



Organismes de transport en commun en Ontario

Achalandage, finances et subventions de fonctionnement

Présentation



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario

Objectif et aperçu

- Ce rapport examine l'achalandage et les finances des organismes municipaux et provinciaux de transport en commun de l'Ontario et présente :
 - un aperçu des organismes de transport en commun de l'Ontario et de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage;
 - un survol des revenus autonomes, des dépenses d'exploitation et des subventions de fonctionnement des organismes de transport en commun publics de l'Ontario;
 - une vision d'ensemble et une projection des subventions de fonctionnement provinciales du transport en commun jusqu'en 2028-2029;
 - une analyse de la répartition par habitant des subventions provinciales entre les régions économiques.
- Les services de transport qui ne sont pas exploités par la province ou une municipalité ou qui sont axés sur le transport saisonnier ou les voyages d'agrément dépassent le cadre du présent rapport. C'est également le cas des dépenses d'immobilisations.

Organismes de transport en commun en Ontario



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Organismes de transport en commun de l'Ontario

- En 2022, le système de transport en commun de l'Ontario était exploité par 106 organismes de transport en commun municipaux et 2 organismes de transport en commun provinciaux, lesquels ont permis à 590,9 millions de passagers de se déplacer.
- La Commission de transport de Toronto (CTT) est le plus important organisme de transport en commun municipal et son achalandage s'élève à 321,0 millions de passagers, tandis que OC Transpo en compte 50,8 millions et MiWay, 35,7 millions.
- La province compte deux organismes de transport en commun : Metrolinx, qui dessert la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH) avait un achalandage de 34,6 millions de passagers en 2022 et la Commission de transport Ontario Northland (CTON), qui relie le Nord de l'Ontario aux grands centres urbains, présentait un achalandage de 0,3 million de passagers.

Ordre de gouvernement	Nombre d'organismes	Nombre de passagers (millions)	Part du nombre d'utilisateurs (%)
Organismes de transport municipaux	106	556,0	94,1
Organismes de transport en commun provinciaux	2	34,9	5,9
Total	108	590,9	100,0

Remarque : la région élargie du Golden Horseshoe inclut la région du grand Toronto et de Hamilton, Brantford, le comté de Brant, Peterborough, la région de Niagara, le comté de Simcoe, le comté de Wellington et la région de Waterloo.
Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



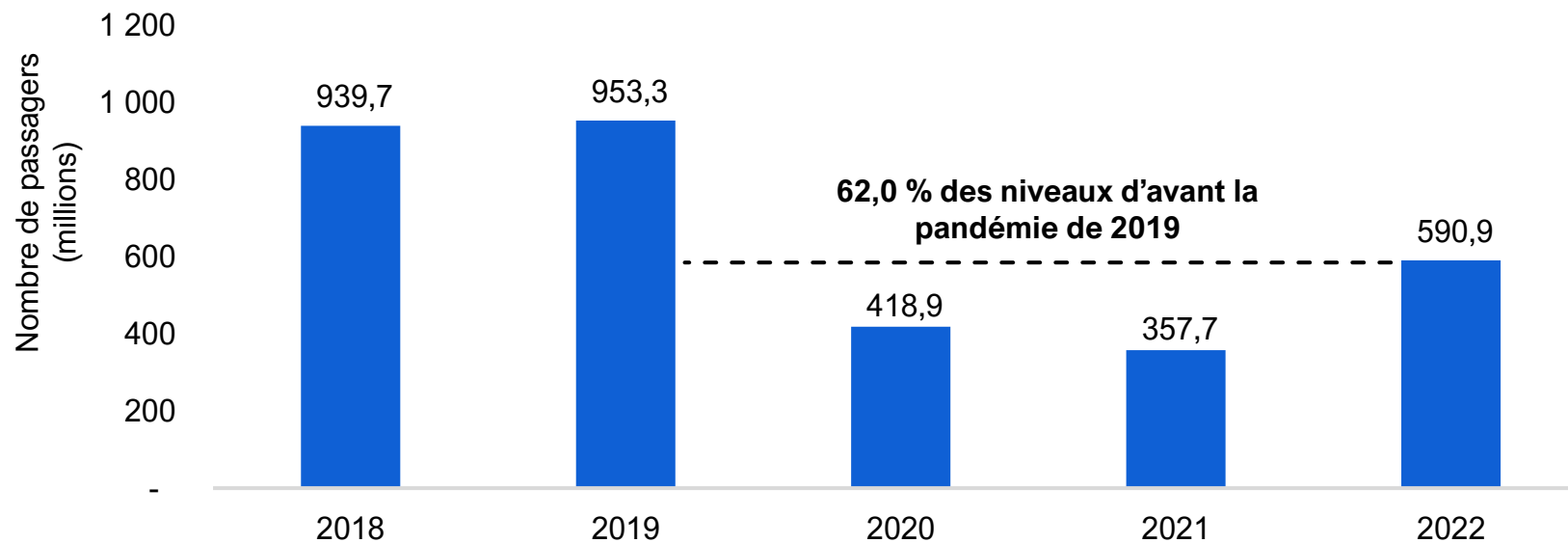
BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage

- En raison de la pandémie de COVID-19, l'achalandage a chuté en Ontario pour atteindre 357,7 millions de trajets en 2021, ce qui représente 37,5 % du niveau pré-pandémique de 2019.
- En 2022, l'achalandage total a partiellement rebondi pour atteindre 590,9 millions de trajets, soit 62,0 % du niveau pré-pandémique de 2019.
- Les organismes de transport en commun desservant en majorité des navetteurs, comme la CTT, OC Transpo et Metrolinx, ont été les plus touchés par la pandémie.



