

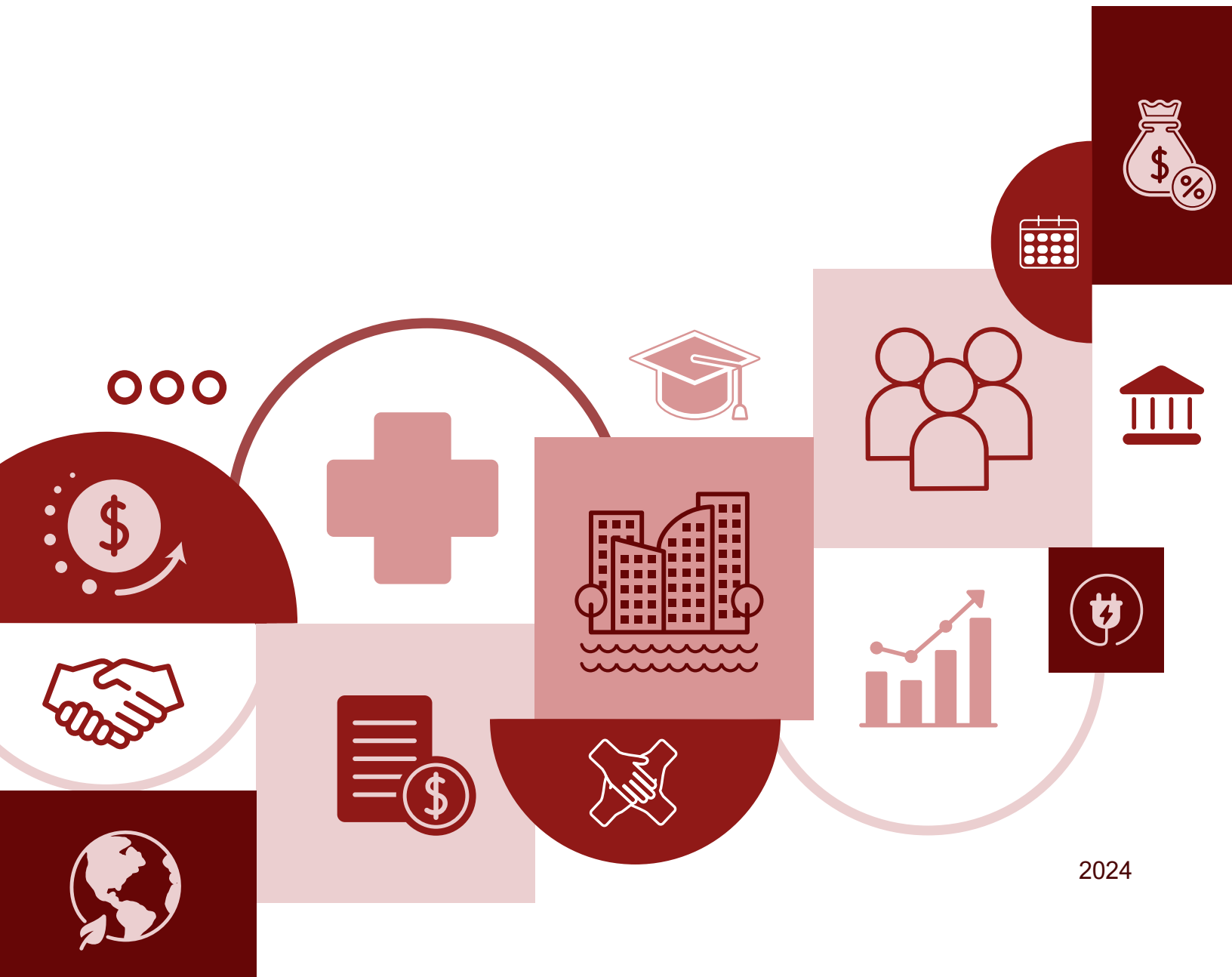


BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario

Organismes de transport en commun en Ontario

Achalandage, finances et subventions de fonctionnement



À propos du présent document

Établi en vertu de la *Loi de 2013 sur le directeur de la responsabilité financière*, le Bureau de la responsabilité financière (BRF) a pour mandat de fournir une analyse indépendante de la situation financière de la province, des tendances de l'économie provinciale et de toute autre question d'intérêt pour l'Assemblée législative de l'Ontario.

Préparé par :

[Michelle Gordon](#) (Responsable, Analyse financière), [Ava Rahbari](#) (Analyste financière) et Anna Hardie (Analyste financière), sous la direction de [Matthew Gurnham](#) (Directeur, Analyse financière) et [Luan Ngo](#) (Analyste financier en chef).

Le présent rapport a été préparé à l'aide de renseignements à disposition du public et de renseignements fournis par le ministère des Transports de l'Ontario et Metrolinx. Il comprend également des renseignements provenant Association canadienne du transport urbain.

Sauf indication contraire, tous les montants sont en dollars canadiens courants (c.-à-d. non rajustés en fonction de l'inflation).

Conformément au mandat du BRF visant à fournir à l'Assemblée législative de l'Ontario une analyse économique et financière indépendante, ce rapport ne fait aucune recommandation.



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario



Bureau de la responsabilité financière de l'Ontario

2, rue Bloor Ouest, bureau 900, Toronto (Ontario) M4W 3E2 | fao-on.org | info@fao-on.org | 416-644-0702

Ce document est également disponible en format accessible et peut être téléchargé au format PDF depuis notre site Web.

ISBN 978-1-4868-8280-9

© Imprimeur du Roi pour l'Ontario, 202

Table des matières

1. Résumé	1
2. Introduction	5
Objectif et structure	5
Portée	5
Méthodologie et sources	6
Renseignements complémentaires	6
3. Organismes de transport en commun en Ontario	7
Aperçu	7
Organismes de transport municipaux	7
Organismes de transport en commun provinciaux	9
Distance moyenne parcourue par passager	10
Incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage	11
4. Finances des organismes de transport en commun	13
Aperçu	13
Dépenses de fonctionnement	14
Revenus d'exploitation	15
Comparaison des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux	17
Analyse financière par organisme de transport en commun	18
5. Subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun	21
Aperçu	21
Subvention de fonctionnement de base de Metrolinx	22
Programmes d'intégration tarifaire	24
Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence	28
Entente sur la relance sécuritaire	29
Nouvel accord entre l'Ontario et Toronto	31
Subvention de fonctionnement de la Commission de transport Ontario Northland	32
Autres subventions de fonctionnement	33
6. Répartition des subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun, par région économique	34
Aperçu	34
Répartition régionale par organisme de transport provincial en 2022-2023	35
Projection de répartition des subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en 2024-2025 et en 2028-2029	37
7. Annexe : Aperçu de la méthodologie	40

1. Résumé

Le présent rapport examine l'achalandage et les finances des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux, notamment leurs revenus autonomes, leurs dépenses d'exploitation et leurs subventions de fonctionnement. Ce rapport fournit également un aperçu et des projections concernant les subventions de fonctionnement des transports en commun provinciaux jusqu'en 2028-2029, et évalue l'impact fiscal des nouveaux programmes de subvention, notamment le programme Tarif unique. Enfin, le rapport analyse la répartition des subventions provinciales entre les régions économiques par habitant.

Aperçu des organismes de transport en commun en Ontario

- En 2022, le réseau de transport en commun de l'Ontario était exploité par 106 organismes de transport municipaux et 2 organismes de transport en commun provinciaux¹, qui sont financés par les gouvernements fédéral et provincial, ainsi que des municipalités.
- Les organismes de transport en commun provinciaux et municipaux ont permis à 590,9 millions de passagers de se déplacer en 2022. Sur ce nombre, 560,0 millions de déplacements relèvent des organismes de transport municipaux (soit 94,1 %), et 34,9 millions de voyages (5,9 %) ont été enregistrés auprès des organismes de transport provinciaux.
- Bien que les organismes de transport en commun municipaux représentent un plus grand nombre de passagers que les organismes de transport en commun provinciaux, ces derniers couvrent de plus grandes distances par trajet. En 2022, les distances enregistrées par les deux organismes provinciaux, Metrolinx et la Commission de transport Ontario Northland (CTON), étaient respectivement de 37 kilomètres par trajet en moyenne et de 349 kilomètres par passager; alors que les voyages moyens par passager étaient de 7 kilomètres pour les organismes municipaux.
- La pandémie de COVID-19 et les changements qui en ont découlé sur les habitudes de navettage ont eu une incidence significative sur l'achalandage des transports en commun en Ontario. Le nombre d'usagers a chuté de 953,3 millions de voyages-passagers en 2019 pour passer à 418,9 millions en 2020 et à 357,7 millions en 2021, ce qui représente 37,5 % du niveau pré-pandémique de 2019. En 2022, le nombre total d'usagers a partiellement rebondi pour atteindre 590,9 millions de trajets, soit 62,0 % du niveau pré-pandémique de 2019, avec une reprise supplémentaire attendue pour 2023.
- L'incidence sur le nombre d'usagers varie selon les organismes. Les organismes dont la clientèle est en grande partie constituée de navetteurs, tels que la Commission de transport de Toronto (CTT), OC Transpo et Metrolinx, ont subi de forts déclin et de lentes reprises; alors que les organismes suburbains, tels que MiWay et Brampton Transit, ont généralement subi un impact plus limité et ont profité de plus fortes reprises.

Finances des organismes de transport en commun de l'Ontario

- Les organismes de transport provinciaux financent leurs dépenses d'exploitation grâce à une combinaison de revenus autonomes, en grande partie générés par le prix des billets passagers, et par des subventions gouvernementales.
- En 2022, les 108 organismes de transport en commun municipaux et provinciaux ont enregistré 6,1 milliards de dollars de dépenses de fonctionnement. La même année, ces organismes ont enregistré un total de 6,0 milliards de dollars en revenus de fonctionnement, répartis entre 1,9 milliard de dollars de revenus autonomes et 4,1 milliards de dollars de subventions d'exploitation gouvernementales.

¹ Les services de transport en commun qui ne sont pas exploités par la province ou une municipalité (tels que les organismes de transport en commun fédéraux, ainsi que les organismes de transport en commun privés) et les services orientés vers les voyages saisonniers ou de loisir (tels que la Société de transport d'Owen Sound et le traversier de l'île de Toronto), débordent du champ d'analyse du présent rapport.

- Entre 2018 et 2022, les organismes de transport en commun de l'Ontario ont vu leurs dépenses totales de fonctionnement augmenter selon un taux annuel moyen de 5,0 %, soit une hausse qui les a fait passer de 5,0 à 6,1 milliards de dollars. Au cours de la même période, les niveaux de service ont décliné, avec la distance parcourue par les véhicules de transport en commun, baissant de 593 millions de kilomètres en 2018 à 528 millions de kilomètres en 2022.
- Pour la même période, les revenus autonomes ont baissé de façon significative en raison de réductions de l'achalandage et des revenus tirés des billets pendant la pandémie de COVID-19. Entre 2019 et 2021, les revenus autonomes des organismes de transport en commun ont chuté pour passer de 2,8 milliards de dollars à 1,2 milliard de dollars, soit une baisse de 57,6 %. En 2022, les revenus autonomes ont rebondi pour atteindre à 1,9 milliard de dollars, soit 68,1 % des niveaux de 2019.
- Avec des dépenses plus élevées et des revenus autonomes inférieurs, les subventions de fonctionnement gouvernementales attribuées aux organismes de transport municipaux et provinciaux ont augmenté de 2,5 milliards de dollars en 2019 pour atteindre 4,1 milliards de dollars en 2022; en grande partie grâce à l'Entente sur la relance sécuritaire fédérale-provinciale, une augmentation des financements provinciaux pour Metrolinx et la CTON, ainsi qu'un financement municipal accru pour les organismes de transport en commun municipaux.
 - En 2019, les 2,5 milliards de dollars de subventions de fonctionnement gouvernementales ont été accordés à la fois par le gouvernement de l'Ontario (la province) (27,6 %) et les municipalités (72,4 %). En 2022, les 4,1 milliards de dollars de subventions de fonctionnement gouvernementales ont été distribués par la province (38,9 %), les municipalités (53,6 %) et le gouvernement fédéral (7,5 %).
- Globalement, en 2022 environ un tiers des dépenses de fonctionnement des organismes de transport en commun a été financé par des revenus autonomes, les deux autres tiers étant couverts par les subventions gouvernementales. Ce financement est très différent de la situation de 2019, année pendant laquelle 52,4 % des dépenses de fonctionnement des organismes de transport en commun étaient financées par des revenus autonomes et 47,5 % étaient couvertes par les subventions gouvernementales.
 - En 2022, sur les plus importants organismes de transport en commun, la CTT était proche de la moyenne avec 35,9 % de ses dépenses de fonctionnement prises en charge par des revenus autonomes et 64,1 % couvertes par les subventions gouvernementales. OC Transpo a financé 19,0 % de ses dépenses de fonctionnement avec des revenus autonomes et 81,0 % avec les subventions gouvernementales, alors que Metrolinx a financé environ 28,1 % de ses dépenses de fonctionnement par des revenus autonomes et 67,2 % avec les subventions gouvernementales².

Subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun

- La province accorde des subventions de fonctionnement aux organismes de transport en commun provinciaux et municipaux par l'entremise de subventions directes aux organismes de transport provinciaux, de financement permanent aux municipalités et de programmes ponctuels. En 2024-2025, les programmes de subventions de fonctionnement provinciales les plus importants sont : la subvention de fonctionnement de base Metrolinx, les programmes d'intégration tarifaire, le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence et le nouvel accord entre l'Ontario et Toronto.
- Entre 2018-2019 et 2022-2023, le total annuel des subventions de fonctionnement pour le transport en commun provincial est passé de 0,8 milliard de dollars à 1,7 milliard de dollars, principalement en raison d'une augmentation de la subvention de fonctionnement de base Metrolinx et des financements limités dans le temps destinés aux municipalités par l'entremise de l'Accord sur la relance sécuritaire en réponse à la pandémie de COVID-19. Pour la période à venir, le BRF prévoit que le total des subventions provinciales

² 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 le fonctionnement du transport en commun atteindra 1,8 milliard de dollars en 2028-2029, étant donné que l'expiration des programmes limités dans le temps sera compensée par une augmentation prévue de la subvention de fonctionnement de base Metrolinx.

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.
 - En 2022-2023, Metrolinx a bénéficié d'une subvention pour son fonctionnement de base de 986 millions de dollars, soit une augmentation par rapport aux 381 millions de dollars enregistrés en 2019-2020. Cette augmentation était due à la fois à une baisse des revenus de billetterie, conséquence de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage, et à une augmentation des dépenses.
 - Entre 2023-2024 et 2028-2029, le BRF estime que la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx restera élevée par rapport à la période précédant la pandémie de COVID-19, malgré un retour prévisible aux niveaux d'achalandage antérieurs à la pandémie d'ici 2025-2026. Globalement, le BRF prévoit que la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx augmentera pour passer de 1 071 millions de dollars en 2023-2024 à 1 269 millions de dollars en 2028-2029.
 - De façon générale, les dépenses de Metrolinx ont subi une augmentation importante en raison de hausses des niveaux de service du Réseau GO, de l'extension des activités de Metrolinx liées à la fourniture et à la remise de nouveaux projets de transport en commun tels que les projets de TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown, de hausses des salaires et de l'incidence de l'inflation sur les dépenses, qui devraient plus que contrebalancer la hausse prévue des revenus autonomes suite à la reprise du niveau d'achalandage après la pandémie.

Programmes d'intégration tarifaire

- La province finance deux programmes d'intégration tarifaire qui réduit ou élimine 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.
 - Le programme régional d'intégration tarifaire du Réseau GO – région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH) couvre le coût du billet payé à l'organisme de transport en commun municipal par les passagers qui transitent entre le Réseau GO et 12 organismes de transport municipaux de la RÉGH³, à l'exclusion de la CTT. Ce programme a coûté 15 millions de dollars en 2022-2023 et devrait augmenter jusqu'à atteindre une somme estimée à 27 millions de dollars en 2028-2029.
 - En 2023, la province a lancé le programme Tarif unique, qui supprimait le billet municipal pour les transferts entre la CTT et le Réseau GO, ainsi que le deuxième billet pour le transfert entre la CTT et l'organisme de transport voisin. Le BRF estime que le programme Tarif unique devrait coûter 10 millions de dollars à la province en 2023-2024 étant donné que le programme a débuté vers la fin de l'exercice, en février 2024. Le coût du programme devrait augmenter jusqu'à atteindre 121 millions de dollars en 2024-2025, soit sa première année complète, puis atteindre 128 millions de dollars en 2025-2026, la dernière année pour laquelle la province a engagé un financement.

³ Les 12 organismes de transport municipaux sont Barrie Transit, Bradford-West Gwillimbury Transit, Brampton Transit, Burlington Transit, Durham Region Transit, Grand River Transit, Guelph Transit, Hamilton Street Railway, Milton Transit, MiWay, Oakville Transit et York Region Transit.

Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence

- 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. Le financement est distribué aux municipalités en fonction du nombre d'utilisateurs et de la population de la zone de desserte. En 2022-2023, la province a accordé 378 millions de dollars de financement aux municipalités dans le cadre de ce programme. Ce financement devrait passer à 391 millions de dollars en 2028-2029.

Nouvel accord entre l'Ontario et Toronto

- En novembre 2023, la province et la ville de Toronto ont annoncé le nouvel accord entre l'Ontario et Toronto, qui comprenait deux nouvelles subventions ponctuelles pour l'exploitation 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.

