Canada (2022a). Les centres de population du pays sont représentés en orange. Tous les territoires situés en dehors des zones orange sont considérés comme ruraux. Les provinces de l'Atlantique et le Nord du Canada ont une proportion nettement plus élevée de collectivités rurales et éloignées.

FIGURE 1. LES BESOINS EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LES RÉGIONS RURALES DU CANADA PEUVENT VARIER CONSIDÉRABLEMENT EN FONCTION DU DEGRÉ D'ÉLOIGNEMENT



Source : Statistique Canada, 2023a et Fichiers des limites du Recensement de 2021. Notes : Les subdivisions de recensement sont représentées en teintes bleue et sont basées sur l'Indice d'éloignement de Statistique Canada, qui combine des informations sur la proximité des collectivités par rapport aux centres de population, leur taille et le coût des déplacements. Il regroupe les collectivités qui ont un accès similaire à un bassin comparable de services et d'emplois. Les groupes d'éloignement proviennent de Statistique Canada, 2022a. Les centres de population sont indiqués en orange. Tous les territoires situés en dehors de ces zones sont considérés comme ruraux.

Certaines des collectivités les plus éloignées du pays ne sont pas accessibles par route ou par traversier pendant une grande partie de l'année (Transports Canada, 2020). En 2021, 117 subdivisions de recensement, sur un total de 5 112 au Canada, n'étaient pas reliées aux centres de population par une route principale ou un réseau de traversiers. Ces collectivités ne sont accessibles que par avion, par des traversiers saisonniers et par des bateaux-bus qui, dans certains cas, n'ont pas d'horaires réguliers ou doivent être affrétés.

LES OPTIONS DE TRANSPORT DANS LES ZONES RURALES SONT ESSENTIELLES POUR RÉPONDRE AUX PRÉOCCUPATIONS EN MATIÈRE D'ÉQUITÉ

Le manque d'options de transport pour les personnes vivant dans des zones à faible densité peut limiter leur accès aux soins de santé et aux activités sociales et les exposer à un risque plus élevé d'atteinte à leur intégrité physique. Les personnes à faible revenu, les Autochtones,

les personnes âgées, les jeunes et les personnes handicapées sont particulièrement touchées. L'accès aux services essentiels tels que les soins de santé est plus restreint dans les zones rurales, un problème qui est exacerbé par le manque d'options de transport (Institut canadien d'information sur la santé, 2012 ; Mirza et Hulko, 2022). Les zones reculées sont également moins susceptibles d'avoir accès à des réseaux de télécommunication de qualité qui leur permettraient de contourner certains problèmes d'accès au transport, comme les rendez-vous de télésanté.

Les personnes âgées vivant dans les zones urbaines et rurales sont soumises à un risque accru d'isolement social (National Seniors Council, 2014), mais celles qui vivent dans des zones rurales et dans des endroits dépourvus de moyens de transport adéquats sont face à des obstacles encore plus importants lorsqu'il s'agit de participer à des activités sociales (National Seniors Council, 2017).

Certaines personnes qui ne peuvent pas conduire ou qui n'ont pas d'options de déplacement accessibles et abordables risquent de subir des dommages physiques. Le rapport final de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées (2019) appelle à une augmentation des services et des infrastructures de transport sûrs et abordables pour les femmes, les filles et les personnes autochtones de la diversité sexuelle et de genre vivant dans des collectivités rurales et isolées. En réponse au meurtre de plus de 40 personnes, qui étaient principalement des femmes et des filles autochtones, sur un tronçon d'autoroute entre Prince George et Prince Rupert, en Colombie-Britannique, le gouvernement provincial a pris des mesures pour améliorer les transports en commun communautaires (Gouvernement de la Colombie-Britannique, s. d.).

Des options de transport moins nombreuses et plus coûteuses exacerbent également l'incidence de la pauvreté dans les collectivités rurales, où le coût des produits essentiels tels que la nourriture et l'énergie est déjà considérablement plus élevé que dans les zones urbaines (Banques alimentaires Canada, s. d. ; Lovekin et Heerema, 2019). Des rapports montrent que les factures d'énergie dans les collectivités éloignées peuvent être de six à dix fois plus élevées que dans le reste du Canada (Lovekin, 2021). L'ajout de coûts de transport plus élevés à l'équation peut amener les budgets des ménages ruraux à faible revenu à leur point de rupture.

Des options de transport accessibles et abordables peuvent renforcer la résilience des communautés en permettant aux travailleurs de se rendre sur leur lieu de travail et dans les régions voisines, et en aidant les communautés à conserver leur population en âge de travailler (Orb, 2021). Cela est particulièrement important pour les collectivités qui comptent une forte proportion de travailleurs saisonniers, car cela pourrait augmenter les possibilités d'emploi disponibles hors saison, et pour les collectivités dont l'économie est plus petite et qui dépendent d'industries à forte intensité d'émissions, comme l'exploitation minière et pétrolière, qui peuvent être plus vulnérables aux fluctuations économiques (Infrastructure Canada, 2019 ; Institut climatique du Canada, 2021).

ENCADRÉ 1 : DÉFINITION DES ZONES RURALES ET ISOLÉES

L'indice d'éloignement de Statistique Canada (Statistique Canada, 2023a) combine des informations sur la proximité des collectivités par rapport aux centres de population, leur taille et les coûts de déplacement pour s'y rendre. Il regroupe les collectivités qui ont un accès similaire à un bassin comparable de services et d'emplois.

L'indice permet de déterminer les régions les plus susceptibles d'avoir besoin d'aide et est bien adapté à l'évaluation des besoins en matière de transport, car il prend en compte les routes et les réseaux de traversiers entre les régions. Lorsque nous utilisons les termes « rural » et « éloigné » dans le présent document, nous nous référons aux régions situées dans les trois premières des cinq catégories d'éloignement selon l'indice de Statistique Canada. Ces zones sont représentées sur la carte du Canada de la figure 1.