Remarque : L'achalandage est défini comme un déplacement combiné, un trajet aller simple du point d'origine jusqu'à la destination finale.

Sources : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, Rapports annuels de 2017-2018 à 2022-2023; et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Finances des organismes de transport en commun



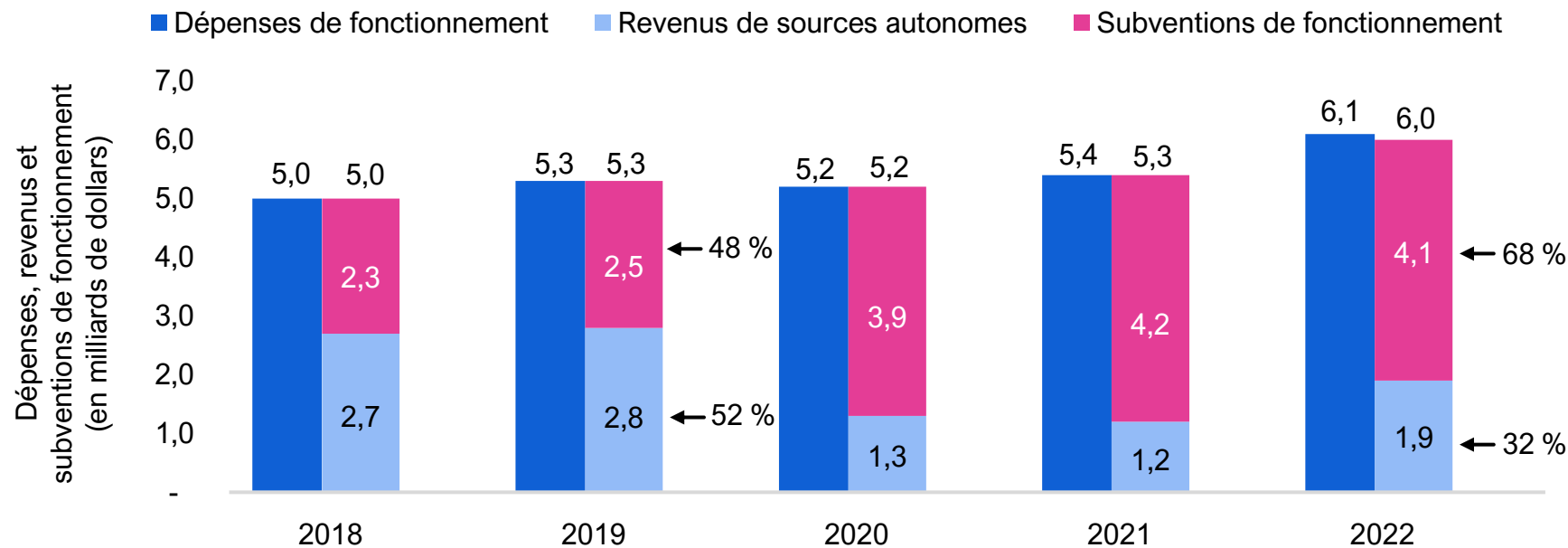
BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Aperçu des finances des organismes de transport en commun

- En 2022, les organismes de transport en commun ont déclaré des dépenses d'exploitation de 6,1 milliards de dollars et des revenus d'exploitation de 1,9 milliard de dollars, lesquels consistaient en 1,9 milliard de dollars de revenus autonomes et 4,1 milliards de dollars de subventions de fonctionnement gouvernementales.
- En raison de l'incidence de la pandémie, les organismes de transport en commun dépendent davantage des subventions gouvernementales pour financer leur exploitation, tandis que les subventions représentent près de la moitié des revenus d'exploitation totaux en 2019, comparativement aux environs des deux tiers en 2022.