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

- En 2022-2023, la province a accordé 1,7 milliard de dollars de subventions de fonctionnement aux organismes de transport en commun de l'Ontario. En moyenne, chaque habitante et habitant de l'Ontario a bénéficié de 111,16 dollars en subventions de fonctionnement des transports en commun; cependant, les subventions par habitant varient considérablement entre les 11 régions économiques de l'Ontario⁴.
- En 2022-2023, la région économique de Toronto⁵ a perçu environ 1,4 milliard de dollars de subventions de fonctionnement provinciales, ce qui équivaut à 191,00 dollars par habitant. C'est le plus haut niveau pour l'ensemble des 11 régions économiques de l'Ontario. La région économique du Nord-Est a reçu le deuxième montant le plus élevé de subventions de fonctionnement provinciales par habitant, soit 73,02 dollars par habitant, suivi de la région de Hamilton et de la péninsule du Niagara (59,82 dollars) et de la région d'Ottawa (59,61 dollars). Les régions ayant bénéficié des plus faibles subventions provinciales pour les transports en commun étaient Stratford – péninsule Bruce (12,80 dollars), Windsor – Sarnia (14,60 dollars) et London (18,00 dollars).
 - En règle générale, les régions desservies par des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux ont reçu plus de subventions de fonctionnement provinciales que les régions ayant uniquement des organismes de transport en commun municipaux.
- L'évolution du total des subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun, associée à la croissance démographique, devrait entraîner une hausse des subventions par habitant de 111,16 dollars en 2022-2023 à 112,16 dollars par habitant en 2024-2025, suivie d'une baisse à 103,76 dollars en 2028-2029.
 - Cette baisse des subventions par habitant en 2028-2029 est due à l'expiration des programmes de financement limités dans le temps, tels que l'Entente sur la relance sécuritaire, le programme Tarif unique et le nouvel accord entre l'Ontario et Toronto, partiellement compensée par des subventions qui devraient être plus élevées pour Metrolinx et la CTON.
 - Pour des renseignements sur l'impact par habitant et par région économique, consulter le chapitre 6.

⁴ Une région économique est un groupement de divisions de recensement, tel que défini par Statistique Canada.

⁵ 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.

2. Introduction

Objectif et structure

À la demande d'un député provincial, le présent rapport examine le niveau d'achalandage et les finances des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux, notamment leurs revenus autonomes, leurs dépenses d'exploitation et les subventions de fonctionnement. Ce rapport fournit également un aperçu et des projections concernant les subventions de fonctionnement des transports en commun provinciaux jusqu'en 2028-2029, et évalue le coût fiscal des nouveaux programmes de subvention, notamment le programme Tarif unique. Enfin, le rapport analyse la répartition des subventions provinciales entre les régions économiques par habitant.

Le présent rapport est construit autour des chapitres suivants :

- Le chapitre 3 présente les 106 organismes de transport en commun municipaux ainsi que les 2 organismes de transport en commun provinciaux de l'Ontario⁶ et examine l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le nombre d'utilisateurs des organismes de transport en commun.
- Le chapitre 4 fournit un aperçu des finances des organismes de transport en commun de l'Ontario. Ce chapitre analyse le total des dépenses et des revenus de fonctionnement des organismes de transport en commun, notamment les revenus autonomes et les subventions de fonctionnement, et enfin il compare les finances de différents organismes de transport en commun.
- Le chapitre 5 explique comment le gouvernement de l'Ontario (la province) subventionne le fonctionnement des organismes de transport en commun et fournit une estimation du coût des subventions provinciales par programme jusqu'en 2028-2029. Ce chapitre fournit également un aperçu des nouveaux programmes de subvention, notamment du programme Tarif unique et du nouvel accord entre l'Ontario et Toronto.
- Le chapitre 6 compare les subventions de fonctionnement provinciales des organismes de transport en commun en fonction des régions économiques sur une base par habitant.

Portée

L'objectif du présent rapport est d'examiner les revenus, dépenses et subventions de fonctionnement des 106 organismes de transport en commun municipaux et des 2 organismes de transport en commun provinciaux. Les services de transport en commun qui ne sont pas exploités par la province ou une municipalité (tels que les organismes de transport en commun fédéraux et les organismes de transport en commun privés) et les services orientés vers les voyages saisonniers ou de loisir (tels que la Société de transport d'Owen Sound et le traversier de l'île de Toronto) sont en dehors de champ d'analyse du présent rapport. Le présent rapport se concentre sur les revenus, les dépenses et les subventions; par conséquent, les dépenses et subventions d'immobilisations sont également en dehors du champ d'analyse. Enfin, ce rapport n'examine pas les subventions de transport en commun qui ne sont pas accordées directement aux organismes de transport en commun (tels que le crédit d'impôt de l'Ontario aux personnes âgées pour le transport en commun) ou les avantages économiques associés à l'exploitation actuelle de transports en commun, l'intégration tarifaire ou d'autres programmes de transport en commun.

⁶ Reflète le nombre d'organismes municipaux et provinciaux en 2022.

Méthodologie et sources

Le présent rapport s'appuie principalement sur des données fournies au BRF par le ministère des Transports de l'Ontario et Metrolinx, notamment les données de l'Association canadienne du transport urbain. Les données financières et d'achalandage des organismes de transport en commun sont disponibles jusqu'en 2022; cependant, le BRF estime les données financières et d'achalandage pour un petit nombre d'organismes dont les renseignements sont incomplets. Après 2022, le BRF fait une estimation du niveau d'achalandage, des revenus, des dépenses et des subventions des organismes de transport en commun en se basant sur un modèle économique et financier, qui intègre également les niveaux d'achalandage réels de 2023 lorsqu'ils sont disponibles. De plus amples renseignements sur la méthodologie du BRF sont disponibles dans l'annexe.

Renseignements complémentaires

Pour plus de renseignements sur le nombre d'usagers, la population de la zone de desserte, les revenus, les dépenses, les subventions et d'autres caractéristiques concernant des organismes de transport provinciaux et municipaux, visitez le site web du BRF à cette adresse : <https://tinyurl.com/2mu7jamn>.

3. Organismes de transport en commun en Ontario

Aperçu

En 2022, le réseau 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, avec des financements provenant des gouvernements fédéral et provincial, ainsi que des municipalités⁷. Les organismes de transport en commun municipaux et provinciaux ont permis 590,9 millions de trajets passagers⁸. Sur ce nombre, les 106 organismes de transport municipaux comptaient 556,0 millions de trajets, ou 94,1 % du total des trajets, et les organismes de transport provinciaux comptaient 34,9 millions de trajets, soit 5,9 % du total⁹.

Tableau 3.1

Organismes de transport en Ontario par ordre de gouvernement, 2022

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

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.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Organismes de transport municipaux

Les municipalités en Ontario administrent les organismes de transport en commun principalement pour améliorer la mobilité des habitants qui n'ont pas de véhicule, pour permettre l'accès aux espaces publics et pour réduire la congestion routière et la pollution. Parmi les 106 organismes de transport municipaux de la province, la Commission de transport de Toronto (CTT) est le plus important, représentant la moitié (54,3 %) du nombre d'usagers des transports en commun en 2022. La CTT a servi 321,0 millions de passagers en 2022 et la population de sa zone de desserte était de 3,0 millions d'habitants. OC Transpo à Ottawa est le deuxième organisme en taille, avec un nombre d'usagers de 50,8 millions de passagers et une population dans sa zone de desserte de 1,1 million d'habitants. MiWay à Mississauga est le troisième plus grand organisme, avec 35,7 millions de trajets et une population de 0,8 million.

⁷ Les services de transport en commun qui ne sont pas exploités par la province ou une municipalité (tels que les organismes de transport en commun fédéraux et les organismes de transport en commun privés) et les services orientés vers les voyages saisonniers ou de loisir (tels que la Société de transport d'Owen Sound et le traversier de l'île de Toronto), débordent du champ d'analyse du présent rapport.

⁸ L'achalandage est défini comme un déplacement combiné, un trajet aller simple du point d'origine jusqu'à la destination finale.

⁹ Les chiffres de l'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.

Les autres organismes de transport municipaux faisant partie des 10 premiers sont Brampton Transit, Grand River Transit, York Region Transit, Hamilton Street Railway, London Transit Commission, Durham Region Transit et Transit Windsor. Ensemble, les 10 plus grands organismes de transport municipaux représentaient 515,2 millions de trajets en 2022, soit 87,2 % de l'ensemble des trajets, et une population desservie de 9,5 millions d'habitants. En dehors de ces 10 organismes de transport municipaux, les autres organismes municipaux représentaient collectivement un achalandage de 40,8 millions de passagers, soit 6,9 % de l'achalandage total.

Tableau 3.2

Organismes de transport en commun municipaux les plus importants en Ontario par nombre de passagers, 2022

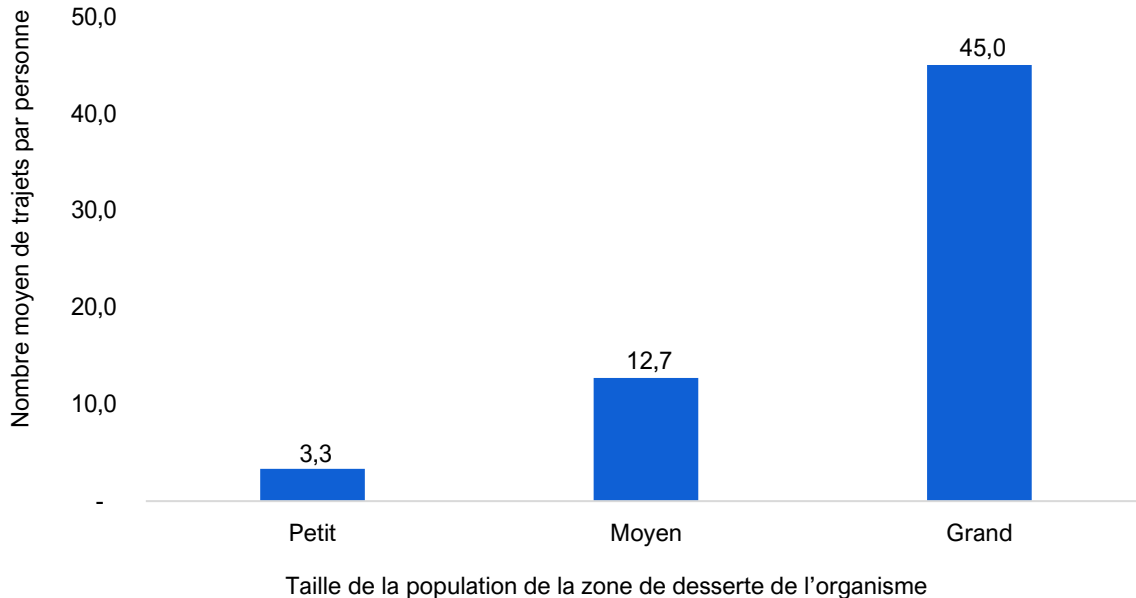
Organismes de transport municipaux	Zone de desserte	Nombre d'usagers (en millions)	Part du nombre total d'usagers (%)	Population de la zone de desserte (en millions)
Commission de transport de Toronto (CTT)	Toronto	321,0	54,3	3,0
OC Transpo	Ottawa	50,8	8,6	1,1
MiWay	Mississauga	35,7	6,0	0,8
Brampton Transit	Brampton	31,3	5,3	0,7
Grand River Transit (GRT)	Région de Waterloo	18,0	3,0	0,6
York Region Transit	Région de York	16,3	2,8	1,2
Hamilton Street Railway (HSR)	Hamilton	15,8	2,7	0,6
London Transit Commission (LTC)	London	13,6	2,3	0,4
Durham Region Transit (DRT)	Région de Durham	7,4	1,3	0,7
Transit Windsor	Windsor	5,3	0,9	0,2
Autres organismes municipaux	-	40,8	6,9	4,4*
Total des organismes de transport municipaux	-	556,0	94,1	13,9*

* Estimations du BRF. Exclut la double comptabilisation de la population desservie par plusieurs organismes de transport municipaux. Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024, et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Les organismes de transport municipaux desservant des zones à la population plus importante ont tendance à avoir un nombre d'usagers plus élevé comparativement à ceux qui desservent des zones moins peuplées. En 2022, les organismes de transport municipaux desservant des zones à la population plus importante (plus de 400 000 habitants) avaient une moyenne de 45,0 trajets par personne. L'organisme de transport en commun municipal présentant le nombre d'usagers le plus élevé en comparaison de la population de sa zone de desserte était la CTT, avec une moyenne de 106,1 trajets par personne en 2022. Les organismes de transport municipaux desservant des zones avec un niveau de population moyen (entre 50 000 et 400 000 habitants) avaient une moyenne de 12,7 trajets par personne en 2022. Les organismes de transport municipaux desservant des zones ayant une population de petite taille (moins de 50 000 habitants) présentaient une moyenne de 3,3 trajets par personne en 2022.

Figure 3.1

Trajets en transport en commun par personne pour les organismes de transport municipaux en Ontario, regroupés en fonction du niveau de population de la zone de desserte, 2022



Remarque : Une petite population fait référence à une zone de desserte ayant une population inférieure à 50 000 habitants, une population moyenne renvoie à une zone de desserte ayant une population comprise entre 50 000 et 400 000 habitants, et une population importante fait référence à une zone de desserte avec une population supérieure à 400 000 habitants.

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

Organismes de transport en commun provinciaux

La province a deux organismes de transport en commun¹⁰ chargés d'apporter une large coordination régionale des transports en commun, reliant des collectivités du Nord mal desservies et apportant des liaisons de transport essentielles à certaines collectivités isolées. Ces deux organismes de transport provinciaux délivrent également plusieurs autres services, tels que des services de marchandises, l'administration du système de carte de paiement ainsi que la réparation et la remise à neuf des rails.

- **Metrolinx** est responsable du transport en commun régional dans la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH)¹¹. Cet organisme dépend du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et exploite le Réseau GO et UP Express. Metrolinx administre également le système de paiement électronique PRESTO dans la RÉGH et à Ottawa. En 2022, Metrolinx a enregistré 34,6 millions de trajets au travers du Réseau GO et UP Express, et a desservi une zone avec une population de 9,8 millions d'habitants.
- La **Commission de transport Ontario Northland** (également appelée Ontario Northland ou CTON) est un organisme provincial qui dépend du MTO et relie le Nord de l'Ontario aux grands centres urbains. Cet organisme exploite plusieurs services de marchandises et de passagers, notamment des services d'autocars ainsi que le Polar Bear Express (PBX), et fournit des services de remise à neuf et de réparation pour l'équipement ferroviaire. La CTON prévoit également de relancer le train de passagers Northlander d'ici le milieu des années 2020, desservant ainsi la ligne entre Toronto et le Nord de l'Ontario¹². En 2022, la (CTON) a enregistré 0,3 million de trajets et a desservi une population de 0,5 million de personnes.

¹⁰ La Société de transport d'Owen Sound est un organisme provincial en dehors du champ d'analyse du présent rapport puisqu'elle propose principalement des services de transport saisonnier pour le tourisme local.

¹¹ La région élargie du Golden Horseshoe inclut la région du grand Toronto et de Hamilton, Brantford, Brant County, Peterborough, la région de Niagara, Simcoe County, Wellington County et la région de Waterloo.

¹² Voir [Northeastern Passenger Rail Service Updated Initial Business Case](#) pour plus de détails.

Tableau 3.3
Organismes de transport en commun provinciaux en Ontario, 2022

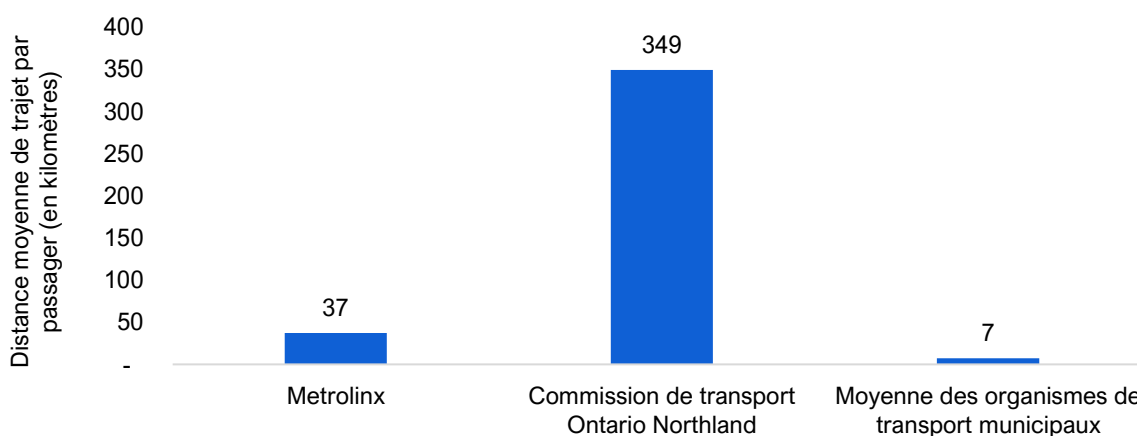
Organismes de transport en commun provinciaux	Zone desservie	Nombre de passagers (en millions)	Part du nombre total de passagers (%)	Population de la zone de desserte (en millions)
Metrolinx	Région élargie du Golden Horseshoe	34,6	5,9	9,8
Commission de transport Ontario Northland (CTON)	Principalement le Nord de l'Ontario	0,3	0,0	0,5
Total des organismes de transport en commun provinciaux	-	34,9	5,9	10,3

Remarque : Les chiffres sont présentés sur la base de l'année civile. Le BRF estime les valeurs de l'année civile sur la base des valeurs réelles rapportées sur la base de l'exercice.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, [Rapport annuel 2022-2023](#); Ontario Northland, [Business Plan FY2017-18 to FY2019-20](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Distance moyenne parcourue par passager

Une différence d'échelle peut être observée dans les activités des organismes de transport provinciaux et municipaux en comparant la distance moyenne par passager des organismes de transport provinciaux et des organismes de transport municipaux. Pour Metrolinx, la distance moyenne de trajet était de 37 kilomètres pour chaque passager en 2022, parce que ce réseau dessert aussi bien les centres urbains que les régions environnantes. La distance moyenne de trajet pour la CTON était de 349 kilomètres, ce qui correspond aux longues distances faites par les usagers dans le Nord de l'Ontario entre des collectivités isolées ainsi que vers les centres urbains. À l'inverse, la distance moyenne de trajet par passager pour les organismes de transport municipaux était d'environ 7 kilomètres en 2022¹³. Ces différences de distance moyenne de trajet contribuent à des revenus et des coûts par trajet plus élevés pour les organismes de transport provinciaux par rapport aux organismes de transport municipaux, comme nous le verrons au chapitre 4.