LES SOLUTIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORT SONT ESSENTIELLES À LA TRANSITION VERS UN MONDE RURAL À CONSOMMATION ZÉRO

Le Canada a le taux de croissance de la population rurale le plus élevé parmi les pays du G7 et est l'un des deux seuls pays où la population rurale augmente (Statistique Canada, 2022a). De nombreuses collectivités rurales et isolées sont composées d'agriculteurs, de forestiers, de commerçants, de pêcheurs et d'exploitants miniers. De nombreuses communautés autochtones sont également situées dans des zones reculées.

Bien que ces régions soient moins peuplées, elles sont plus coûteuses et produisent plus d'émissions de gaz à effet de serre par personne (OCDE, 2021). Cela s'explique en partie par le fait que les Canadiens vivant dans les collectivités rurales, éloignées et nordiques doivent parcourir de plus longues distances et sont plus susceptibles de recourir à des combustibles plus coûteux et plus polluants tels que le diesel, le propane et le mazout domestique (Lovekin & Heerema, 2019 ; Statistique Canada, 2022b ; Campbell, 2023).

Alors que le Canada et d'autres pays opèrent une transition vers une consommation nette nulle et adoptent davantage d'options en matière d'énergie renouvelable, les déséquilibres entre l'offre et la demande de pétrole pourraient entraîner une volatilité croissante des prix (Leach, 2022). Les ménages qui restent dépendants des combustibles fossiles pour le transport et l'énergie seront de plus en plus exposés aux augmentations de coûts. En l'absence de solutions de rechange abordables, les ménages ruraux à faibles revenus verront leur budget se resserrer de plus en plus.

Le supplément rural au Paiement de l'incitatif à agir pour le climat (rabais sur la taxe carbone) a été doublé en 2023 pour tenir compte du coût de la vie plus élevé dans les zones rurales

(Ministère des Finances du Canada, 2023). Le gouvernement fédéral a également supprimé la taxe carbone sur le mazout domestique pendant trois ans afin de donner aux ménages le temps de passer aux thermopompes. Une remise augmentée pour l'installation d'une thermopompe contribue à rendre le changement plus abordable.

L'élargissement de l'accès à des solutions de transport abordables et à faible émission de carbone nécessitera une approche différente dans les collectivités rurales. Les solutions créatives telles que les transports en commun à la demande et les navettes adaptées aux besoins spécifiques des collectivités seront les plus efficaces, car elles offrent des solutions de remplacement à faibles émissions tout en contribuant à lutter contre la pauvreté en matière de transport. Ces options sont souvent à l'échelle appropriée pour les régions rurales et éloignées, qui n'ont pas la densité requise pour un transport en commun à itinéraire fixe rentable. Un meilleur accès à des moyens de transport privés abordables et peu polluants, tels que des véhicules électriques d'occasion, sera également utile (Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024).

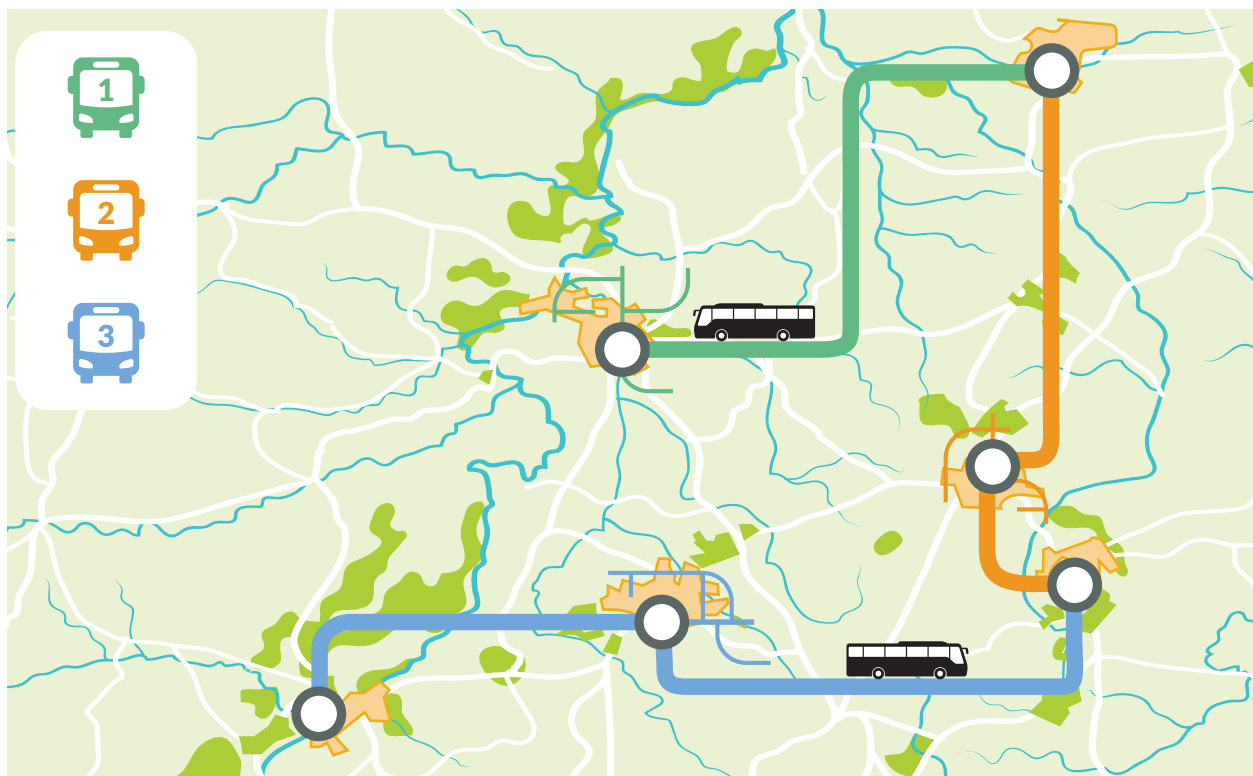
LACUNES DANS LES TRANSPORTS RURAUX ET INTERCOMMUNAUTAIRES

Le Canada n'a pas de vision nationale cohérente en matière de transport.