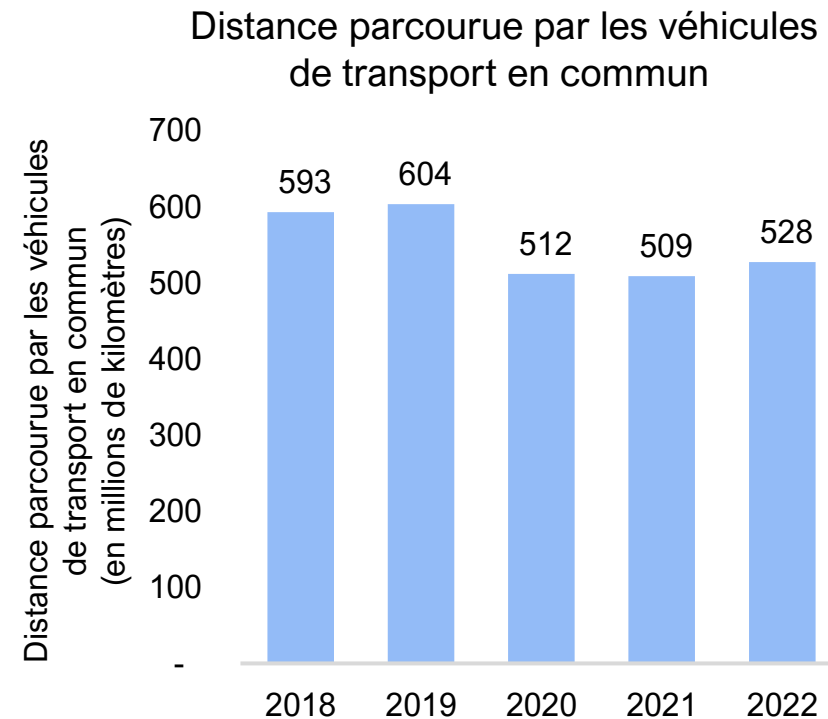
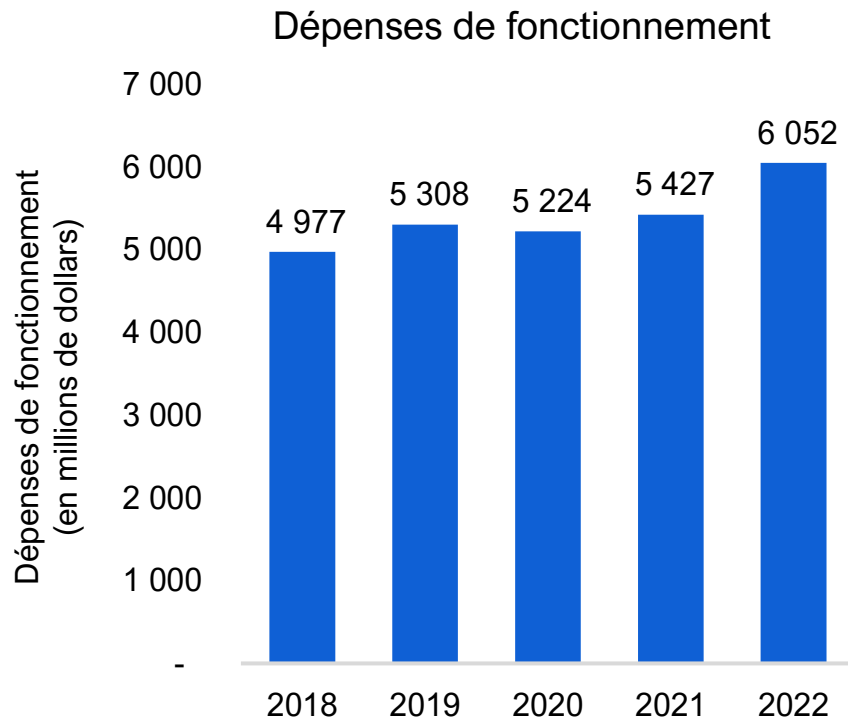


Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, Rapports annuels de 2017-1018 à 2022-2023; et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



Dépenses de fonctionnement

- Les dépenses de fonctionnement totales des organismes de transport en commun de l'Ontario ont augmenté selon un taux annuel moyen de 5,0 %, de 2018 en 2022.
- Au cours de la même période, les niveaux de service globaux des organismes ont chuté pour passer à 528 millions de kilomètres en 2022.



Remarque : La distance parcourue est représentée par le revenu kilomètre-véhicule, qui correspond au nombre de kilomètres parcourus par les véhicules assurant des services réguliers de transport de passagers. Elle exclut les kilomètres-véhicule parcourus pour d'autres services (tels que les contrats scolaires et les affrètements interurbains), ainsi que pour la formation, les essais et l'entretien. La distance parcourue prend compte des kilomètres parcourus par les organismes de transport municipaux et le Réseau GO de Metrolinx, mais exclut la CTON et le réseau UP Express de Metrolinx.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, Rapports annuels de 2017-1018 à 2022-2023; et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