Figure 3.2
Trajet moyen par passager pour les organismes de transport municipaux et provinciaux en Ontario, 2022, en kilomètres


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

¹³ La distance moyenne par passager pour les organismes de transport municipaux reflète les services de transport classiques et n'inclut pas les services de transport spécialisé. Les transports en commun spécialisés sont des services de transport destinés aux personnes handicapées.

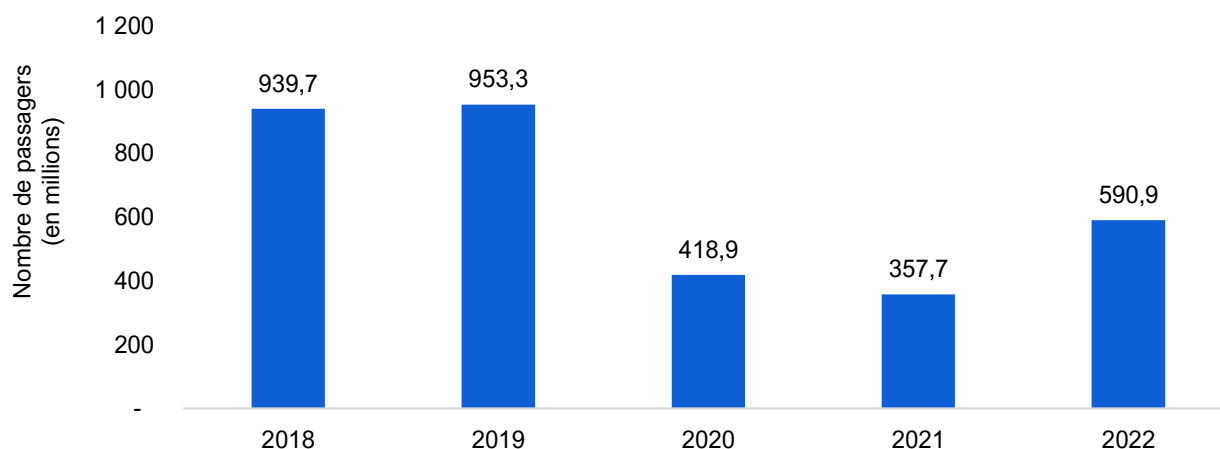
Incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage

Avant la pandémie de COVID-19, le nombre d'utilisateurs des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux en Ontario était de 939,7 millions de passagers en 2018 et de 953,3 millions en 2019. En 2020-2021, l'achalandage des transports en commun en Ontario a fortement décliné en raison de la pandémie de COVID-19 et des mesures de santé publique mises en place par la province¹⁴. En 2020, l'achalandage a chuté pour atteindre 418,9 millions de trajets et 357,7 millions 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. Le BRF s'attend à ce que l'achalandage total continue de se redresser en 2023, conformément aux tendances de l'achalandage dans l'ensemble du Canada¹⁵; toutefois, les données complètes sur l'achalandage des organismes en 2023 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport.

Figure 3.3

Achalandage total des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux en Ontario, 2018-2022, en millions



Remarque : L'achalandage est défini comme un déplacement combiné, un trajet aller simple du point d'origine jusqu'à la destination finale. 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 2017-2018 à 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

L'impact de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage n'était pas uniformément réparti entre les organismes de transport en commun. La CTT a subi la perte absolue d'achalandage la plus importante et une reprise inférieure à la moyenne. De 2019 à 2021, l'achalandage de la CTT a baissé de 529,6 millions de trajets annuels pour atteindre 199,4 millions, soit une baisse de 330,2 millions de trajets ou 65,4 %. En 2022, le niveau d'achalandage de la CTT est remonté à 321,0 millions de trajets, soit 60,6 % des niveaux de 2019.

De même, l'achalandage d'OC Transpo a chuté de 66,3 millions de trajets de 2019 à 2021, soit une baisse de 67,4 %. En 2022, l'achalandage d'OC Transpo est remonté à 50,3 millions de trajets, soit 51,7 % des niveaux de 2019. Aussi bien la CTT qu'OC Transpo étaient très utilisés par les navetteurs avant la pandémie de COVID-19 et ont été très fortement touchés par l'évolution vers des modèles de télétravail et de travail hybride¹⁶.

¹⁴ Ces mesures comprenaient une injonction à rester chez soi pour limiter les déplacements non essentiels, des fermetures d'entreprises et de lieux de travail non essentiels, ce qui a réduit le nombre de personnes effectuant des trajets quotidiens, ainsi que des directives en matière de distanciation sociale qui ont réduit la capacité des transports publics.

¹⁵ Selon Statistique Canada, l'achalandage des transports en commun urbains au Canada était plus élevé en 2023 qu'en 2022, bien qu'il soit demeuré inférieur au niveau antérieur à la pandémie de 2019. Statistique Canada, [Transport en commun urbain, décembre 2023](#), 20 février 2024.

¹⁶ Voir le rapport de la CTT, [May 2024 CEO Report](#), pour plus de renseignements sur les tendances d'achalandage.

Parmi les grands organismes de transport municipaux et provinciaux, Metrolinx a subi la plus forte baisse d'achalandage de 2019 à 2021, avec une baisse d'achalandage de 82,8 %, passant de 76,3 millions de trajets en 2019 à 13,1 millions en 2021. L'achalandage de Metrolinx a rebondi à 34,6 millions de trajets en 2022, mais est resté à 45,4 % des niveaux pré-pandémiques de 2019. Metrolinx exploite le Réseau GO, qui dessert principalement les navetteurs se déplaçant dans la RÉGH. L'évolution généralisée vers des modèles de télétravail et de travail hybride a fortement impacté l'achalandage puisqu'une grande partie des usagers du Réseau GO d'avant la pandémie ont arrêté de faire la navette quotidiennement¹⁷.

Par comparaison, les organismes de transport en commun suburbains ont généralement subi un déclin moins important de l'achalandage et ont eu des reprises plus fortes. Par exemple, en 2022, l'achalandage des réseaux MiWay et Brampton Transit est remonté respectivement à 86,6 % et 98,1 % des niveaux de 2019. Cela peut être attribué à plusieurs facteurs, tels qu'une incidence plus faible du télétravail¹⁸ et une croissance démographique plus rapide dans certaines régions.

Tableau 3.4

Achalandage total des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux en Ontario, 2019-2022, en millions et en pourcentage

Organismes de transport en commun	2019	2020	2021	2022	Achalandage de 2022 en pourcentage de l'achalandage de 2019 (%)
Organismes de transport municipaux					
Commission de transport de Toronto (CTT)	529,6	226,7	199,4	321,0	60,6
OC Transpo	98,4	40,9	32,1	50,8	51,7
MiWay	41,2	21,9	22,6	35,7	86,6
Brampton Transit	31,9	18,1	19,4	31,3	98,1
Grand River Transit (GRT)	22,3	11,5	9,9	18,0	80,5
York Region Transit (YRT)	23,0	10,7	10,1	16,3	70,8
Hamilton Street Railway (HSR)	22,6	12,2	10,3	15,8	69,8
London Transit Commission (LTC)	24,9	12,8	8,4	13,6	54,5
Durham Region Transit (DRT)	11,3	5,4	4,4	7,4	66,0
Transit Windsor	8,5	3,6	2,5	5,3	62,3
Autres organismes municipaux	63,0	30,8	25,2	40,8	64,8
Organismes de transport en commun provinciaux					
Metrolinx	76,3	24,2	13,1	34,6	45,4
Commission de transport Ontario Northland (CTON)	0,4	0,2	0,2	0,3	83,2
Total pour l'Ontario	953,3	418,9	357,7	590,9	62,0

Remarque : Les chiffres 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.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, [Rapport annuel 2022-2023](#); Ontario Northland, [Rapport annuel 2020-2021](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

¹⁷ Metrolinx : [Une enquête révèle que le travail n'est plus la principale raison pour laquelle les usagers utiliseront GO Transit](#), 16 juillet 2021.

¹⁸ Statistique Canada : [Recensement de la population de 2021](#).

4. Finances des organismes de transport en commun

Aperçu

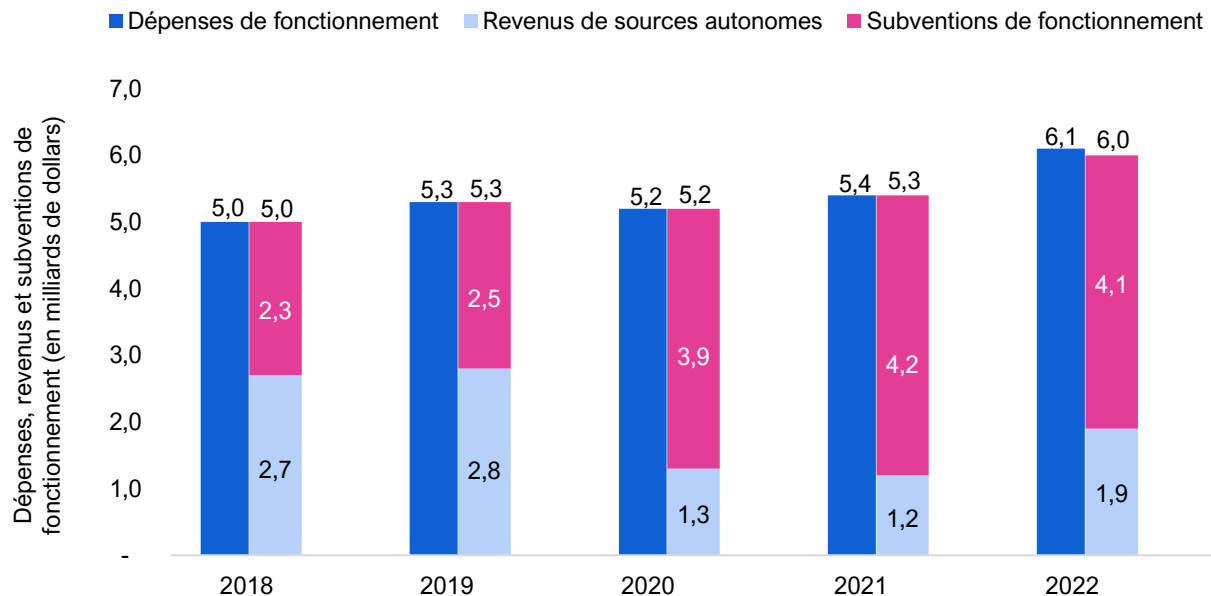
Les organismes de transport en commun provinciaux et municipaux financent leurs dépenses de fonctionnement grâce à une combinaison de revenus autonomes, en grande partie générés par le prix des billets et par des subventions de fonctionnement accordées par les gouvernements.

En 2022, les 108 organismes de transport en commun municipaux et provinciaux ont enregistré 6,1 milliards de dollars de dépenses de fonctionnement. La même année, ces organismes ont enregistré un total de 6,0 milliards de dollars en revenus de fonctionnement, répartis entre 1,9 milliard de dollars de revenus autonomes et 4,1 milliards de dollars de subventions de fonctionnement gouvernementales, ce qui représente respectivement 31,6 % et 68,4 % des revenus.

Cette répartition a fortement évolué depuis 2019 en raison de l'impact de la pandémie de COVID-19. Avant la pandémie, les organismes de transport en commun dépendaient moins des subventions gouvernementales pour financer leur fonctionnement. Les revenus autonomes représentaient 52,5 % du total des revenus de fonctionnement en 2019 et les subventions 47,5 %.

Figure 4.1

Total des dépenses, revenus et subventions de fonctionnement des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux en Ontario, 2018-2022, en milliards de dollars



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 2017-18 à 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Dépenses de fonctionnement

En 2022, les organismes de transport en commun municipaux et provinciaux ont enregistré 6,1 milliards de dollars de dépenses de fonctionnement¹⁹. La catégorie de dépenses la plus importante était le fonctionnement des services de transport qui s'élevait à 2,6 milliards de dollars, soit 42,8 % des dépenses totales de fonctionnement. Cette catégorie est suivie par celles de la maintenance des véhicules et des installations (1,7 milliard de dollars, 28,2 %), des dépenses générales et administratives (1,0 milliard de dollars, 17,0 %), du carburant et de l'énergie (496 millions de dollars, 8,2 %) et des autres dépenses (237 millions de dollars, 3,9 %)²⁰.

Tableau 4.1

Dépenses de fonctionnement des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux en Ontario, par catégorie, 2022

Catégorie de dépenses	Description	Dépenses (en millions de dollars)	Part du total (%)
Services de transport	Salaires, traitements et avantages sociaux des exploitants, inspecteurs et autres membres du personnel, ainsi que les dépenses consacrées aux uniformes, à l'immatriculation des véhicules, aux primes d'assurance du parc de véhicules et aux services achetés, nettes des remises.	2 588	42,8
Entretien des véhicules et des installations	Salaires, traitements et avantages sociaux des mécaniciens, contremaîtres, membres du personnel de service, agents de sécurité, agents d'entretien et autres membres du personnel, ainsi que les dépenses consacrées aux services publics, pièces, matériels, fournitures et autres dépenses.	1 705	28,2
Général et administration	Salaires, traitements et avantages sociaux des membres du personnel commercial, ressources humaines, finances et autres membres du personnel administratif, ainsi que les dépenses publicitaires, de fournitures de bureau et autres dépenses.	1 027	17,0
Carburant et énergie	Essence, diesel, propane, gaz naturel et électricité pour les véhicules.	496	8,2
Autres dépenses	Affrètements interurbains, services transfrontaliers, loyers et charges locatives, service de la dette et autres dépenses.	237	3,9
Dépenses totales		6 052	100,0

Remarque : Les chiffres 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. Les chiffres reflètent les dépenses réelles par catégorie pour les organismes de transport municipaux et les estimations du BRF pour les dépenses par catégorie pour Metrolinx et la CTON, sur la base de renseignements fournis par la province et la CTON.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Les dépenses de fonctionnement totales des organismes de transport en commun de l'Ontario ont augmenté selon un taux annuel moyen de 5,0 %, passant de 5,0 milliards en 2018 à 6,1 milliards en 2022. Par catégorie de dépenses, ce sont les dépenses de carburant et d'énergie et les autres dépenses qui ont augmenté le plus rapidement, à un taux annuel moyen de 6,3 % de 2018 à 2022. Viennent ensuite les dépenses d'entretien des véhicules et des installations, qui augmentent en moyenne de 5,8 % par an, les dépenses générales et administratives, qui augmentent de 5,3 %, et les dépenses d'exploitation des transports, qui augmentent de 4,0 %.

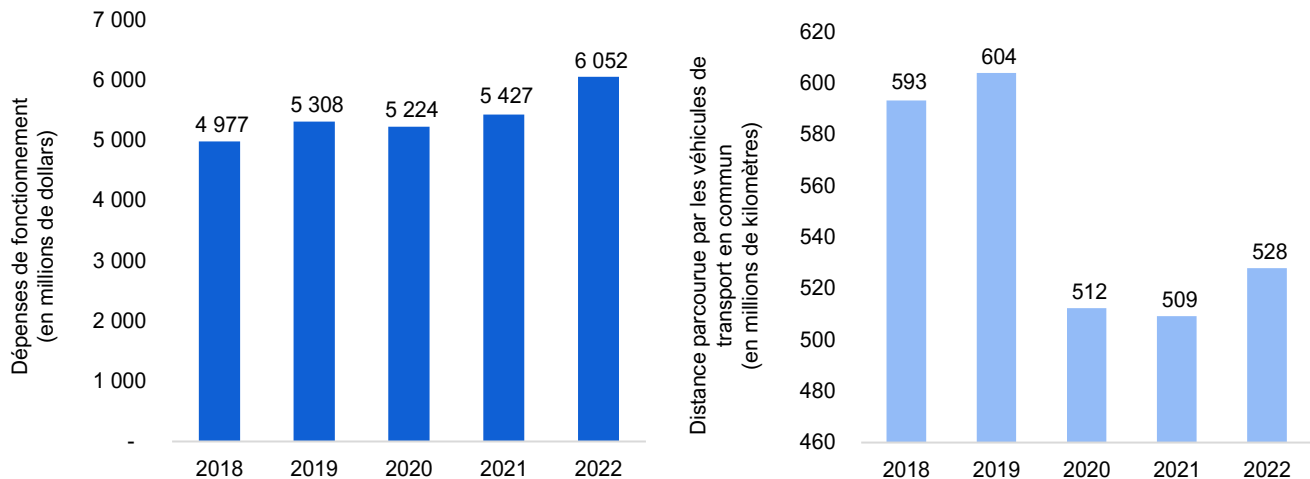
¹⁹ Les organismes de transport en commun ont également enregistré des dépenses d'immobilisations de 7,6 milliards de dollars en 2022 qui sont exclues du champ d'analyse du présent rapport.