En 2013, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux des Transports se sont entendus sur une vision stratégique permettant de maintenir, de promouvoir et d'améliorer des réseaux de transport sûrs, concurrentiels, viables et durables qui favoriseraient à leur tour la prospérité économique et la qualité de vie des Canadiens. Cette vision comprenait un plan prioritaire quinquennal visant à favoriser des systèmes de transport homogènes qui relient les personnes, les services et les emplois (Conseil des ministres, 2013).

Si des progrès ont été réalisés dans certains domaines, des lacunes subsistent. La vision stratégique de 2013 a précédé les objectifs climatiques actuels du Canada et doit être mise à jour pour les refléter. En outre, Transports Canada décrit le rôle des transports comme étant essentiellement un soutien à l'économie et au commerce du Canada (Transports Canada, 2023a). Bien que ce soit important, le transport est également un besoin fondamental, nécessaire à la survie et à l'épanouissement des personnes dans leurs collectivités.

La fermeture des lignes de bus de Greyhound Canada et de la Saskatchewan Transportation Company en 2017 et 2018 a entraîné une forte réduction des options de transport abordables pour de nombreux Canadiens dans les collectivités rurales et éloignées (voir encadré 2). Cependant, l'ampleur et la portée des lacunes en matière de connectivité des bus et des trains vont bien au-delà de ces fermetures.



ENCADRÉ 2 : LES FERMETURES DE LIGNES D'AUTOBUS ONT RÉDUIT LES POSSIBILITÉS DE TRANSPORT POUR LES CANADIENS VIVANT EN MILIEU RURAL

Acadian Lines, une compagnie d'autobus de l'Est du Canada, a mis fin à ses activités en 2012, invoquant des pertes financières dues à l'obligation de desservir des itinéraires non rentables (CBC, 2012a). Elle a été remplacée par Maritime Bus qui a récupéré à l'époque 80 % des clients d'Acadian et a laissé certaines collectivités non desservies (CBC, 2012b). Cette réduction de service s'est produite au moment où VIA Rail a mis fin à son service quotidien dans les Maritimes, réduisant les trajets à trois jours par semaine (CBC, 2012c).

En 2017, le gouvernement de la Saskatchewan a fermé la Saskatchewan Transportation Company, une société d'État qui fournissait des services de transport vitaux dans la province depuis 1946 et exploitait 25 itinéraires, reliant 253 collectivités et parcourant environ 2,8 millions de kilomètres par an (Saskatchewan Transportation Company, 2017).

Puis, en 2018, Greyhound a annoncé qu'il suspendait ses services dans le Nord de l'Ontario et l'Ouest du Canada, une décision qui a touché 583 arrêts et jusqu'à deux millions de voyages de passagers par an (Transport Canada, 2018). Cette décision a eu un impact disproportionné sur les groupes vulnérables dans les zones rurales, y compris les communautés autochtones. En 2021, Greyhound Canada a annoncé qu'elle mettrait fin à ses services de transport par autobus dans le reste du pays.

Les gouvernements n'ont pas réussi à mettre en place un réseau fiable de transports interurbains par autobus et par train à un prix abordable.

Le transport de passagers au Canada est une compétence partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et autochtones. Les opérateurs de bus et de trains sont aussi bien des entreprises privées que des agences publiques, avec un mélange d'autres modèles entre les deux. Le gouvernement fédéral joue un rôle important dans le transport de passagers par le biais du financement des infrastructures, de VIA Rail ainsi que de la réglementation et la collecte et l'analyse des données relatives au transport.

Pour fournir des services de transport abordables et durables aux collectivités rurales, il faut une épine dorsale nationale d'autocars et de lignes ferroviaires le long des corridors les plus fréquentés, avec des centres névralgiques le long du trajet où les petites collectivités peuvent développer des solutions de transport réguliers ou à la demande qui déposent les passagers en toute sécurité pour qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

Pourtant, le Canada ne dispose pas d'une infrastructure de transport fiable. Les services et la fréquentation de VIA Rail sont en déclin depuis que les subventions d'investissement et d'exploitation ont été considérablement réduites pour la société d'État dans les années 1990 (Dupuis, 2014). Entre le sommet atteint en 1983 et 2022, les subventions d'investissement et d'exploitation combinées ont diminué de 66 % (VIA Rail Canada, 2022 ; Dupuis, 2014). En outre, VIA Rail ne possède que 2 % des voies qu'elle utilise, ce qui a entraîné des difficultés pour assurer un service fréquent et ponctuel, car les trains de passagers doivent céder le passage au trafic de marchandises sur les voies partagées (Bureau du vérificateur général du Canada, 2016).

Avec la perte d'importants services de transport de VIA Rail, Greyhound, Saskatchewan Transportation Company et bien d'autres depuis le début de la pandémie, les passagers des collectivités à travers le Canada se retrouvent sans options de transport sûres et abordables.