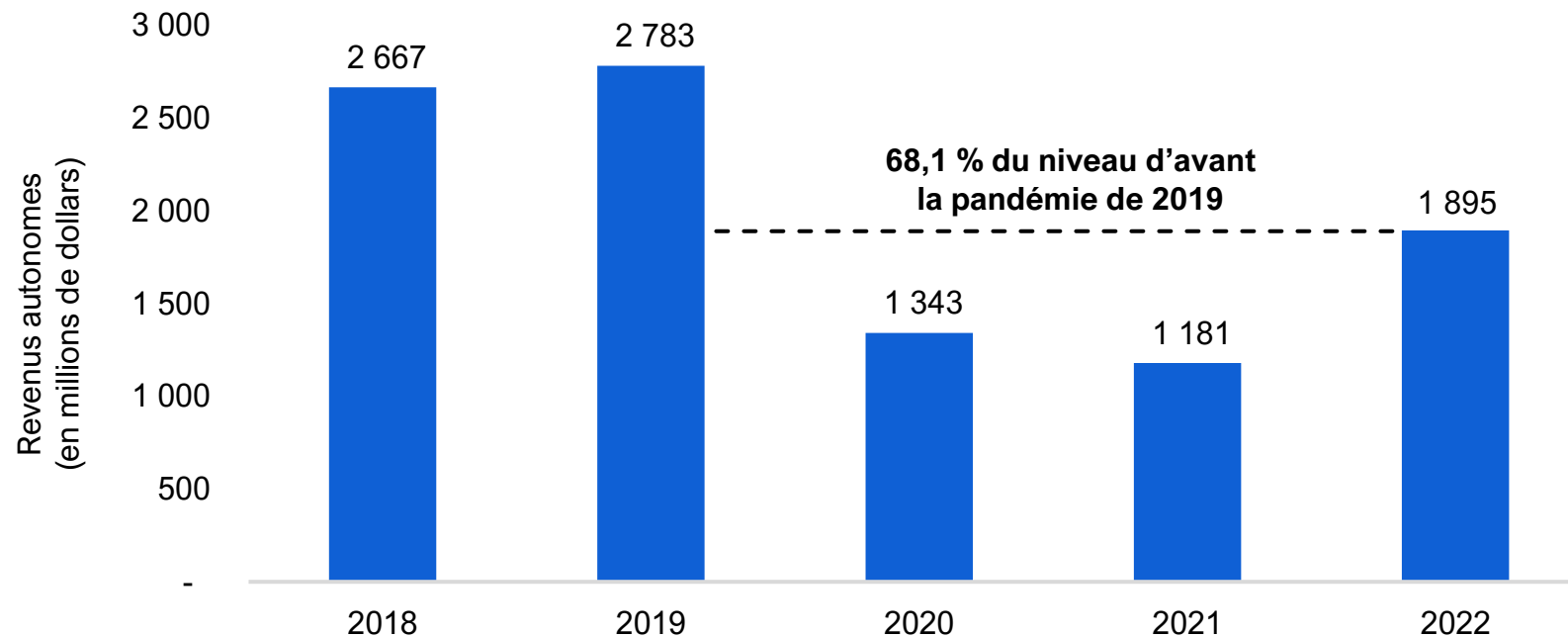
BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Revenus autonomes

- Les revenus autonomes désignent les revenus générés par les organismes de transport en commun (comme les billets des passagers), plutôt que les subventions accordées par le gouvernement.
- En raison de l'incidence de la pandémie sur l'achalandage de 2019 à 2021, les revenus autonomes des organismes de transport en commun ont chuté de 57,6 %.
- En 2022, les revenus autonomes ont rebondi pour atteindre 68,1 % du pic de 2019 atteint avant la pandémie.



Source : Ontario Northland, Rapports annuels de 2017-2018 à 2022-2023 et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



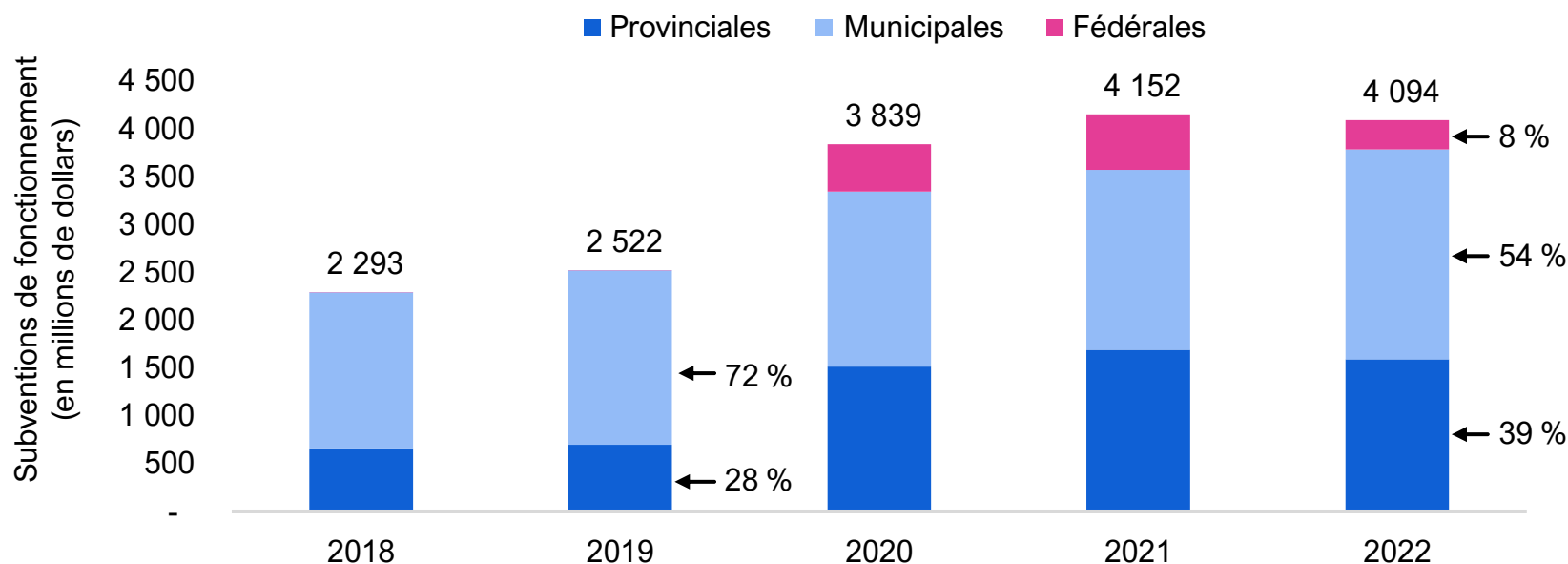
BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Subventions de fonctionnement