²⁰ Les chiffres reflètent les dépenses réelles par catégorie pour les organismes de transport municipaux et les estimations du BRF pour les dépenses par catégorie pour Metrolinx et la CTON, sur la base de renseignements fournis par la province et la CTON.

Bien que les dépenses de fonctionnement aient diminué de 2018 à 2022, les niveaux de service des organismes ont baissé au cours de cette période. De 2018 à 2021, la distance parcourue par les véhicules de transport en commun²¹ a baissé, passant de 593 millions de kilomètres en 2018 à 509 millions en 2021. En 2022, la distance parcourue a augmenté pour atteindre 528 millions de kilomètres, mais est restée inférieure aux niveaux antérieurs à la pandémie. Globalement, la distance parcourue par les véhicules de transport en commun a baissé selon un taux annuel moyen de 2,9 % de 2018 à 2022.

Figure 4.2

Dépenses de fonctionnement totales et distance parcourue par les véhicules de transport en commun en Ontario, 2018 à 2022, en millions de dollars et en millions de kilomètres



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 rend 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 2017-2018 à 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Revenus d'exploitation

En 2022, les organismes de transport municipaux et provinciaux ont enregistré un total de 6,0 milliards de dollars en revenus de fonctionnement, répartis entre 1,9 milliard de dollars de revenus autonomes et 4,1 milliards de dollars de subventions de fonctionnement gouvernementales²².

Revenus autonomes

Les revenus autonomes désignent les revenus générés par les organismes de transport en commun, plutôt que les subventions accordées par le gouvernement. La plupart des revenus autonomes sont générés par les billets des passagers, qui représentaient 1,6 milliard de dollars, soit 85,9 % de l'ensemble des revenus autonomes en 2022. Viennent ensuite 221 millions de dollars d'autres sources de revenus²³ (11,6 %) et 46 millions de dollars de revenus publicitaires (2,4 %).

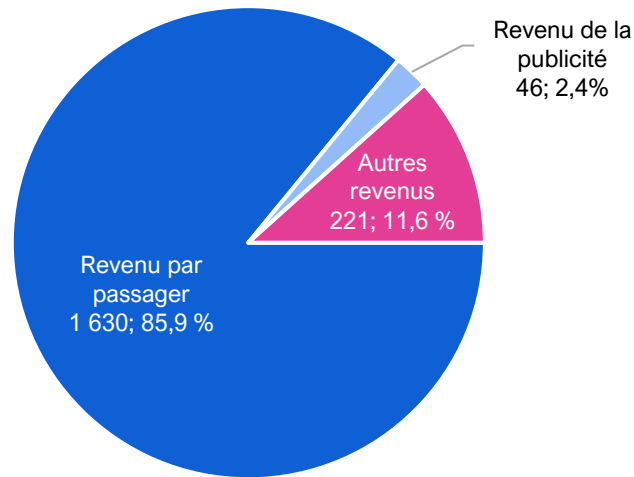
²¹ Ceci est représenté par le revenu kilomètre-véhicule, qui correspond au nombre de kilomètres parcourus par les véhicules assurant des services réguliers de transport de passagers. Sont exclus les kilomètres-véhicule parcourus pour d'autres services (tels que les contrats scolaires et les affrètements interurbains), ainsi que pour la formation, les essais et l'entretien. La distance totale parcourue rend 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.

²² Le total des revenus de fonctionnement exclut les subventions gouvernementales pour investissements en immobilisations, qui sont en dehors du champ d'analyse du présent rapport. Selon les données provenant de l'Association canadienne du transport urbain, les subventions d'immobilisations ont totalisé 7,7 milliards de dollars en 2022.

²³ Les autres sources de revenus incluent les revenus des parcs de stationnement, des contrats scolaires, des affrètements locaux et interurbains, les revenus d'investissement et d'autres sources.

Figure 4.3

Revenus autonomes des organismes de transport municipaux et provinciaux en Ontario, par source, 2022, en millions de dollars et en pourcentage

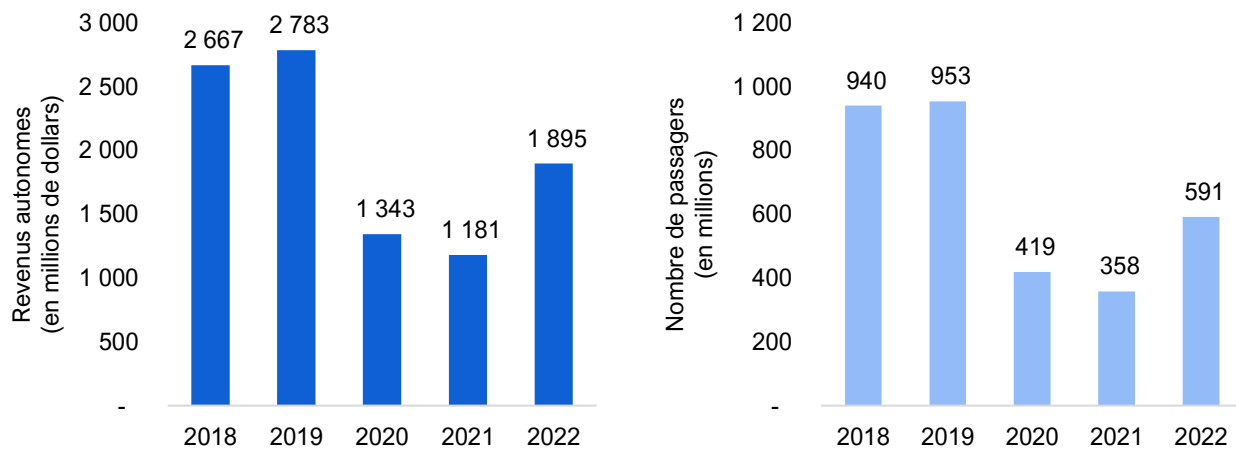


Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, [Rapport annuel 2022-2023](#) et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Le montant de 1,9 milliard de dollars de revenus autonomes en 2022 est nettement inférieur aux niveaux historiques en raison de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage et les revenus issus des billets de passagers. Entre 2019 et 2021, les revenus autonomes des organismes de transport en commun ont baissé de 2,8 milliards de dollars à 1,2 milliard de dollars, soit une baisse de 57,6 %. En 2022, les revenus autonomes ont rebondi à 1,9 milliard de dollars, soit 68,1 % du pic de 2019 atteint avant la pandémie. Ce changement est dû à l'achalandage, qui a baissé de 953 millions de trajets passagers en 2019 à 358 millions en 2021, soit un déclin de 62,5 %. En 2022, l'achalandage est repassé à 591 millions de trajets, soit 62,0 % du pic de 2019 atteint avant la pandémie.

Figure 4.4

Total des revenus autonomes et de l'achalandage des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux en Ontario, 2018-2022, en millions et en millions de trajets



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 2017-2018 à 2022-2023](#) et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

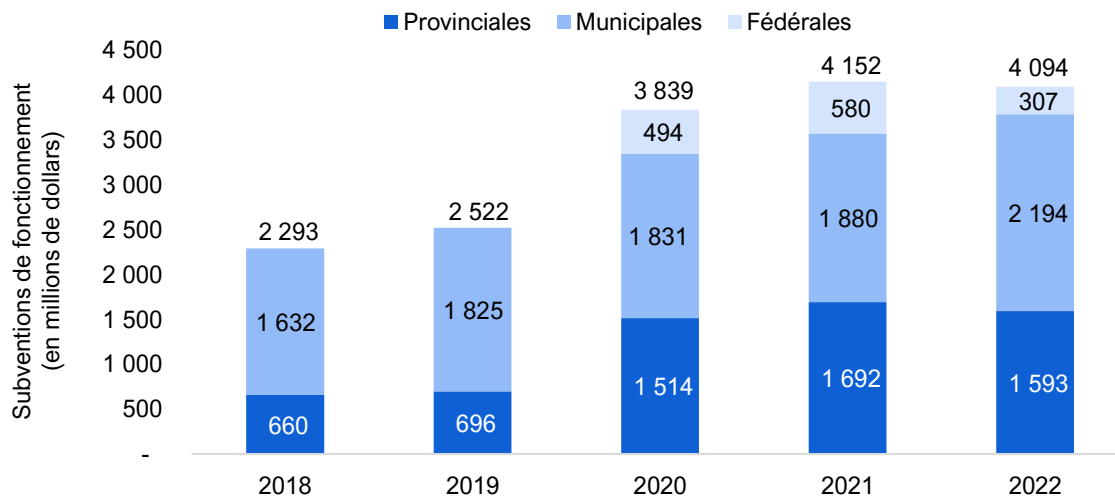
Subventions de fonctionnement

Les organismes de transport en commun de l'Ontario dépendent des subventions de fonctionnement des gouvernements municipal, provincial et fédéral pour couvrir l'écart entre leurs dépenses de fonctionnement et leurs revenus autonomes. Avant la pandémie de COVID-19, les organismes de transport en commun ont enregistré des revenus provenant des subventions de fonctionnement de 2,3 milliards de dollars et de 2,5 milliards de dollars, respectivement en 2018 et 2019. En 2019, la province a contribué à hauteur d'environ 27,6 % du total des subventions de fonctionnement et les municipalités ont financé les 72,4 % restants. Le gouvernement fédéral n'a pas contribué de façon significative au fonctionnement des organismes de transport en commun avant la pandémie.

La pandémie de COVID-19 a fortement réduit l'achalandage, ce qui a conduit à une augmentation significative des subventions gouvernementales accordées aux organismes de transport en commun afin de compenser la baisse des revenus normalement générés par les passagers. En conséquence, en 2021 et 2022, les revenus totaux des subventions ont augmenté pour atteindre respectivement 4,2 milliards et 4,1 milliards de dollars. Cette évolution est due à un soutien limité dans le temps dans le cadre de l'Entente sur la relance sécuritaire, à une augmentation du soutien provincial par l'entremise de la subvention de fonctionnement de Metrolinx et de la CTON, ainsi qu'à une augmentation du financement municipal des organismes de transport municipaux. En 2022, les 4,1 milliards de dollars de subventions de fonctionnement gouvernementales ont été distribués par la province (38,9 %), les municipalités (53,6 %) et le gouvernement fédéral (7,5 %).

Figure 4.5

Revenus des subventions de fonctionnement des organismes de transport municipaux et provinciaux en Ontario, par source, en millions de dollars



Source : Estimations du BRF basées sur les renseignements fournis par l'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](#); Ontario Northland, [Rapports d'information financière 2018-2022](#); et la province.

Comparaison des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux

Dans l'ensemble, la taille financière des organismes de transport en commun municipaux dépasse largement celle des organismes provinciaux. En 2022, les organismes de transport municipaux ont généré un total combiné de 1,4 milliard de dollars en revenus autonomes, ont bénéficié de 3,1 milliards de dollars de subventions de fonctionnement et ont engagé 4,5 milliards de dollars en dépenses de fonctionnement. De leur côté, les organismes de transport provinciaux ont généré 0,5 milliard de dollars de revenus autonomes, ont bénéficié de 1,0 milliard de dollars de subventions de fonctionnement et ont engagé 1,6 milliard de dollars de dépenses de fonctionnement.

Tableau 4.2
Total des revenus autonomes, subventions de fonctionnement et dépenses de fonctionnement des organismes de transport en commun, par ordre de gouvernement, 2022

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 dollars)	Subventions de fonctionnement par trajet (en dollars)	Dépenses de fonctionnement par trajet (en dollars)
Municipal	1 394	3 054	4 455	2,51	5,49	8,01
Provincial	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 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, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Cependant, par trajet-passager, la moyenne des revenus autonomes, des subventions de fonctionnement et des dépenses de fonctionnement enregistrées par les organismes provinciaux était nettement plus élevée que celle des organismes municipaux. Pour les organismes de transport municipaux, la moyenne des revenus autonomes était de 2,51 dollars par trajet, celle des subventions de 5,49 dollars par trajet et celle des dépenses de 8,01 dollars par trajet. En comparaison, les organismes de transport provinciaux ont enregistré 14,36 dollars de revenus autonomes par trajet, 26,7 dollars de subventions de fonctionnement par trajet et 45,73 dollars de dépenses de fonctionnement par trajet²⁴.

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, tels que les trains régionaux, comme nous l'avons vu au chapitre 3. De plus, le mandat de la CTON inclut le transport de marchandises, ainsi que les services de remise à neuf et de réparation pour l'équipement ferroviaire²⁵.

Analyse financière par organisme de transport en commun

Parmi les 106 organismes de transport municipaux de l'Ontario, la Commission de transport de Toronto (CTT), le plus grand organisme de transport par le nombre de passagers, a enregistré des revenus autonomes de 795 millions de dollars, a bénéficié de 1 421 millions de dollars de subventions et a encouru 2 216 millions de dollars de dépenses de fonctionnement en 2022. Le deuxième organisme le plus important était OC Transpo à Ottawa, avec des revenus autonomes, des subventions et des dépenses d'exploitation de 114 millions de dollars, 487 millions de dollars et 601 millions de dollars respectivement. Viennent ensuite MiWay, Brampton Transit, Grand River Transit, York Region Transit, Hamilton Street Railway, London Transit Commission, Durham Region Transit et Transit Windsor. Ensemble, les 10 plus grands organismes de transport municipaux ont enregistré 1 282 millions de dollars de revenus autonomes, 2 728 millions de dollars de subventions de fonctionnement et 4 013 millions de dollars de dépenses de fonctionnement en 2022. En dehors de ces 10 plus grands organismes

²⁴ Les revenus autonomes moyens de Metrolinx s'élevaient à 11,92 dollars par trajet passager en 2022, les subventions étaient de 28,53 dollars par trajet et les dépenses étaient de 42,45 dollars par trajet. Les revenus autonomes de la CTON étaient de 301,73 dollars par trajet passager en 2022, les subventions de 174,95 dollars par trajet et les dépenses de 431,75 dollars par trajet.

²⁵ En excluant ces services, le BRF estime que les revenus autonomes de la CTON étaient de 74,95 dollars par trajet passager, les subventions de 93,76 dollars par trajet et les dépenses de 168,72 dollars par trajet en 2022.

de transport municipaux, les autres organismes de transport municipaux représentaient collectivement 111 millions de dollars en revenus autonomes, 327 millions de dollars en subventions de fonctionnement et 442 millions de dollars en dépenses de fonctionnement en 2022.

Sur les deux organismes de transport provinciaux en Ontario, Metrolinx a enregistré 413 millions de dollars de revenus autonomes, 988 millions de dollars de subventions et 1 470 millions de dollars de dépenses de fonctionnement en 2022. La CTON a enregistré 89 millions de dollars de revenus autonomes, 52 millions de dollars de subventions et 127 millions de dollars de dépenses de fonctionnement.

Tableau 4.3

Revenus autonomes, subventions de fonctionnement et dépenses de fonctionnement, par organisme de transport en commun, 2022

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 (%)	Subventions de fonctionnement en proportion des dépenses (%)
Organismes de transport municipaux					
Commission de transport de Toronto (CTT)	795	1 421	2 216	35,9	64,1
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
Grand River Transit (GRT)	43	137	180	24,0	76,0
York Region Transit (YRT)	64	157	221	29,1	70,9
Hamilton Street Railway (HSR)	38	109	147	26,0	74,6
London Transit Commission (LTC)	34	56	90	38,1	61,9
Durham Region Transit (DRT)	24	88	111	21,1	78,9
Transit Windsor	10	26	41	25,2	63,8
Autres organismes municipaux	111	327	442	25,2	73,9
Organismes de transport en commun provinciaux					
Metrolinx	413	988	1 470	28,1	67,2
Commission de transport Ontario Northland (CTON)	89	52	127	69,9	40,5
Total pour l'Ontario	1 895	4 094	6 052	31,3	67,6

Remarque : Les chiffres 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.

Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Compte tenu des grandes différences de taille entre les organismes de transport en commun, l'analyse des revenus autonomes et des subventions en tant que part des dépenses de fonctionnement donne un aperçu de la dépendance relative des organismes de transport à l'égard des subventions gouvernementales pour soutenir leurs activités. Globalement, en 2022 presque un tiers des dépenses de fonctionnement des organismes de transport en commun de l'Ontario a été financé par des revenus autonomes, les deux autres tiers étant couverts par les subventions gouvernementales²⁶. La CTT était proche de la moyenne avec 35,9 % de ses dépenses de fonctionnement prises en charge par des revenus autonomes et 64,1 % couvertes par les subventions gouvernementales. OC Transpo a financé 19,0 % de ses dépenses de fonctionnement avec des revenus autonomes et 81,0 % avec les subventions gouvernementales. Les autres grands organismes de transport municipaux ont financé de 21,1 % à 42,8 % de leurs dépenses par des revenus autonomes.

Pour Metrolinx, environ 28,1 % de ses dépenses de fonctionnement ont été financées par des revenus autonomes et 67,2 % par des subventions gouvernementales. Dans le cas de la CTON, les revenus autonomes ont financé 69,9 % de ses dépenses de fonctionnement et les subventions, 40,5 %²⁷.

²⁶ Cela est très différent de la situation de 2019, année au cours de laquelle 52,4 % des dépenses de fonctionnement des organismes de transport en commun étaient financés par des revenus autonomes et 47,5 % étaient couverts par les subventions. Ce changement est dû principalement à la forte baisse de l'achalandage et des revenus issus des billets de passagers de 2019 à 2022 suite à la pandémie de COVID-19, ce qui a conduit les organismes de transport en commun à dépendre plus fortement des subventions de fonctionnement gouvernementales.