Le rapport 2023 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes invitait le gouvernement fédéral à collaborer avec les autres ordres de gouvernement et les opérateurs publics et privés pour recenser et combler les lacunes dans les services de transport de passagers. L'une des recommandations du comité était que le gouvernement fédéral élargisse le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, administré par le ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, afin d'offrir des mesures incitatives pour les itinéraires ruraux intercommunautaires (Chambre des communes, 2023a).

Le gouvernement fédéral dispose d'autres leviers pour améliorer l'épine dorsale des transports au Canada, notamment le financement des infrastructures pour les provinces, les territoires et les municipalités, VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC).

Étant donné que de nombreux itinéraires pour lesquels le besoin est le plus urgent dans les zones rurales ne sont pas rentables, le gouvernement fédéral doit soit adapter le mandat de la

BIC, soit fournir des sources de financement supplémentaires pour que l'investissement de la BIC soit une solution à long terme qui crée des options de transport permanentes et fiables. Il sera également important de maintenir des tarifs abordables pour ceux qui ont le plus besoin de transports. Dans de nombreux cas, une entité publique ou à but non lucratif peut être mieux adaptée pour fournir des services de transport de passagers abordables dans les zones rurales et éloignées.

Par exemple, une combinaison de sources de financement de Transports Canada, de la BIC et du gouvernement du Québec a été utilisée pour financer le premier chemin de fer autochtone du Canada, Tshiuetin, qui relie trois Premières Nations (entre Innu Takuaitan Uashat mak Mani Utenam, Naskapi Nation of Kawawachikamach et la Nation Innu de Matimekush Lac John) à Schefferville au Québec (Banque d'infrastructure du Canada, 2021). Les tarifs sont structurés de manière à offrir des réductions importantes aux jeunes, aux personnes âgées et aux Autochtones (Transport Ferroviaire Tshiuetin, s. d.).

L'Ontario a investi dans l'amélioration des services de transport pour les collectivités du Nord par l'intermédiaire de sa société d'État, Ontario Northland, qui fournit des services de bus et de train. Elle est en train de rétablir les lignes ferroviaires fermées entre Toronto et le Nord-Est de la province (Ontario Northland, 2023). Les collectivités du nord de l'Ontario seront ainsi desservies par une combinaison de services d'autobus et de trains fournis par des entités provinciales et fédérales, un modèle qui pourrait être adopté par d'autres sociétés d'État.

La société d'État provinciale de la Colombie-Britannique, BC Transit, gère également les transports publics dans les villes et entre les villes en dehors de la région métropolitaine de Vancouver. Des fonds fédéraux ont été utilisés pour aider à mettre en place des services de transport public pour les collectivités rurales, éloignées et autochtones du Nord de la Colombie-Britannique après la fermeture des itinéraires par Greyhound en 2018 (Chambre des communes, 2023b).

VIA Rail assure d'importantes liaisons entre les collectivités rurales et éloignées du Canada et entre celles-ci. Ces itinéraires pourraient être prolongés et la fréquence du service pourrait être améliorée et rendue plus abordable. Par exemple, un billet aller simple en classe économique de Sioux Lookout (Ontario) à Toronto en février 2024 coûtait 221 \$ et les trajets n'étaient disponibles que les lundis et jeudis (VIA Rail, s. d.).

Le gouvernement fédéral a annoncé un projet de train à haute fréquence qui traversera le corridor Toronto-Québec avec des voies réservées, dans le but d'améliorer la fréquence et la fiabilité du service ferroviaire dans l'avenir (Transports Canada, 2023b). Pour s'assurer que les collectivités rurales et éloignées puissent également bénéficier de ces améliorations et d'autres améliorations du système, les arrêts ferroviaires pourraient faire partie d'un système régional en étoile qui offrait des liaisons par autobus ou par fourgonnette aux collectivités plus petites, ainsi que des bâtiments chauffés, des toilettes, des sièges et des services de restauration.

Le député néodémocrate Taylor Bachrach a lancé une pétition demandant au gouvernement fédéral d'élaborer une loi pour actualiser le mandat de VIA Rail afin de répondre aux besoins des passagers et de l'environnement et de financer le renouvellement de la flotte longue distance de VIA Rail (Chambre des communes, 2024).

Une plus grande collaboration entre les entités de services de transport aux paliers fédéral et provincial est nécessaire pour favoriser des connexions transparentes entre les services en intégrant les systèmes de réservation et en permettant les transferts.

Le Fonds de solutions pour le transport en commun en milieu rural est un bon début, mais son mandat et ses outils sont trop limités.

Le Fonds de solutions pour le transport en commun en milieu rural, doté de 250 millions de dollars sur cinq ans et mis en place en 2021, a constitué une première étape pour remédier au grave manque d'accès aux moyens de transport quotidiens que connaissent les collectivités rurales.

Le Fonds a soutenu des solutions dans de très petites collectivités de moins de 1 000 habitants ainsi que dans de petites villes avec des périphéries rurales. Il apporte également un soutien important aux communautés autochtones et a déjà dépassé son mandat de leur consacrer 10 % de ses fonds. La Nouvelle-Écosse et l'Alberta ont été les premières à accéder au Fonds, mais sa popularité s'étend à d'autres régions (Infrastructure Canada, communication personnelle, 6 septembre 2023).

Cependant, plusieurs contraintes imposées au Fonds limitent son potentiel. Le programme ne couvre que les coûts d'investissement des systèmes de transport en commun, et non leurs opérations. Pour les transports ruraux, les coûts d'exploitation tels que les salaires des chauffeurs peuvent constituer l'une des dépenses les plus importantes et un obstacle à l'expansion des services. L'accent mis sur les coûts d'investissement empêche également l'utilisation de véhicules loués, qui peuvent pourtant être une option moins coûteuse.