- Les organismes de transport en commun dépendent des subventions de fonctionnement des gouvernements municipal, provincial et fédéral pour couvrir l'écart entre leurs dépenses de fonctionnement et leurs revenus autonomes.
- Les revenus des subventions de fonctionnement ont augmenté pour passer de 2 522 millions de dollars en 2019 à 4 094 millions de dollars en 2022 en raison des effets de la pandémie.
- En 2019, la province et les municipalités ont versé 28 % et 72 % des subventions, respectivement. En 2022, la province a fourni 39 % des subventions, les municipalités ont fourni 54 % et le gouvernement fédéral a fourni 8 %.



Source: FAO estimates based on information from Canadian Urban Transit Association, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, February 2024; Ontario Northland, Annual reports from 2017-18 to 2022-23; Government of Ontario, 2018-2022 Financial Information Returns; and the Province.



Comparaison des organismes municipaux et provinciaux

- Dans l'ensemble, la taille financière des organismes de transport en commun municipaux dépasse celle des organismes provinciaux.
- Sur une base par trajet-passager, les dépenses et les revenus moyens des organismes provinciaux étaient nettement plus élevés que ceux des organismes municipaux.
- Les organismes de transport en commun provinciaux assument des coûts plus élevés par trajet que les organismes municipaux, en grande partie en raison des zones géographiques plus étendues qu'ils couvrent et parce qu'ils ont plus largement recours à des modes de transport plus importants et à forte intensité de capital.

Ordre de gouvernement	Revenus autonomes (en millions de dollars)	Subventions de fonctionnement (en millions de dollars)	Dépenses de fonctionnement (en millions de dollars)	Revenus autonomes par trajet (en \$)	Subventions de fonctionnement par trajet (en \$)	Dépenses d'exploitation par trajet (en \$)
Municipales	1 394	3 054	4 455	2,51	5,49	8,01
Provinciales	502	1 039	1 597	14,36	29,77	45,73
Total pour l'Ontario	1 895	4 094	6 052	3,21	6,93	10,24

Remarque : Les chiffres d'achalandage sont présentés sur la base de l'année civile. Pour les organismes provinciaux, le BRF estime les valeurs de l'année civile sur la base des valeurs réelles rapportées sur la base de l'exercice. La somme des revenus autonomes et des subventions de fonctionnement peut ne pas être égale aux dépenses de fonctionnement du fait que les organismes peuvent enregistrer un excédent ou un déficit budgétaire, ou du fait d'autres ajustements.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, Rapports annuels de 2022-2023; et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



Analyse financière par organisme de transport en commun

- Sur la base des revenus autonomes, des dépenses d'exploitation et des subventions de fonctionnement, les plus grands organismes de transport en commun étaient la CTT, Metrolinx et OC Transpo.

Organismes de transport en commun	Revenus autonomes (en millions de dollars)	Subventions de fonctionnement (en millions de dollars)	Dépenses de fonctionnement (en millions de dollars)	Revenus autonomes en proportion des dépenses (en %)	Revenus des subventions de fonctionnement en proportion des dépenses (en %)
TTC	795	1 421	2 216	35,9	64,1
Metrolinx	413	988	1 470	28,1	67,2
OC Transpo	114	487	601	19,0	81,0
MiWay	78	137	215	36,2	63,8
Brampton Transit	81	109	190	42,8	57,2
Tous les autres	414	951	1 360	30,5	70,0
Total pour l'Ontario	1 895	4 094	6 052	31,3	67,6

Remarque : Les chiffres d'achalandage sont présentés sur la base de l'année civile. Pour les organismes provinciaux, le BRF estime les valeurs de l'année civile sur la base des valeurs réelles rapportées sur la base de l'exercice. La somme des revenus autonomes et des subventions de fonctionnement en pourcentage des dépenses de fonctionnement peut ne pas être égale à 100 % du fait que les organismes peuvent enregistrer un excédent ou un déficit budgétaire, ou du fait d'autres ajustements. Pour obtenir des données supplémentaires sur les autres municipalités, veuillez visiter le site Web du BRF.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, Rapports annuels de 2022-2023; et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



Subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Aperçu des subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun

- La province accorde des subventions de fonctionnement aux organismes de transport en commun provinciaux par l'entremise de subventions directes aux organismes de transport provinciaux, de financement permanent aux municipalités et de programmes ponctuels.