²⁷ Les revenus autonomes et les subventions de fonctionnement de la CTON en pourcentage des dépenses donnent un total supérieur à 100 % parce que la CTON a enregistré un excédent opérationnel en 2022-2023. En outre, la part relativement élevée des revenus autonomes de la CTON dans ses dépenses de fonctionnement est due à ses services de marchandises et de réparation, qui fonctionnent sur la base d'un recouvrement intégral des coûts. Consulter le rapport, [Rapport annuel 2022-2023](#), d'Ontario Northland.

5. Subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun

Aperçu

La province accorde des subventions de fonctionnement aux organismes de transport en commun provinciaux et municipaux par l'entremise de subventions directes aux organismes de transport provinciaux, de financements permanents aux municipalités et de programmes limités dans le temps. Les programmes de subvention comprennent la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx, les programmes d'intégration tarifaire, le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, l'Entente sur la relance sécuritaire, aujourd'hui expirée, le nouvel accord entre l'Ontario et Toronto, les subventions de fonctionnement pour la Commission de transport Ontario Northland (CTON) et d'autres subventions.

Tableau 5.1

Subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun, réelles et projetées par le BRF, 2018-2019 à 2028-2029, en millions de dollars

Subvention	Chiffres réels					Projection du BRF					
	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 de fonctionnement de la 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.

En 2018-2019 et 2019-2020, le total des subventions pour le fonctionnement des transports provinciaux était respectivement de 809 millions de dollars et de 833 millions de dollars, avant d'augmenter pour passer à 1 962 millions de dollars en 2020-2021 en raison de la pandémie de COVID-19. La hausse de financement était due principalement à la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx et à l'Entente sur la relance sécuritaire. En 2022-2023, le total des subventions avait diminué pour atteindre 1 693 millions de dollars, en grande partie en raison de la baisse des dépenses liées à l'Entente sur la relance sécuritaire au cours de la dernière année de l'entente.

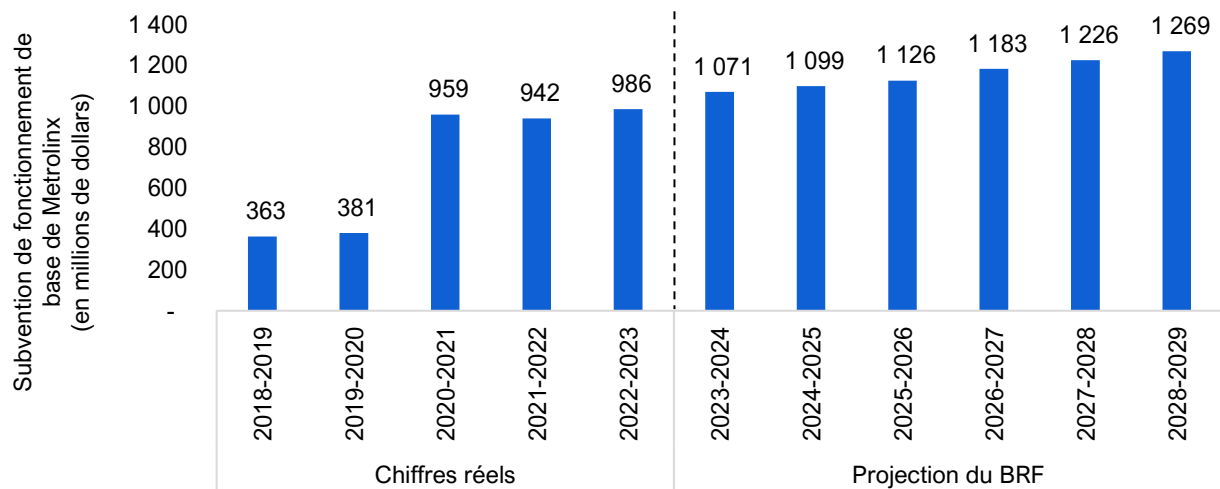
Le BRF estime que les subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun sont passées de 1 693 millions de dollars en 2022-2023 à 1 850 millions de dollars en 2023-2024 en raison de l'augmentation du coût de la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx et du nouvel accord entre l'Ontario et Toronto, partiellement compensée par l'expiration de l'Entente sur la relance sécuritaire. Le BRF estime qu'en 2028-2029, le total des subventions diminuera pour atteindre 1 779 millions de dollars, en raison de l'expiration du nouvel accord entre l'Ontario et Toronto en 2026-2027. Cependant, le total des subventions restera nettement supérieur aux niveaux antérieurs à la pandémie de 2018-2019 et 2019-2020, en grande partie en raison de la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx, qui devrait s'élever à 1 269 millions de dollars en 2028-2029, contre 363 millions de dollars en 2018-2019.

Subvention de fonctionnement de base de Metrolinx

La province accorde des subventions de fonctionnement à Metrolinx afin de soutenir ses activités principales, qui incluent l'exploitation du Réseau GO et UP Express, l'administration du système de carte de paiement PRESTO et la coordination des transports en commun régionaux²⁸.

En 2018-2019 et 2019-2020, Metrolinx a perçu des subventions de fonctionnement de base à hauteur de 363 millions de dollars et 381 millions de dollars, respectivement. En 2020-2021, la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx est passée à 959 millions de dollars en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage. En 2022-2023, cette subvention a atteint 986 millions de dollars, soit une augmentation de 158,9 % par rapport aux 381 millions de dollars de subvention reçus en 2019-2020. Cette augmentation était due à la fois à une baisse des revenus de billetterie et à une augmentation des dépenses. Par rapport à 2019-2020, les revenus 2022-2023 issus de la billetterie ont diminué de 46,0 %, alors que les dépenses de fonctionnement ont augmenté de 34,5 %.

²⁸ La subvention de fonctionnement de base de Metrolinx diffère du paiement de transfert des subventions de fonctionnement de Metrolinx indiqué dans les Comptes publics de l'Ontario, car le calcul du BRF pour la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx exclut les subventions supplémentaires qui passent par le paiement de transfert des subventions de fonctionnement de Metrolinx, telles que les programmes d'intégration tarifaire de la province et les dépenses ponctuelles associées au nouvel accord entre l'Ontario et Toronto. Ces subventions supplémentaires sont abordées séparément dans ce chapitre.

Figure 5.1
Subvention de fonctionnement de base de Metrolinx, réelle et projetée par le BRF, 2018-2019 à 2028-2029, en millions de dollars


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

Pour la période visée par les projections, de 2023-2024 à 2028-2029, le BRF estime que la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx restera élevée par rapport à la période précédant la pandémie de COVID-19; ceci malgré un retour prévisible aux niveaux d'achalandage antérieurs à la pandémie d'ici 2025-2026 (voir la figure 5.2 ci-dessous). Globalement, le BRF prévoit que la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx augmentera pour passer de 1 071 millions de dollars en 2023-2024 à 1 269 millions de dollars en 2028-2029.

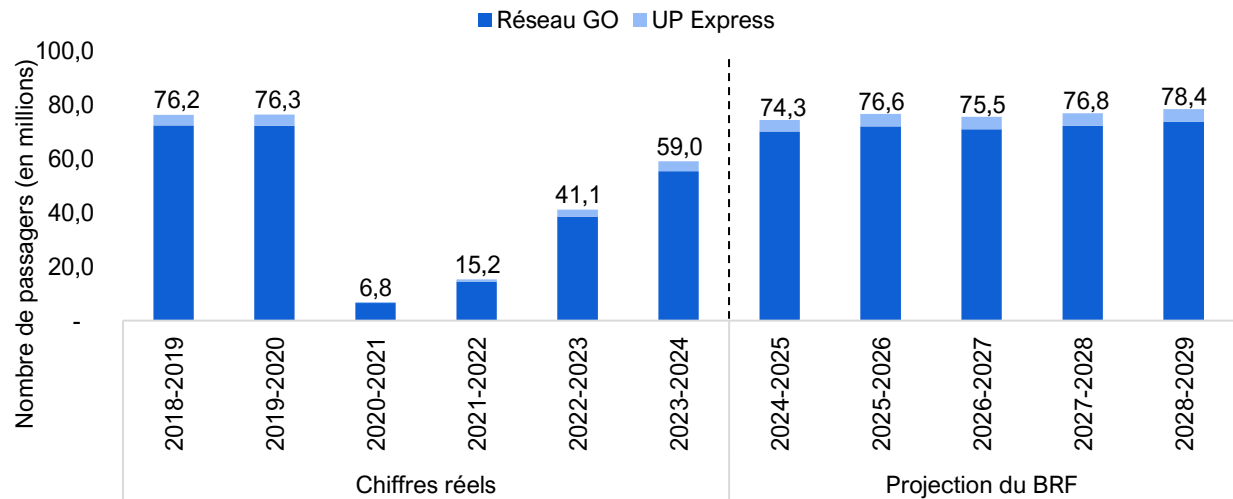
Plus généralement, la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx ne devrait pas revenir aux niveaux d'avant la pandémie en raison de l'augmentation importante des dépenses de Metrolinx. Comme indiqué plus haut, de 2019-2020 à 2022-2023, les dépenses ont augmenté de 34,5 % alors que les revenus de la billetterie ont baissé de 46,0 %. Entre 2022-2023 et 2024-2025, les revenus autonomes devraient augmenter de 62,7 % en raison de la reprise de l'achalandage après la pandémie. Cependant, les dépenses devraient augmenter de 27,6 % en raison de la hausse des niveaux de service du Réseau GO²⁹, de l'expansion des activités de Metrolinx liées à la livraison et à la remise de nouveaux projets de transport en commun tels que le TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown, de l'augmentation des salaires et de l'impact de l'inflation sur les dépenses. En conséquence, le BRF prévoit que la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx augmentera de 11,4 %, passant de 986 millions de dollars en 2022-23 à 1 099 millions de dollars en 2024-2025.

Au-delà de 2024-2025, la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx devrait augmenter pour passer à un taux annuel moyen de 3,7 % jusqu'en 2028-2029. Cela comprend une augmentation estimée des dépenses de Metrolinx de 3,3 % par an, tandis que les revenus devraient augmenter pour passer à un taux annuel moyen de 2,9 %, grâce à une croissance prévue de l'achalandage de 1,3 % par an.

²⁹ En avril 2024, Metrolinx a augmenté de 15,4 % le nombre de trajets hebdomadaires pour le Réseau GO, pour le porter à 2 307 trajets. Gouvernement de l'Ontario : [L'Ontario améliore le service du réseau ferroviaire GO dans la région du Grand Toronto](#), 15 avril 2024.

Figure 5.2

Achalandage de Metrolinx, réelle et projetée par le BRF, 2018-2019 à 2028-2029, en millions



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

Trois risques notables qui pourraient avoir un impact sur les projections du BRF concernant la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx sont un achalandage inférieur aux prévisions³⁰, des changements inattendus dans les tarifs³¹ et le calendrier d'expansion des services, en particulier dans le cadre du plan d'expansion du réseau GO³². Si les hypothèses sur lesquelles se fondent les prévisions du BRF en matière d'achalandage, de revenus tarifaires et de dépenses ne se vérifient pas, la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx en sera affectée.

Programmes d'intégration tarifaire

Les programmes d'intégration tarifaire de la province 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. Il existe trois programmes d'intégration tarifaire en Ontario :

- des accords de transfert gratuit organisés et financés par les municipalités ont été mis en place dans de nombreux organismes de transport municipaux de la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH)³³;
- l'intégration tarifaire, financée par la province, entre le Réseau GO et les organismes de transport municipaux de la RÉGH, à l'exception de la Commission de transport de Toronto (CTT);
- le programme Tarif unique, financé par la province, entre la CTT et ses organismes de transport en commun voisins, ainsi qu'avec le Réseau GO³⁴.

³⁰ Une baisse de 10 millions (13,6 %) de l'achalandage estimé du Réseau GO en 2028-2029 entraînerait une augmentation de 80 millions de dollars de la subvention de fonctionnement de base projetée de Metrolinx.

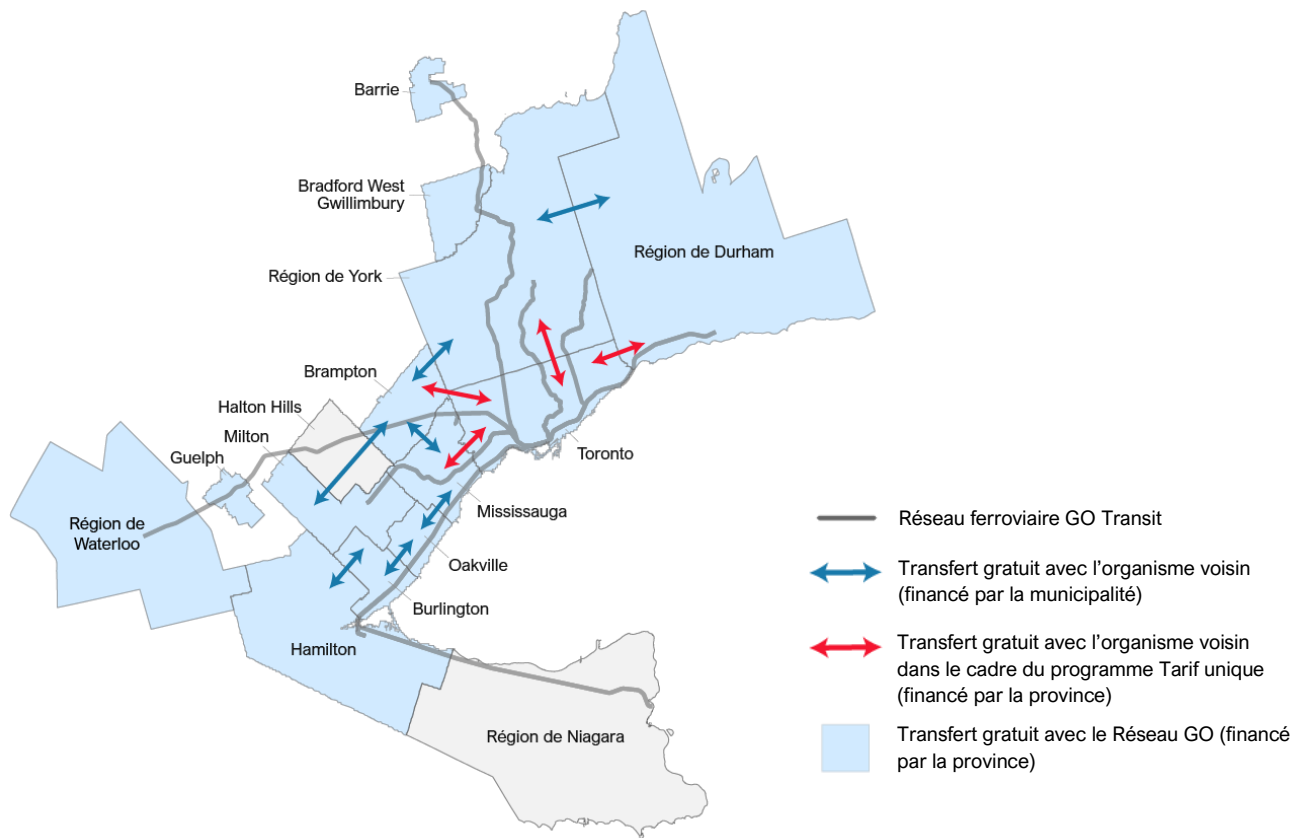
³¹ Les prévisions du BRF supposent que les tarifs des billets augmenteront avec l'inflation. Cependant, au moment de rédiger le présent rapport, les tarifs du Réseau GO et de UP Express n'ont pas évolué depuis avril 2019. Si les tarifs des billets restent inchangés, le BRF estime que la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx augmenterait de 68 millions de dollars en 2028-2029.

³² Le [plan d'expansion du Réseau GO](#) vise à augmenter le nombre de trajets ferroviaires hebdomadaires de 2 307 trajets en 2024 à 6 000 par l'électrification et l'expansion de certaines lignes du Réseau GO, la construction et la rénovation de gares, et la mise en œuvre de nouveaux systèmes de régulation des trains. Toutefois, au moment de rédiger le présent rapport, le calendrier du plan d'expansion n'est pas clair, car Metrolinx est en train de mettre à jour son Plan de transport régional 2041. Par conséquent, le BRF suppose que les niveaux de service demeurent inchangés jusqu'en 2028-29. Pour plus de détails, consulter [Metrolinx 2023-24 Annual Report](#), p.30.

³³ La région élargie du Golden Horseshoe inclut la région du grand Toronto et de Hamilton, Brantford, Brant County, Peterborough, la région de Niagara, Simcoe County, Wellington County et la région de Waterloo.

³⁴ Metrolinx : [Le programme de tarif unique de l'Ontario, 2024](#).

Figure 5.3
Programmes d'intégration tarifaire dans la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH)



Remarque : Pour les transferts entre les organismes municipaux voisins, le deuxième billet est supprimé. Pour les transferts vers et depuis le Réseau GO, le billet de l'organisme municipal est supprimé. Peel Region TransHelp participe également au programme Tarif unique. La région élargie du Golden Horseshoe inclut la région du grand Toronto et de Hamilton, Brantford, Brant County, Peterborough, la région de Niagara, Simcoe County, Wellington County et la région de Waterloo.

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

Cette section aborde les deux programmes d'intégration tarifaire financés par la province : le programme d'intégration tarifaire du Réseau GO – RÉGH et le programme Tarif unique.