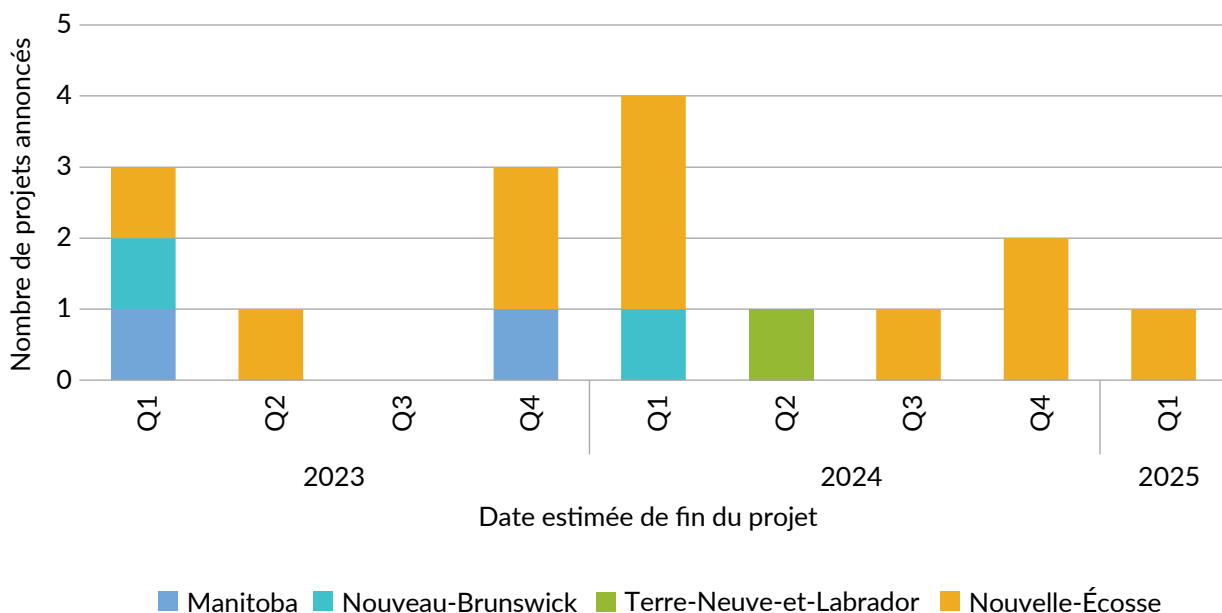
Présentement, de nombreuses options de transport rural sont offerts par des organisations caritatives communautaires qui s'appuient sur des conducteurs bénévoles ou qui sont soutenues par des gouvernements locaux dont les assiettes fiscales sont très limitées (Levesque, 2022). Il est difficile d'introduire de nouvelles lignes de service sans être en mesure de financer les coûts d'exploitation et d'investissement nécessaires à la gestion et à l'exploitation des itinéraires, en particulier pour les collectivités dont l'assiette fiscale est limitée.

Les services de transport en commun à la demande permettent aux passagers de réserver un trajet au jour et à l'heure qui leur conviennent. Ce type de service gagne en popularité dans les petites villes et les collectivités rurales. Certains services visent les personnes âgées ou handicapées, mais beaucoup étendent à toute personne qui en a besoin. Le transport à la demande devient plus pratique et plus rentable grâce aux applications logicielles et aux technologies

numériques qui permettent de réserver des trajets et de planifier des itinéraires en toute transparence (Mobility Innovators, 2022). Pour réaliser le potentiel du transport en commun à la demande, les opérateurs ont besoin de fonds pour fournir des logiciels ou s’associer à des fournisseurs de technologie privés.

Le Fonds limite généralement le financement des projets aux déplacements vers les collectivités voisines, aux rendez-vous quotidiens et à l’épicerie, plutôt qu’aux déplacements entre collectivités ou aux liaisons vers les plaques tournantes de transports ou les grands centres urbains. Il n’a pas non plus soutenu les déplacements entre les différents territoires et provinces (voir figure 2).

FIGURE 2. LE FINANCEMENT ACCORDÉ PAR LE FONDS POUR LES SOLUTIONS DE TRANSPORT EN COMMUN EN MILIEU RURAL A SOUTENU 16 PROJETS POUR UN TOTAL DE 6 MILLIONS DE DOLLARS



Source : Infrastructure Canada, s. d.

Note : Les barres indiquent tous les projets annoncés conformément à la Carte des projets de logement et de l’infrastructure d’Infrastructure Canada. En janvier 2024, le gouvernement a annoncé deux projets supplémentaires au Nunavut avec une contribution fédérale totale de 300 000 dollars (Infrastructure Canada, 2024). En outre, le rapport sur les résultats ministériels 2022-2023 d’Infrastructure Canada comprend 118 autres projets approuvés (d’une valeur totale de 69 millions de dollars) qui n’ont pas encore été officiellement annoncés (Infrastructure Canada, 2023).

LE RÔLE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DANS LE SOUTIEN À DE MEILLEURES OPTIONS DE TRANSPORT RURAL

Le gouvernement fédéral doit jouer un rôle plus important dans le soutien des solutions de transport dans les collectivités rurales. Le Conseil d’action sur l’abordabilité recommande qu’il prenne les mesures suivantes.

Recommandation 1 : collaborer avec les provinces, les territoires et les gouvernements autochtones pour développer une vision nationale renouvelée du transport de passagers, étayée par de meilleures données, recherches et analyses.