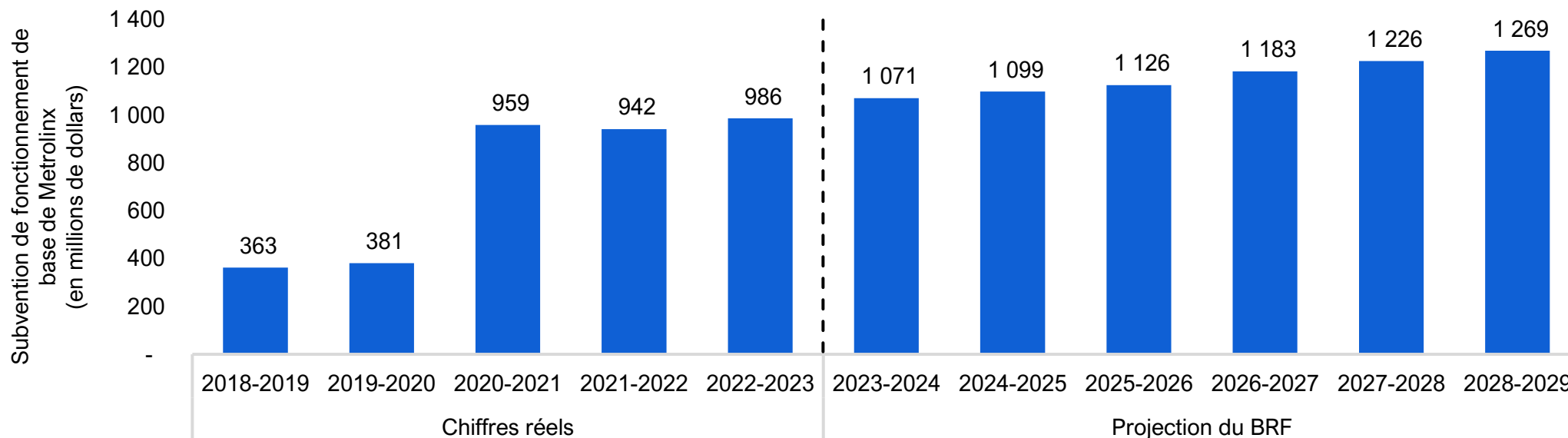
Subvention	Chiffres réels (en millions de dollars)					Projection du BRF (en millions de dollars)					
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029
Subvention de fonctionnement de base de Metrolinx	363	381	959	942	986	1 071	1 099	1 126	1 183	1 226	1 269
Programmes d'intégration tarifaire	37	40	2	4	15	32	144	152	25	26	27
Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence	364	365	375	376	378	377	370	375	380	385	391
Entente sur la relance sécuritaire	-	-	575	381	252	-	-	-	-	-	-
Nouvel accord entre l'Ontario et Toronto	-	-	-	-	-	300	110	110	110	-	-
Subvention d'exploitation de CTON	46	41	45	43	54	65	74	74	85	86	88
Autres subventions de fonctionnement	<1	6	6	19	7	5	9	5	5	5	5
Total	809	833	1 962	1 765	1 693	1 850	1 806	1 843	1 788	1 728	1 779

Remarque : Une partie du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, de l'Entente sur la relance sécuritaire et d'autres subventions peut être utilisée pour les investissements d'immobilisation. Les montants de l'Entente sur la relance sécuritaire excluent la contribution fédérale. Le coût de la subvention de fonctionnement de la CTON pour 2018-2019 est une estimation du BRF.

Source : Gouvernement de l'Ontario, Groupe de travail sur le nouvel accord entre l'Ontario et Toronto : Détails des conditions, 26 novembre 2023; et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Subvention de fonctionnement de base de Metrolinx

- La province accorde une subvention de fonctionnement de base pour Metrolinx afin de soutenir ses activités de base, qui consiste à exploiter le Réseau GO et UP Express, à administrer le système de carte de paiement PRESTO et à coordonner les transports en commun régionaux.
- Les subventions de fonctionnement de base de Metrolinx ont considérablement augmenté en raison de l'incidence que la pandémie a eue sur l'achalandage. À l'avenir, le BRF prévoit que la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx demeurera élevée comparativement avec la période précédant la pandémie.



Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



Programmes d'intégration tarifaire

- La province finance deux programmes d'intégration tarifaire qui réduisent ou éliminent le deuxième billet payé par les passagers lors d'un transfert entre organismes de transport en commun afin de réduire le coût pour l'utilisateur et d'augmenter l'achalandage. Ces programmes sont :
 - le programme d'intégration tarifaire entre le Réseau GO et 12 organismes de transport municipaux de la RÉGH, à l'exception de la Commission de transport de Toronto (CTT);
 - le programme Tarif unique, qui intervient entre la CTT et ses organismes de transport en commun voisins, ainsi qu'avec le Réseau GO, lancé en février 2024, et dont le financement a été engagé par la province jusqu'en mars 2026.