Tableau 5.2
Coûts réels et projetés par le BRF des programmes provinciaux de subvention pour l'intégration tarifaire, 2022-2023, en millions de dollars

	Chiffres réels				Projection du BRF		
	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 : Exclut les accords de transfert gratuit organisés et financés par les municipalités entre les organismes de transport municipaux participants de la RÉGH.

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

Programme d'intégration tarifaire Réseau GO – RÉGH

Avant 2022, 12 organismes de transport municipaux de la RÉGH³⁵, à l'exclusion de la CTT³⁶, avaient passé un accord de co-tarifcation avec le Réseau GO selon lequel la province accordait une remise de 75 % sur le tarif de l'organisme de transport municipal payé par les usagers lors d'un transfert vers ou depuis le Réseau GO. En 2022, la province a étendu le programme pour couvrir 100 % du tarif de l'organisme de transport municipal pour les transferts entre le Réseau GO et les 12 organismes de transport municipaux. Ce programme est financé par la province, pour un coût de 15 millions de dollars en 2022-2023, et devrait coûter 27 millions de dollars en 2028-2029.

Programme Tarif unique

En 2023, la province a annoncé le programme Tarif unique, qui supprimait le billet municipal pour les transferts entre la CTT et le Réseau GO, ainsi que le deuxième billet pour le transfert entre la CTT et les organismes de transport voisins, MiWay, Brampton Transit, YRT, DRT et Peel Region TransHelp. Ce programme a été lancé en février 2024, avec des financements engagés par la province jusqu'en mars 2026³⁷.

Le lancement du programme Tarif unique permet à la CTT de s'aligner sur les autres organismes de transport municipaux de la RÉGH qui bénéficient déjà de transferts gratuits avec le Réseau GO (par le biais du programme d'intégration tarifaire Réseau GO – RÉGH) et de transferts interurbains gratuits (par le biais d'accords financés par les municipalités).

Le BRF estime que le programme Tarif unique a coûté 10 millions de dollars à la province en 2023-2024 étant donné que le programme a débuté vers la fin de l'exercice, en février 2024. Le coût du programme devrait augmenter pour atteindre 121 millions de dollars en 2024-2025, soit la première année complète du programme, puis à 128 millions de dollars en 2025-2026.

³⁵ Les 12 organismes de transport municipaux sont Barrie Transit, Bradford-West Gwillimbury Transit, Brampton Transit, Burlington Transit, Durham Region Transit, Grand River Transit, Guelph Transit, Hamilton Street Railway, Milton Transit, MiWay, Oakville Transit et York Region Transit.

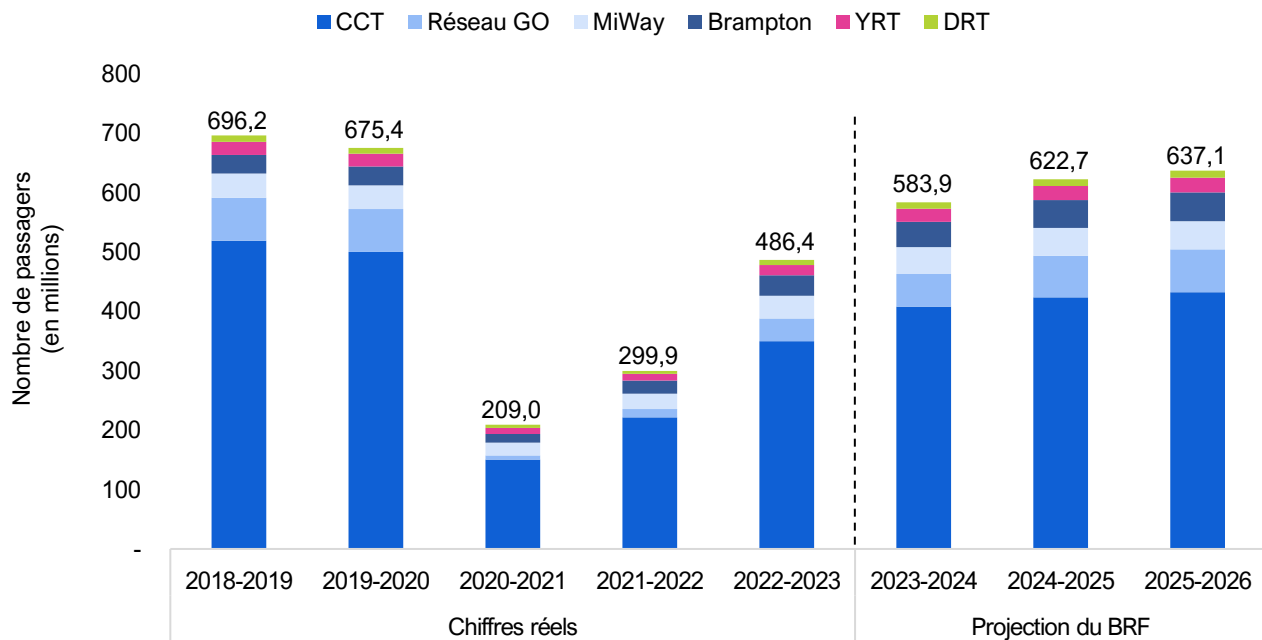
³⁶ En 2018, la province a lancé le programme pilote Réduction du tarif double entre Metrolinx (Réseau GO et UP Express) et la CTON, dans le cadre duquel les billets de transfert étaient réduits de 50 % par rapport aux tarifs de la CTT. Ce programme a pris fin en mars 2020.

³⁷ CTT : [Status Update – Fare Integration](#), 22 novembre 2023.

La projection du BRF concernant le coût du programme Tarif unique est basée sur l'estimation du nombre d'utilisateurs des organismes participants et du nombre de transferts. Le BRF estime qu'en 2022-2023, l'achalandage total des organismes de transport en commun du programme Tarif unique était de 486,4 millions d'utilisateurs³⁸. L'achalandage de ces organismes devrait augmenter pour passer à 622,7 millions en 2024-2025 et à 637,1 millions en 2025-2026³⁹. Le BRF prévoit que les transferts liés au programme Tarif unique en pourcentage de l'achalandage total passeront d'environ 3,3 pour cent en 2022-2023 à 6,0 pour cent en 2025-2026.

Figure 5.4

Nombre d'utilisateurs réel et projeté par le BRF par organisme de transport participant au programme Tarif unique, 2018-2019 à 2025-2026, en millions



Remarque : Le nombre d'utilisateurs réel et projeté correspond aux services de transport classique et n'inclut pas les services de transport spécialisé, tels que le service Peel Region TransHelp. Les transports en commun spécialisés sont des services de transport destinés aux personnes handicapées.

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province et des projections d'achalandage basées sur les rapports des municipalités.

La projection du BRF concernant les coûts du programme Tarif unique se termine en 2025-2026, la dernière année du programme sur la base des accords actuels. Toutefois, si le programme est reconduit dans sa forme actuelle, le BRF prévoit que son coût atteindra 140 millions de dollars en 2028-2029.

³⁸ Le nombre d'utilisateurs réel et projeté correspond aux services de transport classique et n'inclut pas les services de transport spécialisé, tels que le service Peel Region TransHelp. Les transports en commun spécialisés sont des services de transport destinés aux personnes handicapées.

³⁹ Malgré cette croissance, l'achalandage total des organismes participant au programme Tarif unique devrait rester inférieur au pic de 696,2 millions atteint avant la pandémie en 2018-2019, en grande partie en raison des prévisions du BRF concernant le niveau d'achalandage de la CTT.

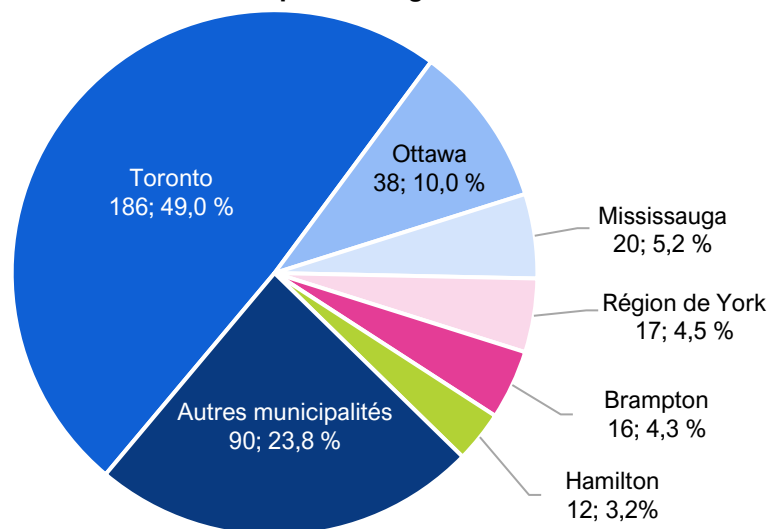
Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence

Le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence vise à augmenter l'achalandage des transports en commun municipaux en utilisant les revenus générés par la taxe ontarienne sur l'essence afin d'apporter des financements pérennes pour l'exploitation des transports en commun municipaux, l'expansion des services et l'infrastructure de transport en commun⁴⁰. L'enveloppe financière totale du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence est basée sur la valeur de deux cents par litre d'essence vendu, en utilisant les ventes d'essence de l'année précédente.

En 2022-2023, la province a accordé 378 millions de dollars de subventions aux municipalités. Les financements sont distribués aux municipalités en fonction du nombre d'usagers et de la population de la zone desservie⁴¹. Toronto a reçu l'allocation la plus élevée, soit 186 millions de dollars, ou 49,0 % de l'enveloppe totale. Les autres principaux bénéficiaires étaient Ottawa (38 millions de dollars), Mississauga (20 millions de dollars), la région de York (17 millions de dollars), Brampton (16 millions de dollars) et Hamilton (12 millions de dollars). Les autres municipalités ont reçu une allocation combinée de 90 millions de dollars.

Figure 5.5

Allocations du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence par municipalité, 2022-2023, en millions de dollars et en pourcentage



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

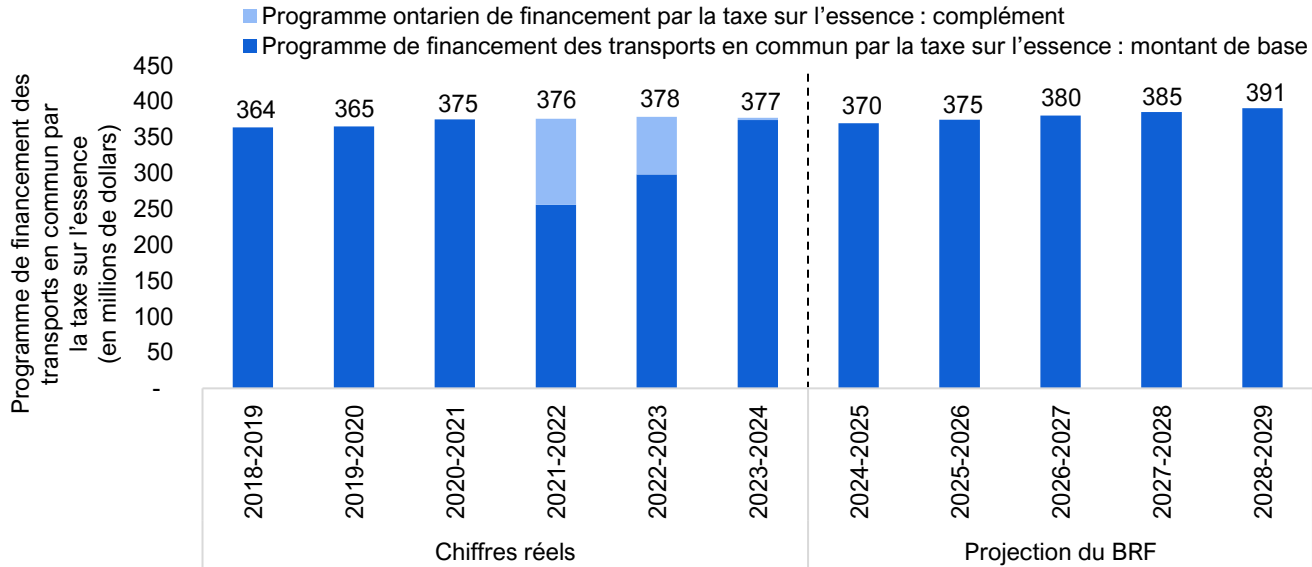
En raison d'une baisse des ventes d'essence pendant la pandémie de COVID-19, la province a fourni des compléments à la subvention du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence de 120 millions de dollars en 2021-2022, de 80 millions de dollars en 2022-2023 et de 3 millions de dollars en 2023-2024. Ces compléments ont permis de maintenir le financement total de ce programme à des niveaux proches de ceux d'avant la pandémie. Pour la suite, le BRF prévoit que le financement du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence passera à 391 millions de dollars en 2028-2029, conformément aux prévisions de ventes d'essence.

⁴⁰ Le BRF estime qu'environ 70 % du financement du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence est consacré aux activités de fonctionnement des transports en commun, tandis que les 30 % restants sont utilisés pour les dépenses d'investissement dans le transport en commun. Analyse basée les déclarations d'informations financières des municipalités.

⁴¹ La part des municipalités dans l'enveloppe totale est déterminée par une formule de financement de 70 % pour l'achalandage et de 30 % pour la population.

Figure 5.6

Financement réel et prévu par le BRF du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, 2018-2019 à 2028-2029, en millions de dollars



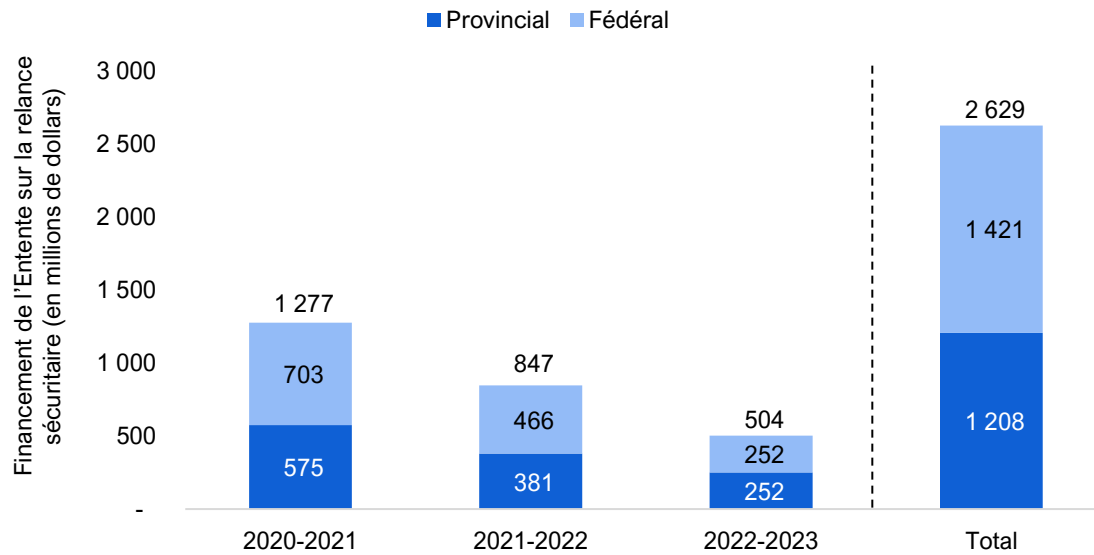
Source : Comptes publics de l'Ontario 2022-2023, budget de l'Ontario 2024 et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Entente sur la relance sécuritaire

En août 2020, le gouvernement fédéral a annoncé l'Entente sur la relance sécuritaire qui, en partenariat avec les gouvernements provinciaux, a fourni aux organismes de transport municipaux un financement pour les aider à faire face aux pressions financières liées à la diminution du nombre d'usagers et à la perte de revenus pendant la pandémie de COVID-19⁴². Cette Entente sur la relance sécuritaire a apporté un total de 2,6 milliards de dollars pour financer les transports en quatre phases de 2020-2021 à 2022-2023⁴³. Pour les trois premières phases, la province a contribué au financement à hauteur d'environ 45,0 % et le gouvernement fédéral à hauteur d'environ 55,0 %. La quatrième phase de financement a été financée à parts égales entre la province et le gouvernement fédéral.

⁴² Outre le financement des organismes de transport municipaux, l'Entente sur la relance sécuritaire, qui prévoyait un deuxième volet de financement pour alléger les pressions opérationnelles des administrations municipales, déborde du cadre du présent rapport. Pour plus de détails, consulter la [Lettre de réponse concernant l'Accord sur la relance sécuritaire du premier ministre de l'Ontario](#), 7 octobre 2020.

⁴³ Les phases 1 et 2 ont eu lieu en 2020-2021, la phase 3 s'est déroulée en 2021-2022 et la phase 4 en 2022-2023.