Le gouvernement fédéral doit être le fer de lance d'une initiative pancanadienne visant à mettre à jour la vision fédérale-provinciale-territoriale des transports au Canada de 2013, en mettant davantage l'accent sur les besoins des collectivités rurales et autochtones et en comblant les lacunes en matière de transport interrégional par autobus et par train. La vision doit être guidée par les objectifs climatiques du Canada, et le gouvernement fédéral doit investir dans l'amélioration de la collecte et de l'analyse des données afin de cerner les besoins et les lacunes en matière de transport qui sont préoccupants du point de vue de l'accessibilité financière, de l'équité, de la santé, de la sécurité et de l'environnement. Cela devrait inclure l'élaboration d'une enquête nationale sur les déplacements des ménages, gérée par Statistique Canada, afin de suivre les habitudes de déplacement au-delà des trajets entre le domicile et le travail.

Recommandation 2 : Utiliser le financement des infrastructures et VIA Rail pour aider à combler les lacunes des services de train et d'autobus interrégionaux nationaux.

Le gouvernement fédéral doit soutenir les efforts déployés par les provinces, les territoires et les populations autochtones pour combler les lacunes dans les services d'autobus et de train en finançant les infrastructures et en améliorant les infrastructures et les services de VIA Rail. Dans le cadre de ses efforts, le gouvernement fédéral devrait s'efforcer de répondre aux besoins des populations vulnérables en leur offrant des services de transport plus abordables, plus accessibles et moins polluants. Pour améliorer la fréquence des services de VIA Rail et rendre les tarifs plus abordables, il faudra investir davantage dans le renouvellement des locomotives et des wagons, dans les arrêts et les gares, dans le personnel, ainsi que dans l'infrastructure ferroviaire.

Pour faire de VIA Rail l'épine dorsale d'un réseau de transport national, le gouvernement pourrait lui fournir des fonds supplémentaires pour qu'il offre un service de navette entre les gares et les collectivités avoisinantes. VIA Rail doit également améliorer son intégration aux réseaux de bus provinciaux existants, en utilisant les arrêts ruraux et éloignés comme des centres de transport régionaux sûrs qui permettent des transferts fluides à travers un réseau pancanadien.

Recommandation 3 : élargir le Fonds de solutions pour le transport en commun en milieu rural afin de couvrir un plus large éventail de coûts, de projets et de candidats

Le gouvernement fédéral doit élargir le Fonds de solutions pour le transport rural afin de tirer parti de sa réussite. Il peut le faire en élargissant les coûts admissibles pour inclure les coûts d'exploitation tels que la location de véhicules, les salaires des employés et les autres

ressources humaines nécessaires pour superviser les itinéraires, ainsi que les logiciels requis pour gérer les services à la demande. Le Fonds peut également être utilisé pour soutenir les déplacements intercommunautaires entre les provinces et les territoires.

Ces ajustements favoriseront des solutions de transport équitable et durable dans les collectivités rurales et aideront le gouvernement fédéral à atteindre ses objectifs en matière de climat et de réduction de la pauvreté, tout en facilitant les efforts de réconciliation avec les communautés autochtones.

RELATION AVEC D'AUTRES PRIORITÉS EN MATIÈRE D'AMÉLIORATION DE L'ABORDABILITÉ

Le Conseil d'action sur l'abordabilité a donné la priorité au logement, au transport et à l'alimentation en tant que domaines clés dans lesquels le gouvernement fédéral peut agir pour aider les ménages à faibles revenus à satisfaire leurs besoins fondamentaux d'une manière qui favorise également la réduction des émissions et la résilience face aux changements climatiques.

Des options de transport bien planifiées et abordables peuvent améliorer l'accès à l'emploi et aux activités sociales et réduire la nécessité de posséder une voiture dans les zones rurales. Dans notre note d'information sur les transports urbains, le Conseil d'action sur l'abordabilité recommande de modifier le programme fédéral d'incitations pour les véhicules zéro émission, ce qui pourrait également profiter aux automobilistes ruraux en leur offrant des remises pour l'achat de véhicules électriques d'occasion. Des connexions plus fluides entre les réseaux régionaux de bus et de trains et les systèmes urbains de transport en commun amélioreraient l'accès au transport et l'abordabilité dans tout le pays. Des options de transport plus abordables seraient bénéfiques pour les budgets des ménages ainsi que pour l'environnement, et permettraient de libérer des dépenses pour l'alimentation afin de réduire l'insécurité alimentaire.

Remerciements

Cette note d'information a été élaborée dans le cadre d'un exercice de collaboration auquel ont participé plusieurs personnes et organisations. La recherche et la rédaction ont été menées par l'Institut de recherche en politiques publiques (IRPP) sous la direction de Rachel Samson, vice-présidente à la recherche, Ricardo Chejfec, analyste principal des données, Abigail Jackson, associée de recherche, et Rosanna Tamburri, rédactrice-révisrice principale. La coordination éditoriale et la traduction française ont été effectuées par Étienne Tremblay, la correction d'épreuves par Françoise Miquet, la production par Chantal Létourneau, la direction artistique et l'illustration de la page 8 par Anne Tremblay.

L'IRPP a été guidé par plusieurs membres clés du Conseil d'action sur l'abordabilité, notamment Nate Wallace (Environmental Defence), Shelagh Pizey-Allen (TTCRiders), Marc Lee (Centre canadien de politiques alternatives) et d'autres membres du Conseil d'action sur l'abordabilité. Annie Bérubé (Fondation McConnell), Dale Marshall (Fondation de la famille Trotter), Catherine Abreu (Destination Zéro) et Josha MacNab (Destination Zéro) ont également apporté leurs conseils.

De nombreux autres contributeurs ont également pris le temps de faire part de leurs observations et de leurs commentaires, notamment Todd Litman (Victoria Transport Policy Institute), Rachel Doran (Clean Energy Canada), Mitchell Beer (The Energy Mix) et Michel Frojomovic (Community Data Program). L'IRPP a également rencontré des représentants de Statistique Canada, de la Fédération canadienne des municipalités et d'Infrastructure Canada.