	Chiffres réels (en millions de dollars)	Projection du BR (en millions de dollars)					
	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029
Programme d'intégration tarifaire Réseau GO – RÉGH	15	21	23	24	25	26	27
Programme Tarif unique	-	10	121	128	-	-	-
Total des programmes d'intégration tarifaire	15	32	144	152	25	26	27

Remarque : Les accords de transfert gratuit organisés et financés par les municipalités entre les organismes de transport municipaux participants de la RÉGH sont exclus.
Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Nouvel accord entre l'Ontario et Toronto

- En novembre 2023, pour appuyer le fonctionnement du réseau de transport en commun de la ville de Toronto tandis que prend fin le financement de l'Entente sur la relance sécuritaire et que la CTT continue de se remettre de la pandémie, la province et la municipalité ont annoncé le nouvel accord entre l'Ontario et Toronto, qui comprenait deux nouvelles subventions limitées dans le temps pour le fonctionnement des transports en commun à Toronto :
 - le Fonds pour la sécurité, la reprise et la durabilité des activités en matière de transport en commun, qui a alloué une subvention de fonctionnement ponctuelle de 300 millions de dollars à la CTT en 2023-2024;
 - la subvention de soutien opérationnel aux TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown, qui apportera à la ville de Toronto 330 millions de dollars sur trois ans de 2024-2025 à 2026-2027 pour soutenir les activités pendant la mise en service des lignes de TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown.



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Autres subventions

- Le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence utilise des revenus générés par la taxe ontarienne sur l'essence afin d'apporter des financements pérennes pour le fonctionnement des transports en commun municipaux, l'expansion des services et l'infrastructure de transport en commun. En 2022-2023, le financement s'est élevé à 378 millions de dollars et il est prévu qu'il augmentera pour passer à 391 millions de dollars en 2028-2209.
- L'Entente sur la relance sécuritaire (ERS) était une initiative conjointe provinciale-fédérale visant à fournir aux organismes de transport en commun municipaux un financement pour atténuer les contraintes financières liées à la pandémie. De 2020-2021 à 2022-2023, le financement aux organismes de transport en commun municipaux s'est élevé à 2 629 millions de dollars, somme comportant 1 421 en financement fédéral et 1 208 millions de dollars en financement provincial.
- La CTON reçoit une subvention annuelle de la province pour soutenir ses opérations. Celle-ci s'élevait à 54 millions de dollars en 2022-2023. Le BRF prévoit que la subvention de fonctionnement de la CTON augmentera pour passer à 88 millions de dollars d'ici 2028-2209, en partie en raison de la relance du Northlander.



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Répartition des subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun, par région économique



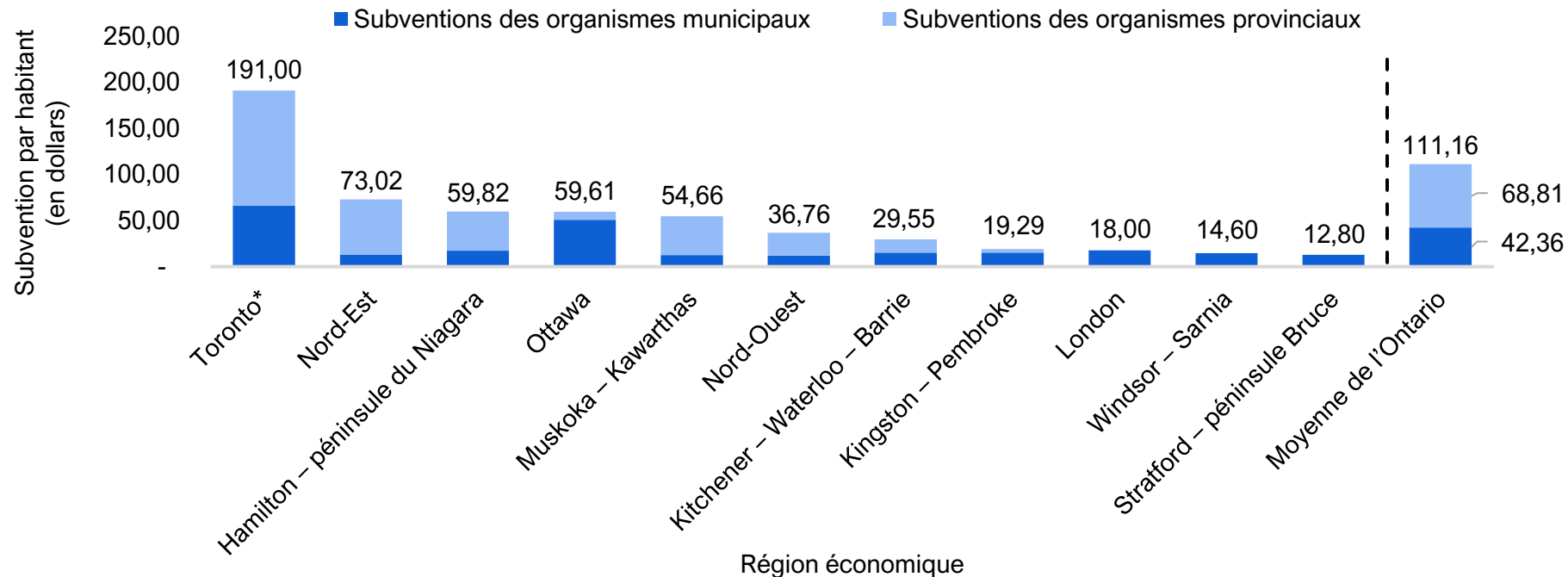
BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Distribution régionale des subventions pour le transport en commun