Figure 5.7
Financement des subventions pour le transport en commun de l'Entente sur la relance sécuritaire en Ontario, 2020-2021 à 2022-2023, en millions de dollars


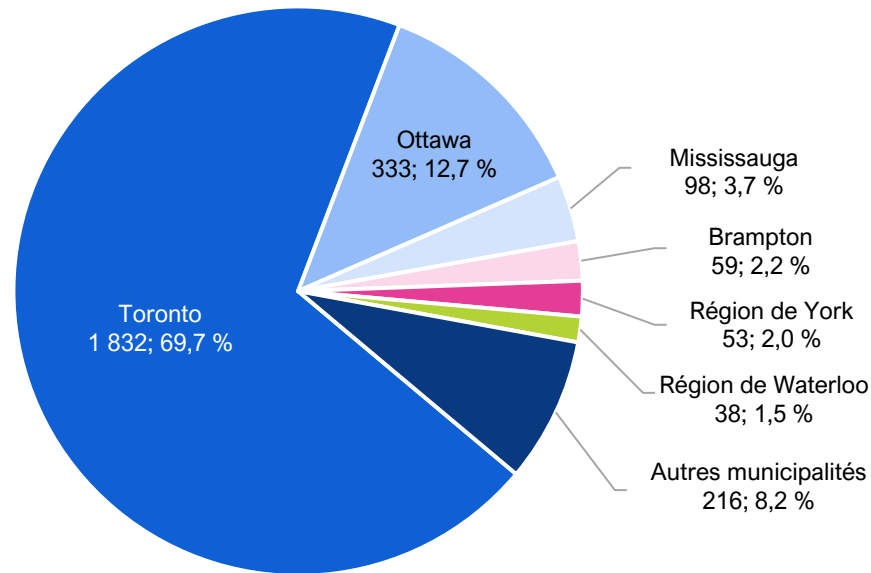
Source : Analyse du BRF des renseignements fournis par la province.

Pour les trois premières phases de l'Entente sur la relance sécuritaire, le financement a été distribué aux municipalités sur la base des niveaux d'achalandage des transports en commun de 2018, chaque municipalité recevant un montant de base de 40 000 dollars. Pour la quatrième phase, les municipalités ont reçu un montant de base de 5 000 dollars et un financement supplémentaire basé sur leurs dépenses réelles pendant les trois premières phases de financement.

Toronto a reçu la part la plus importante de l'enveloppe de financement de l'Entente sur la relance sécuritaire, soit 1,8 milliard de dollars ou 69,7 % du financement total. Le deuxième bénéficiaire le plus important était Ottawa (333 millions de dollars, ou 12,7 % du financement total), suivi de Mississauga (98 millions de dollars), Brampton (59 millions de dollars), la région de York (53 millions de dollars) et Waterloo (38 millions de dollars). Les autres municipalités ont bénéficié d'une allocation combinée de 216 millions de dollars.

Figure 5.8

Total des subventions pour le transport en commun de l'Entente sur la relance sécuritaire en Ontario par municipalité, 2020-2021 à 2022-2023, en millions de dollars et en pourcentage



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

Nouvel accord entre l'Ontario et Toronto

En novembre 2023, la province et la ville de Toronto 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 et le soutien opérationnel au TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown⁴⁴. Ces subventions sont destinées à soutenir la ville dans ses activités d'exploitation des transports en commun alors que le financement de l'Entente sur la relance sécuritaire prend fin et que la CTT continue à se remettre de la baisse d'achalandage due à la pandémie de COVID-19.

Fonds pour la sécurité, la reprise et la durabilité des activités en matière de transport en commun

Dans le cadre du nouvel accord entre l'Ontario et Toronto, la province a fourni une subvention de fonctionnement ponctuelle de 300 millions de dollars à la CTT en 2023-2024 sous la forme du Fonds pour la sécurité, la reprise et la durabilité des activités en matière de transport en commun. Cette subvention comprend des engagements pris par la ville de Toronto et la CTT pour renforcer la présence policière, étendre les services cellulaires et de données dans les stations et les lignes de métro, et améliorer les options de signalement des urgences et les délais de réponse aux signalements.

⁴⁴ Le nouvel accord entre l'Ontario et Toronto contient d'autres engagements financiers qui ne sont pas directement liés aux activités opérationnelles des transports en commun. Pour en savoir plus, consulter le gouvernement de l'Ontario : [Modalités du nouvel accord entre l'Ontario et Toronto](#), 8 février 2024. Dans le cadre de l'accord, la province, au nom de Metrolinx, a accepté d'effacer certaines créances dues par la ville de Toronto. En conséquence, Metrolinx a enregistré des dépenses de fonctionnement de 118,1 millions de dollars en 2023-2024.

Soutien opérationnel pour les TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown

La deuxième subvention ponctuelle de soutien opérationnel apportée à la ville de Toronto 330 millions de dollars sur trois ans de 2024-2025 à 2026-2027 pour soutenir les activités d'exploitation pendant la mise en service des lignes de TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown.

Au-delà de 2026-2027, le BRF suppose que le soutien opérationnel de la province pour les TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown prendra fin. Cela reflète les accords portant sur le TLR de Finch Ouest et d'Eglinton entre la province et la ville de Toronto, selon lesquels la ville de Toronto sera responsable du financement des activités d'exploitation et de l'entretien quotidien des lignes TLR, tandis que la province sera responsable de l'entretien principal⁴⁵. Toutefois, dans le cadre du nouvel accord entre l'Ontario et Toronto, la province procédera à une évaluation en 2026 afin de déterminer la nécessité de prolonger le financement au-delà de 2026-2027.

Subvention de fonctionnement de la Commission de transport Ontario Northland

La Commission de transport Ontario Northland (CTON) est un organisme de transport en commun provincial qui fournit des services de transport de marchandises et de passagers, ainsi que des services de remise à neuf et de réparation, principalement dans le Nord de l'Ontario. 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 passera à 88 millions de dollars d'ici 2028-2029, sur la base de l'inflation et des augmentations prévues des niveaux de service. Ces nouveaux services incluent notamment la remise en service du Northlander, un train de passagers qui assurera la liaison ferroviaire entre Toronto et Timmins, avec 16 arrêts au total et une correspondance avec Cochrane⁴⁶.

⁴⁵ Ville de Toronto, [Eglinton Crosstown Light Rail Transit: Train Operating & Funding Term Sheet](#), 29 juin 2022; et ville de Toronto, [Finch West Light Rail Transit: Train Operating & Services Term Sheet](#), 16 janvier 2024.

⁴⁶ CTON, [Northeastern Passenger Rail Service – Updated Initial Business Case](#), avril 2022. Le Northlander assurait auparavant le service sur cette ligne avant de fermer en 2012.

Autres subventions de fonctionnement

Les dépenses relatives aux autres subventions de fonctionnement devraient diminuer, passant de 7 millions de dollars en 2022-2023 à 5 millions de dollars en 2028-2029. Les autres subventions de fonctionnement comprennent :

- Le Programme de subventions pour les transports communautaires, qui a fourni 7 millions de dollars aux municipalités en 2022-2023. Le Programme de subventions pour les transports communautaires vise à aider les municipalités à améliorer les options de mobilité et la capacité des services de transport en commun dans les zones dont la population est limitée et de faible densité, où la fourniture de services de transports en commun traditionnels est difficile ou impossible⁴⁷. Par exemple, le programme soutient l'exploitation d'un service de transport interrégional entre le comté rural de Perth, London, St. Marys, Stratford et la région de Waterloo. Le Programme de subventions pour les transports communautaires, qui a débuté à titre de projet pilote de deux ans en 2015, prendra fin en 2024-2025. Il sera remplacé par le Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun en 2025-2026. Ce Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun fournira 5 millions de dollars de subventions annuelles à partir de 2025-2026, selon les annonces de la province⁴⁸.
- Le Programme de nettoyage amélioré des transports municipaux (Municipal Transit Enhanced Cleaning Program – MTEC) était un programme limité dans le temps en 2021-2022 qui a fourni 14 millions de dollars aux municipalités de l'Ontario pour soutenir les coûts de nettoyage amélioré des organismes de transport en commun municipaux pendant la pandémie de COVID-19⁴⁹. Il s'agissait notamment de couvrir les coûts du matériel de nettoyage, des services de nettoyage sous-traités, du désinfectant pour les mains et des vêtements de sécurité tels que les gants et les lunettes de protection⁵⁰.

⁴⁷ Grey County, [page des FAQ du Programme de subventions pour les transports communautaires](#), consultée le 1^{er} juin 2024.

⁴⁸ Voir [budget de l'Ontario 2024](#), p. 68.

⁴⁹ L'allocation de la subvention MTEC aux municipalités a été calculée en utilisant une version modifiée de la formule de financement du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence et comprenait un montant de financement de base de 500 dollars par municipalité.

⁵⁰ Ville de Mississauga, [Municipal Transit Enhanced Cleaning Program \(MTEC\) Funding Agreement](#), 10 février 2021.

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

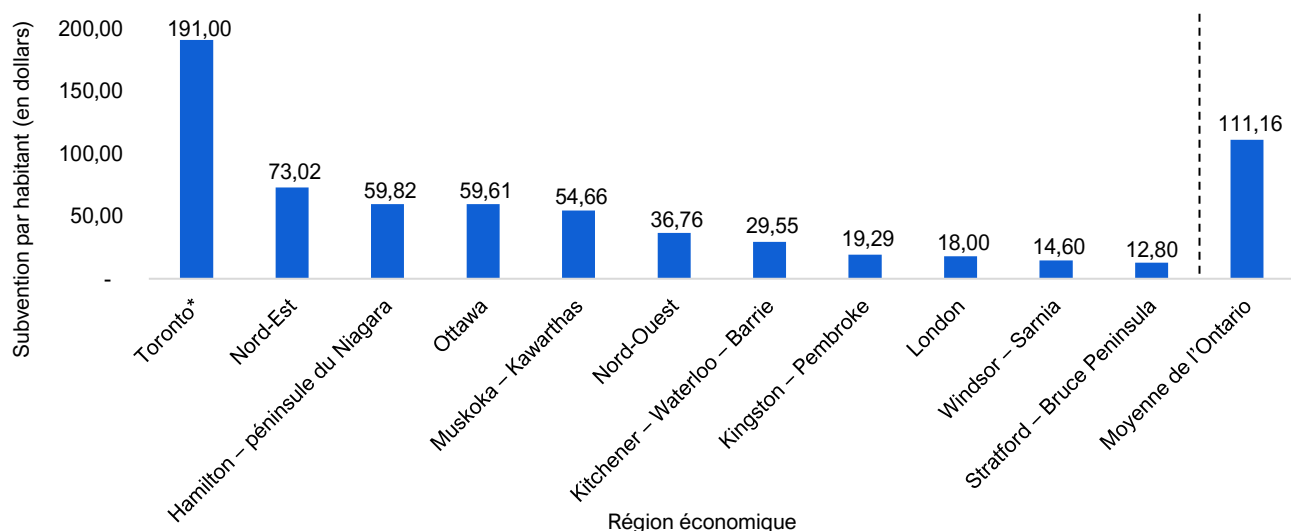
Aperçu

En 2022-2023, la province a accordé 1,7 milliard de dollars de subventions de fonctionnement aux organismes de transport en commun provinciaux et municipaux de l'Ontario. En moyenne, chaque habitante et habitant de l'Ontario a bénéficié de 111,16 dollars en subventions provinciales de fonctionnement des transports en commun; cependant, les subventions par habitant varient considérablement entre les 11 régions économiques de l'Ontario⁵¹.

En 2022-2023, la région économique de Toronto, qui comprend la région de Durham, la région de York, la région de Peel, Oakville, Milton, Halton Hills et la ville de Toronto, a reçu un montant estimé à 1,4 milliard de dollars en subventions provinciales de fonctionnement, ce qui équivaut à 191,00 dollars par habitant. C'est le plus haut niveau pour l'ensemble des 11 régions économiques de l'Ontario. La région économique du Nord-Est a reçu le deuxième montant le plus élevé de subventions provinciales de fonctionnement par habitant, estimé à 73,02 dollars, suivie par la région Hamilton – péninsule du Niagara avec 59,82 dollars et de la région d'Ottawa avec 59,61 dollars. Les régions ayant bénéficié des plus faibles subventions provinciales pour les transports en commun par habitant étaient la péninsule de Stratford-Bruce (12,80 dollars), Windsor – Sarnia (14,60 dollars) et London (18,00 dollars).

Figure 6.1

Subventions provinciales de fonctionnement pour les transports en commun, par région économique, 2022-2023, en dollars



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, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

⁵¹ Une région économique est un groupement de divisions de recensement, tel que défini par Statistique Canada.

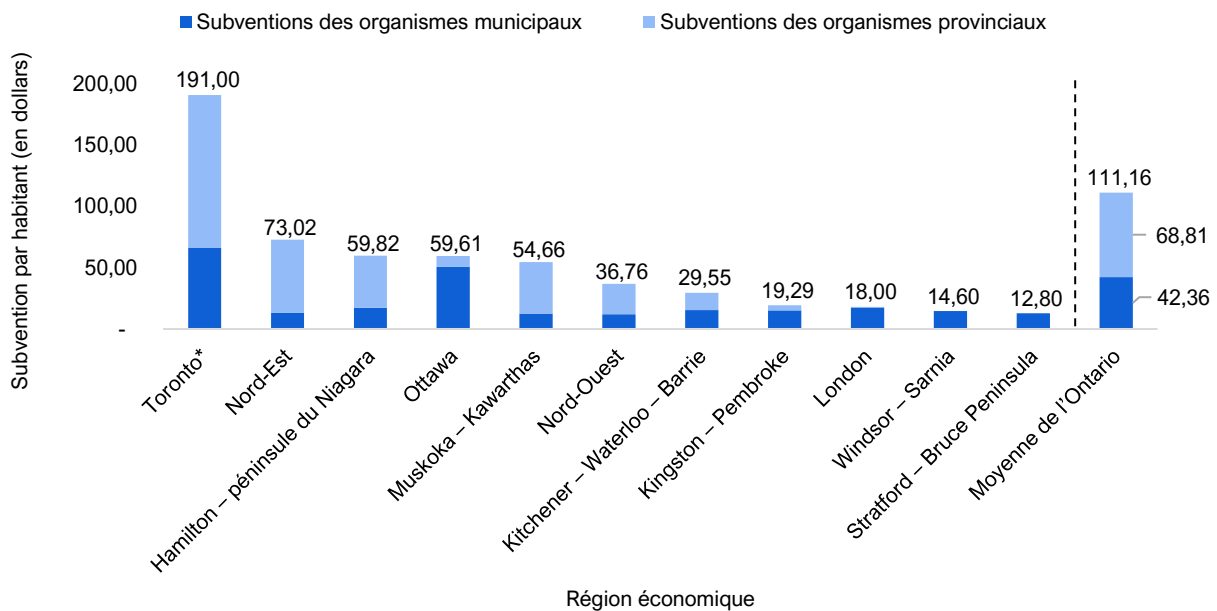
Répartition régionale par organisme de transport provincial en 2022-2023

En règle générale, les régions desservies par des organismes de transport en commun municipaux et provinciaux ont reçu plus de subventions de fonctionnement provinciales que les régions avec uniquement des organismes de transport en commun municipaux. En 2022-2023, sur le montant de 1,7 milliard de dollars de subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en commun provinciaux :

- environ 645 millions de dollars ont été alloués aux organismes de transport municipaux par le biais du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, de l'Entente sur la relance sécuritaire, du Programme de subventions pour les transports communautaires et les programmes d'intégration tarifaire;
- environ 1,0 milliard de dollars ont été alloués aux organismes de transport provinciaux : Metrolinx et la Commission de transport Ontario Northland (CTON).

Sur l'ensemble de la province, cela est équivalent à une subvention moyenne de 42,36 dollars par habitant pour les organismes municipaux et de 68,81 dollars par habitant pour les organismes provinciaux.

Figure 6.2
Subventions provinciales de fonctionnement pour les transports en commun, par région économique et catégorie d'organisme de transport, 2022-2023, en dollars



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.

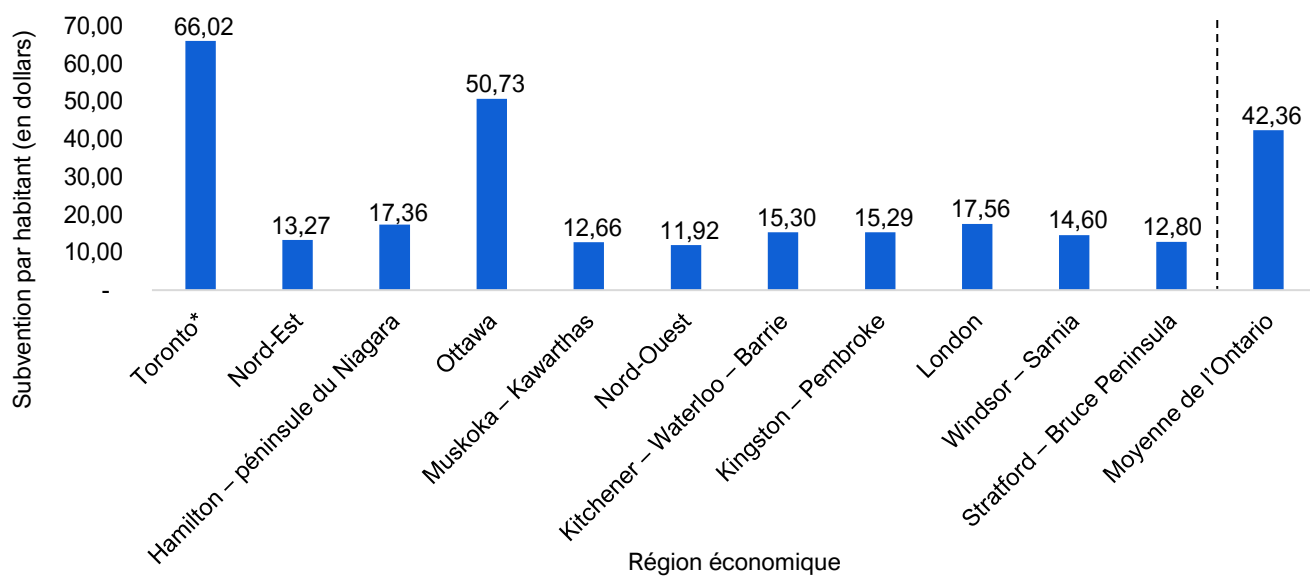
Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Subventions pour organismes de transport municipaux

En 2022-2023, les subventions de fonctionnement provinciales destinées aux organismes de transport municipaux par habitant étaient les plus élevées dans la région économique de Toronto, à 66,02 dollars par habitant, suivie par Ottawa, à 50,73 dollars par habitant. Cela est dû au Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence et à l'Entente sur la relance sécuritaire qui allouent des financements principalement en fonction du nombre d'usagers des organismes. Les régions économiques de Toronto et Ottawa ont les niveaux de trajets par passager les plus élevés par habitant de l'Ontario. D'autres municipalités ont perçu des montants de financement moindres du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence et de l'Entente sur la relance sécuritaire, entraînant des subventions par habitant allant de 11,92 dollars par habitant pour le Nord-Ouest à 17,56 dollars par habitant pour London.