Cette note d'information a fait l'objet d'un examen rigoureux, interne et externe, par des pairs, afin d'en assurer la validité et la pertinence politique. Les opinions exprimées dans ce document ne reflètent pas nécessairement celles des organisations ou des personnes consultées.

Pour citer ce document : Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024. Reconnaissance rurale des moyens de transport abordables et sûrs pour les collectivités éloignées, Institut de recherche en politiques publiques.

RÉFÉRENCES

- Banques alimentaires Canada, s. d. *Insécurité alimentaire dans le Nord*, <https://foodbankscanada.ca/fr/insecurite-alimentaire-dans-le-nord/>.
- Barrette, P. D. et L. Charlebois, 2018. « Winter roads and climate adaptation: prospective solutions through R&D », dans *Transportation Association of Canada 2018, Innovation and Technology: Evolving Transportation-2018 Conference and Exhibition of the Transportation Association of Canada*, https://www.tac-atc.ca/sites/default/files/conf_papers/barrettep_winter_roads_and_climate_adaptation.pdf.
- Bureau du vérificateur général du Canada, 2016. *VIA Rail Canada Inc.—Special Examination Report—2016*, Gouvernement du Canada, https://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201602_07_f_41251.html.
- Campbell, K., 2023. « Even without carbon tax, heating oil still the most expensive way to heat your home », *CBC News*, <https://www.cbc.ca/news/canada/prince-edward-island/heating-oil-carbon-tax-pe-1.7012855>.
- Canada Infrastructure Bank, 2021. *Tshiuetin Railway*, <https://cib-bic.ca/en/projects/trade-and-transport/tshiuetin-railway/>.
- CBC, 2012a. « Acadian Bus Lines shutting operations by November », 7 août, *CBC News*. <https://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/acadian-bus-lines-shutting-operations-by-november-1.1224330>.
- CBC, 2012b. « South Shore bus route in the works », 12 octobre, *CBC News*. <https://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/south-shore-bus-route-in-the-works-1.1200630>.
- CBC, 2012c. « End of the line for daily VIA Rail service in Maritimes », 26 octobre, <https://www.cbc.ca/news/canada/new-brunswick/end-of-the-line-for-daily-via-rail-service-in-maritimes-1.1146257>.
- Chambre des communes, 2023a. *Améliorer la connectivité des autobus au Canada*, Rapport du comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, <https://www.noscommunes.ca/documentviewer/fr/44-1/TRAN/rapport-13>.
- Chambre des communes, 2023b. *Réponse du gouvernement au treizième rapport du comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités*. <https://www.noscommunes.ca/documentviewer/fr/44-1/TRAN/rapport-13/reponse-8512-441-268>.
- Chambre des communes. (2024). *Pétition e-4754 (Transport)*, <https://www.noscommunes.ca/petitions/fr/Petition/Details?Petition=e-4754>.
- Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024. *Repenser la mobilité urbaine : Offrir des options de transport plus abordables et plus équitables*, Institut de recherche en politiques publiques.
- Conseil des ministres, 2013. *Branchés maintenant sur l'avenir : Une vision des transports au Canada*, Déclaration ministérielle, <https://www.comt.ca/Reports/Vision%20for%20Transportation%202013%20FR.pdf>.
- Conseil national des aînés, 2014. *Rapport sur l'isolement social des aînés*, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/conseil-national-aines/programmes/publications-rapports/2014/isolement-social-aines.html>.
- Conseil national des aînés, 2017. *Qui est à risque et que peut-on faire à cet égard? Une revue de la littérature sur l'isolement social de différents groupes d'aînés*, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/conseil-national-aines/programmes/publications-rapports/2017/revue-isolement-social-aines.html>.
- Dupuis, J., 2014. « VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs au Canada, Étude générale », Bibliothèque du Parlement, https://lop.parl.ca/sites/PublicWebsite/default/fr_CA/ResearchPublications/201555E?.
- Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, 2019. *Réclamer notre pouvoir et notre place : le rapport final de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées*, <https://www.mmiwg-ffada.ca/fr/fnal-report/>.
- Fairbairn, J. et L. J. Gustafson, 2006. *Understanding Freefall: The Challenge of the Rural Poor*, Interim Report of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. Senate of Canada, Committees. <https://sencanada.ca/en/content/sen/committee/391/agri/rep/repintdec06-e>.
- Gouvernement de la Colombie-Britannique, s. d. *Highway 16 Transportation Action Plan*, <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/transportation-reports-and-reference/reports-studies/planning-strategic-economic/highway16-action-plan>.