- In 2022-2023, en moyenne, chaque résident de l'Ontario a reçu approximativement 111 \$ en subventions provinciales de fonctionnement du transport en commun.
- La région économique de Toronto a reçu la subvention la plus élevée, laquelle correspond à environ 191 par habitant. En règle générale, les régions desservies par des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux ont reçu plus de subventions que les régions avec uniquement des organismes de transport en commun municipaux.



Remarque : Une région économique est un groupement de divisions de recensement, tel que défini par Statistique Canada.

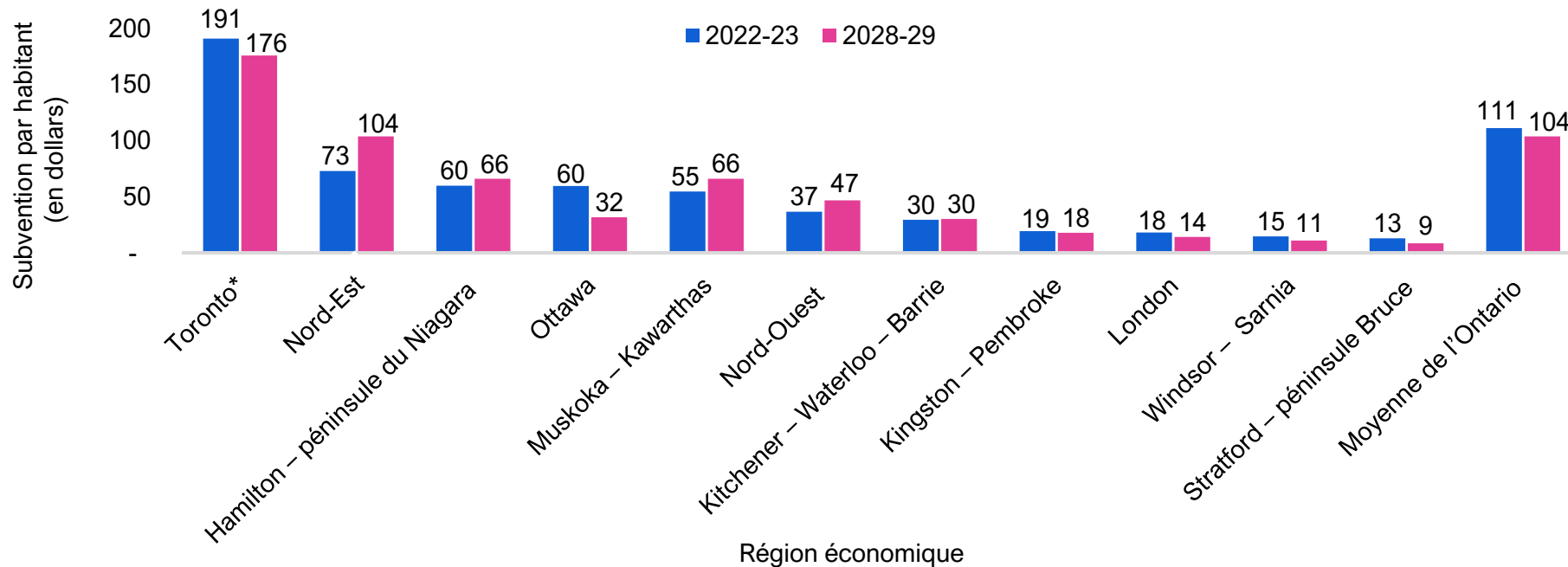
* La région économique de Toronto inclut la région de Durham, la région de York, la ville de Toronto, la région de Peel, Oakville, Milton et Halton Hills.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, Rapports annuels de 2022-2023; et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



Répartition régionale en 2028-2029

- Le BRF prévoit que les subventions par habitant chuteront pour atteindre environ 104 \$ par habitant en 2028-2029.
- Les régions d'Ottawa et de Toronto subiront les diminutions les plus prononcées en 2028-2029, largement en raison de la fin du financement ponctuel.
- On prévoit que les subventions par habitant pour le Nord-Est, Muskoka-Kawarthas et Hamilton-péninsule du Niagara augmenteront en 2028-2029 en raison des subventions plus élevées accordées à CTON / Metrolinx.



Remarque : Une région économique est un groupement de divisions de recensement, tel que défini par Statistique Canada.

* La région économique de Toronto inclut la région de Durham, la région de York, la ville de Toronto, la région de Peel, Oakville, Milton et Halton Hills.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, Rapports annuels de 2022-2023; et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.



Merci.



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario

2, rue Bloor Ouest, bureau 900
Toronto (Ontario) M4W 3E2
416.644.0702

info@fao-on.org

fao-on.org/fr