Figure 6.3

Subventions provinciales de fonctionnement pour les organismes de transports municipaux, par habitant et par région économique, 2022-2023, en dollars



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, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Subventions pour organismes de transport provinciaux

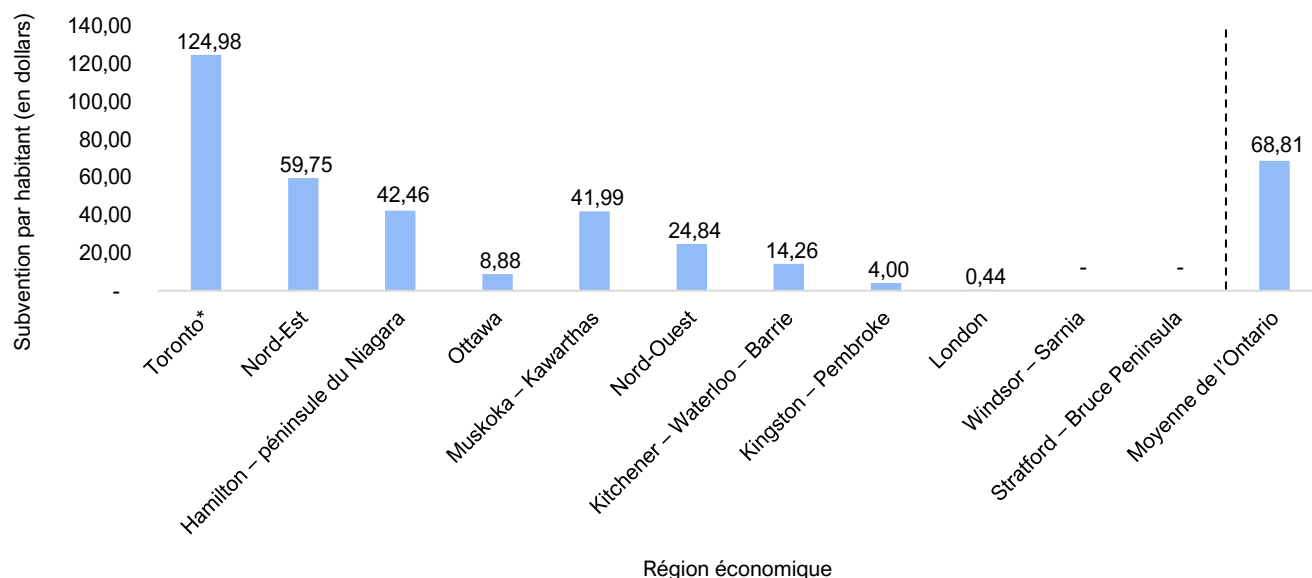
Les organismes provinciaux sont présents principalement dans la région élargie du Golden Horseshoe et dans le Nord de l'Ontario. La région économique de Toronto a reçu la subvention la plus élevée par habitant pour les organismes de transport provinciaux, estimée à 124,98 dollars en 2022-2023, en raison des subventions de fonctionnement de base de Metrolinx⁵². Les subventions accordées à Metrolinx représentent également 42,46 dollars par habitant pour la région de Hamilton – péninsule du Niagara, et 14,26 dollars par habitant pour la région de Kitchener – Waterloo – Barrie. La région d'Ottawa, qui est en dehors de la zone desservie par Metrolinx, mais utilise le système de paiement PRESTO de Metrolinx, a reçu 8,88 dollars de subvention par habitant.

⁵² La subvention de fonctionnement de base de Metrolinx est répartie entre les régions économiques sur la base de ses niveaux d'achalandage régionaux.

Les subventions accordées à la CTON, qui dessert principalement le Nord de l'Ontario⁵³, se sont traduites par des subventions de 59,75 dollars par habitant dans la région du Nord-Est, de 24,84 dollars par habitant dans la région du Nord-Ouest et de 4,00 dollars par habitant dans la région de Kingston – Pembroke. La subvention de 41,99 dollars par habitant de la région de Muskoka – Kawarthas provient de subventions de Metrolinx et de la CTON. Aucun organisme de transport provincial ne dessert les régions de Windsor-Sarnia, la péninsule de Stratford – Bruce et London⁵⁴.

Figure 6.4

Subventions provinciales de fonctionnement pour les organismes de transports provinciaux, par habitant et par région économique, 2022-2023, en dollars



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.

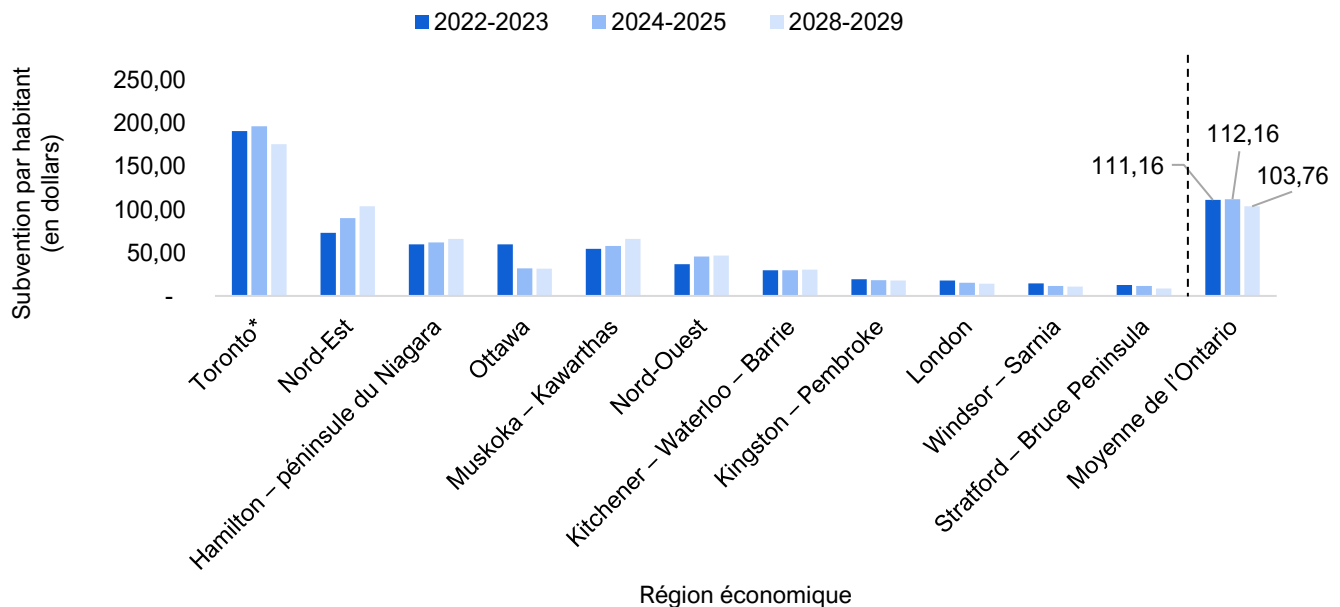
Source : Association canadienne du transport urbain, Ontario Urban Transit Fact Book 2022 Operating Data, No. RTS 22-20, février 2024; Ontario Northland, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Projection de répartition des subventions provinciales pour le fonctionnement des transports en 2024-2025 et en 2028-2029

Le BRF prévoit que les subventions de fonctionnement provinciales destinées aux organismes de transport en commun passeront de 1,69 milliard de dollars en 2022-2023 à 1,81 milliard de dollars en 2024-2025, puis qu'elles baisseront pour atteindre 1,78 milliard de dollars en 2028-2029. L'évolution de l'ensemble des subventions, associée à la croissance démographique, devrait entraîner une hausse des subventions par habitant de 111,16 dollars en 2022-2023 à 112,16 dollars par habitant en 2024-2025, suivi d'une baisse, pour atteindre 103,76 dollars en 2028-2029.

⁵³ La subvention de la CTON est répartie entre les régions économiques sur la base du nombre d'arrêts sur ses lignes et des niveaux de service. Toutefois, bien que les lignes de bus de la CTON incluent des arrêts dans les régions économiques de Toronto et d'Ottawa, ces régions sont exclues des allocations régionales de la subvention de la CTON pour refléter le fait que la CTON dessert principalement les habitants du Nord de l'Ontario.

⁵⁴ Le BRF estime que London a reçu 0,44 dollar de subvention par habitant en 2022-2023 en raison de l'expiration en 2023 du projet pilote London-GO de Metrolinx.

Figure 6.5
Estimation par le BRF des subventions provinciales par habitant pour le fonctionnement des transports en commun, par région économique, 2022-2023, 2024-2025 et 2028-2029, en dollars


Remarque : Une région économique est un groupement de divisions de recensement, tel que défini par Statistique Canada. Pour des données spécifiques, consultez le texte accessible disponible sur le site web du BRF.

* 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, [Rapport annuel 2022-2023](#); et analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Répartition régionale en 2024-2025

En 2024-2025, le BRF prévoit que six régions économiques connaîtront une augmentation des subventions par habitant, en raison de l'augmentation des subventions pour la CTON, Metrolinx, l'introduction du programme Tarif unique et le soutien opérationnel au LRT de Finch Ouest et Eglinton Crosstown dans le cadre du nouvel accord entre l'Ontario et Toronto.

- La région du Nord-Est devrait connaître la plus forte croissance des subventions par habitant, passant de 73,02 dollars en 2022-2023 à un montant estimé de 90,01 dollars en 2024-2025 en raison d'une augmentation prévue des subventions pour la CTON.
- La région du Nord-Ouest devrait également bénéficier de l'augmentation des subventions pour le CTON, les subventions par habitant passant de 36,76 dollars en 2022-2023 à 45,67 dollars en 2024-2025.
- La troisième plus forte augmentation prévue des subventions par habitant concerne la région économique de Toronto, en raison d'une augmentation prévue de la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx, de l'introduction du programme Tarif unique et du soutien opérationnel au TLR de Finch Ouest et Eglinton Crosstown dans le cadre du nouvel accord entre l'Ontario et Toronto, qui devrait plus que compenser la fin du financement de l'Entente sur la relance sécuritaire. Ensemble, ces modifications des subventions devraient faire passer les subventions par habitant de la région économique de Toronto de 191,00 dollars en 2022-2023 à 196,49 dollars en 2024-2025.
- Les autres régions où l'on prévoit une augmentation des subventions par habitant sont Hamilton – péninsule du Niagara, Muskoka – Kawarthas, et Kitchener – Waterloo – Barrie, en raison de l'augmentation des subventions accordées à Metrolinx et à la CTON.

Les cinq autres régions économiques connaîtront une baisse des subventions par habitant par rapport à 2022-2023, principalement en raison de la conclusion de l'Entente sur la relance sécuritaire et d'une légère diminution prévue de l'enveloppe totale de financement du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence.

- Le BRF prévoit que la région économique d'Ottawa connaîtra la plus forte réduction des subventions par habitant, qui passeront de 59,61 dollars en 2022-2023 à 31,91 dollars en 2024-2025, principalement en raison de la conclusion de l'Entente sur la relance sécuritaire.
- Les autres régions économiques qui devraient connaître une baisse des subventions par habitant sont Windsor – Sarnia, London, Stratford – Bruce Peninsula et Kingston – Pembroke.

Répartition régionale en 2028-2029

En 2028-2029, le BRF prévoit que cinq régions économiques connaîtront une hausse des subventions par habitant par rapport à 2024-2025. Ces augmentations des subventions par habitant sont en grande partie dues à une hausse prévue des subventions de Metrolinx et de la CTON.

- La région du Nord-Est devrait connaître la plus forte croissance des subventions par habitant, passant de 90,01 dollars en 2024-2025 à 103,83 dollars en 2028-2029, en raison d'une augmentation des subventions destinées à la CTON, y compris pour la réintroduction supposée du train de passagers Northlander d'ici cette année-là.
- La région de Muskoka – Kawartha devrait connaître une augmentation des subventions, de 58,03 dollars à 66,07 dollars, en grande partie en raison de l'augmentation des subventions destinées aux deux organismes de transport en commun provinciaux, Metrolinx et la CTON.
- Les subventions par habitant accordées à la région Hamilton – péninsule du Niagara devraient passer de 61,87 dollars en 2024-2025 à 65,96 dollars en 2028-2029, en grande partie en raison de l'augmentation des subventions accordées à Metrolinx.
- Les régions du Nord-Ouest et de Kitchener – Waterloo – Barrie devraient connaître une légère augmentation inférieure à 1,11 dollar par habitant.

Les six régions économiques restantes devraient connaître une baisse des subventions par habitant, en grande partie en raison de l'expiration des programmes limités dans le temps.

- La région économique de Toronto devrait connaître une diminution des subventions par habitant, de 196,49 dollars en 2024-2025 à 175,90 dollars en 2028-2029, en raison de l'expiration du programme Tarif unique et du soutien opérationnel au TLR de Finch Ouest et d'Eglinton Crosstown, partiellement compensée par une augmentation prévue de la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx.
- La région de Stratford – Bruce Peninsula devrait connaître une baisse des subventions par habitant, de 11,70 dollars en 2024-2025 à 8,57 dollars en 2028-2029, en grande partie en raison des subventions prévues dans le cadre du Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun qui sont inférieures à celles de son prédécesseur, le Programme de subventions pour les transports communautaires.
- Les régions de London, Windsor - Sarnia, Kingston – Pembroke et Ottawa devraient connaître des baisses inférieures à 1,23 dollar par habitant.

7. Annexe : Aperçu de la méthodologie

Le présent rapport s'appuie principalement sur des données fournies au BRF par le ministère des Transports de l'Ontario et Metrolinx, y compris les données de l'Association canadienne du transport urbain. Les données financières et d'achalandage historiques des organismes de transport en commun proviennent de ces sources pour la période 2018 à 2022. Le BRF a fait une estimation des données d'achalandage et financières pour un petit nombre d'organismes qui avaient des données incomplètes. Dans les chapitres 3 et 4, les chiffres 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. Sauf indication contraire, l'achalandage correspond à l'achalandage combiné des transports en commun classiques et spécialisés pour chaque organisme.

Au-delà de 2022, le BRF a fait une projection des subventions provinciales en s'appuyant sur un modèle économique et financier. Pour la subvention de fonctionnement de base de Metrolinx, le BRF a fait une projection des revenus de Metrolinx sur la base de l'achalandage et suppose que les tarifs augmenteront avec l'inflation. Les dépenses de fonctionnement augmentent en fonction des niveaux de service, de l'inflation et des conventions collectives. La subvention de fonctionnement de base est calculée en soustrayant le total des revenus de fonctionnement estimés et le produit des ventes d'actifs du total des dépenses de fonctionnement estimées, à l'exclusion des coûts d'intégration tarifaire.

Pour le programme Tarif unique, la projection du BRF concernant son coût est basée sur le nombre estimé de transferts et les tarifs de billetterie des organismes de transport en commun participant au programme. Le nombre de transferts augmente en fonction des prévisions d'achalandage du BRF, qui sont basées sur les prévisions d'achalandage établies par les municipalités et sur le modèle économique du BRF, qui incorpore les tendances vers le télétravail, ainsi que l'achalandage local et la croissance démographique dans chaque municipalité. La projection intègre également une petite incidence positive de la réduction des coûts tarifaires sur les transferts entre organismes et de l'achalandage global.

Le BRF prévoit la subvention du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence en se basant sur les prévisions de ventes d'essence et sur la croissance de la population.

Pour la CTON, la projection du BRF concernant les revenus, qui utilise la croissance démographique de la zone de desserte de l'organisme, suppose que les tarifs augmenteront avec l'inflation et incorpore les contrats de l'organisme pour les services de réparation et ferroviaires jusqu'en 2025-2026. La projection du BRF pour les dépenses intègre des hausses planifiées des niveaux de service et l'impact de l'inflation.

Pour les autres subventions provinciales de fonctionnement des transports en commun, les montants estimés sont basés sur les accords ou les lois en vigueur, comme indiqué dans leurs sections respectives au chapitre 5.

Le BRF estime les subventions par habitant pour les régions économiques en utilisant différentes approches, en fonction de chaque subvention. Pour Metrolinx et la CTON, le BRF attribue les subventions aux régions en se basant principalement sur l'achalandage estimé de leurs gares et arrêts respectifs⁵⁵. Pour le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence et l'Entente sur la relance sécuritaire, la répartition régionale est basée sur les allocations municipales réelles fournies par la province ou estimées par le BRF en utilisant les parts de population et d'achalandage. Enfin, les subventions pour le nouvel accord entre l'Ontario et Toronto sont allouées entièrement à la région économique de Toronto.

⁵⁵ La subvention de fonctionnement accordée à Metrolinx associée à l'administration du programme PRESTO est allouée sur la base de l'achalandage des organismes PRESTO participants.