- Institut canadien d'information sur la santé, 2012. *Disparités sur le plan de l'expérience en matière de soins de santé primaires vécue par les Canadiens présentant des conditions propices aux soins ambulatoires*, https://publications.gc.ca/collections/collection_2012/icis-cihi/H117-5-6-2012-fra.pdf.
- Institut climatique du Canada, 2021. *Ça passe ou ça casse : Transformer l'économie canadienne pour un monde sobre en carbone*, <https://choixclimatiques.ca/wp-content/uploads/2021/10/ICCC-Ca-passe-ou-ca-casse-French-Final-High-Res.pdf>.
- Infrastructure Canada, 2019. *Possibilités rurales, prospérité nationale : une stratégie de développement économique du Canada rural*, Gouvernement du Canada. <https://publications.gc.ca/site/eng/9.875073/publication.html>.
- Infrastructure Canada, 2023. *Infrastructure Canada – Rapport sur les résultats ministériels*, Gouvernement du Canada, https://publications.gc.ca/collections/collection_2023/infrc/T91-5-2023-fra.pdf.
- Infrastructure Canada, 2024. *Le gouvernement fédéral et le Nunavut investissent plus de 194 millions de dollars dans des projets d'infrastructures essentielles et de transport en commun dans l'ensemble du territoire*, Gouvernement du Canada. <https://www.canada.ca/fr/bureau-infrastructure/nouvelles/2024/01/le-gouvernement-federal-et-le-nunavut-investissent-plus-de-194-millions-de-dollars-dans-des-projets-dinfrastructures-essentielles-et-de-transport-e.html>.
- Infrastructure Canada, s. d. *Carte des projets de logement et de l'infrastructure*, Gouvernement du Canada, <https://www.infrastructure.gc.ca/gmap-gcarte/index-fra.html>.
- Larijani M. M., Nahorny T, et A. M. Crizzle, 2019. « Using GIS to examine transportation connectivity in Saskatchewan », *Journal of Rural and Community Development*, vol. 14, p. 87-99.
- Leach, A., 2022. « Canada's oil sands in a carbon-constrained world », *Canadian Foreign Policy Journal*, vol. 28, n° 3, p. 285-304, <https://doi.org/10.1080/11926422.2022.2120508>.
- Levesque, M., 2022. « Governance models for rural accessible transportation: insights from Atlantic Canada », *Disability & Society*, vol. 37, p. 684-710, doi.org/10.1080/09687599.2020.1828044.
- Lovekin, D. et D. Heerema, 2019. *The True Cost of Energy in Remote Communities*, Pembina Institute, <https://www.pembina.org/pub/diesel-true-cost>.
- Lovekin, D., 2021. *Diesel Subsidies – Simplified, Part I*, Pembina Institute, <https://www.pembina.org/pub/diesel-subsidies-simplified-part-i>.
- Maheux, P., 2023. *Intercity Transportation by Bus in Canada, Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. Brief and Presentation Notes*. <https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/441/TRAN/Brief/BR12375232/br-external/TransportsMaheux-10762384-001-e.pdf>.
- Ministère des Finances Canada, 2023. *Faire diminuer les factures énergétiques dans tout le pays*, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2023/10/faire-diminuer-les-factures-energetiques-dans-tout-le-pays.html>.
- Mirza, N. A., et W. Hulko, 2022. « The complex nature of transportation as a key determinant of health in primary and community care restructuring initiatives in rural Canada », *Journal of Aging Studies*, vol. 60, 101002. <https://doi.org/10.1016/j.jaging.2022.101002>.
- Mobility Innovators, 2022. *Evolution of On-demand Transit Services in Canada*, <https://mobility-innovators.com/evolution-of-on-demand-transit-services-in-canada/>.
- OECD, 2021. *Regional Outlook 2021 – Country notes: Canada*, <https://www.oecd.org/regional/RO2021%20Canada.pdf>.
- Ontario Northland, 2023. *Annual Report 2022-2023*, Gouvernement de l'Ontario, https://ontarionorthland.ca/sites/default/files/corporate-document-files/AR-2024-EN_0.pdf.
- Orb, R., 2021. *Élections fédérales : pas de relance sans les communautés rurales*, Fédération canadienne des municipalités, <https://fcm.ca/fr/ressources/elections-federales-pas-de-relance-sans-les-communautes-rurales>.
- Saskatchewan Transportation Company, 2017. *Annual Report 2016-2017*, <https://www.cicorp.sk.ca/pub/Reports/STC%20Reports/2016-17-stc-annual-report.pdf>.
- Statistique Canada, 2022a. *Croissance démographique dans les régions rurales du Canada, 2016 à 2021*, Gouvernement du Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/98-200-x/2021002/98-200-x2021002-fra.cfm>.
- Statistique Canada, 2022b. *Principal type de système de chauffage et type d'énergie*, Tableau 38-10-0286-01. https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3810028601&request_locale=fr.

Statistique Canada, 2023a. *Indice d'éloignement*. Gouvernement du Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/17-26-0001/172600012020001-fra.htm>.

Statistique Canada, 2023b. *Recensement de la population de 2021*, Gouvernement du Canada.

Transports Canada, 2018. *Le gouvernement du Canada répond à l'abandon de lignes d'autobus par Greyhound Canada*, Communiqué de presse, Gouvernement du Canada. <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2018/10/le-gouvernement-du-canada-repond-a-labandon-de-lignes-dautobus-par-greyhound-canada.html>.

Transports Canada, 2020. *Le gouvernement du Canada annonce de nouvelles mesures pour soutenir le transport aérien essentiel pour accéder aux collectivités éloignées*, Communiqué de presse, Gouvernement du Canada. <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2020/08/le-gouvernement-du-canada-annonce-de-nouvelles-mesures-pour-soutenir-le-transport-aerien-essentiel-pour-acceder-aux-collectivites-eloignees.html>.

Transports Canada, 2023a. *Les transports au Canada 2022, Rapport approfondi*, Gouvernement du Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-annuels-transports-canada>.

Transports Canada, 2023b. *Le ministre des Transports annonce le lancement de la demande de propositions pour le projet de train à grande fréquence*, Gouvernement du Canada. <https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2023/10/minister-of-transport-announces-the-launch-of-the-request-for-proposals-for-the-high-frequency-rail-project.html>.

Transport Ferrovaire Tshuëtin, s.d. *Tarifs*, Transport Canada. <https://www.tshuëtin.net/tarifs>.

VIA Rail, s.d. *Explorez le Canada en train*, <https://www.viarail.ca/fr/decouvrez-nos-destinations/trains>.

VIA Rail Canada, 2022. *Rapport annuel 2022*, VIA Rail Canada. https://media.viarail.ca/sites/default/files/publications/VIA%20Rail_Rapport%20Annuel%202022_0.pdf.