



REPENSER LA MOBILITÉ URBAINE :

Offrir des options de transport plus abordables et plus équitables

Le transport est l'une des dépenses les plus importantes pour les ménages, avec le logement et l'alimentation. Il représente également la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada. Afin d'offrir aux Canadiens à faible revenu des options de transport abordables et utilisant des énergies propres, le gouvernement fédéral devrait réviser son programme de mesures incitatives pour les véhicules électriques et fournir un financement opérationnel durable pour les systèmes de transport en commun.

Près d'un million de personnes vivant dans les huit plus grandes villes du Canada étaient menacées de pauvreté en matière de transport en 2019, ce qui signifie qu'elles n'ont pas accès aux transports ou qu'elles n'ont pas les moyens de les payer. Sans un soutien accru, ces Canadiens risquent l'isolement social et économique. Les politiques de mobilité urbaine doivent mieux servir les ménages à faible revenu et tenir compte en priorité de leurs besoins sur la voie de la carboneutralité.

Avec la crise financière qui frappe les systèmes de transport en commun et l'introduction de réglementations nationales qui interdiront progressivement la vente de nouvelles voitures à essence d'ici 2035, il est temps de repenser le rôle du gouvernement fédéral dans le transport de passagers.

Pour parvenir à un système de transport plus équitable et à faible émission de carbone, le Conseil d'action sur l'abordabilité recommande au gouvernement fédéral de prendre deux mesures clés :

1 Réformer le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) afin de soutenir l'achat d'options de transport à moindre coût et sans émission, telles que les véhicules électriques d'occasion, les vélos électriques, les cyclomoteurs et les scooters électriques, et de réorienter les incitatifs afin de mieux soutenir les ménages à faible et à moyen revenus.

Pour gérer les coûts du programme et promouvoir l'équité, le gouvernement fédéral doit faire des acheteurs à faibles et moyens revenus les principaux bénéficiaires du programme et supprimer progressivement les rabais dans les points de vente pour les ménages à revenus plus élevés. Il doit également abaisser progressivement les limites de prix existantes pour les véhicules admissibles au programme.

2 Tirer parti du financement fédéral des transports en commun pour développer des services accessibles et abordables en fournissant des fonds d'exploitation pour augmenter la fréquentation.

Les fonds de fonctionnement permettraient aux systèmes de transport en commun de s'adapter aux nouveaux modes de déplacement et de se remettre des pertes de fréquentation liées à la pandémie, d'augmenter la fréquence des services et d'améliorer l'accessibilité des tarifs. Pour stimuler la croissance de la fréquentation et garantir un meilleur accès au logement, le

gouvernement doit également accélérer le déploiement du plan de financement permanent du transport en commun et mettre en place des exigences en matière de densité de logement à proximité des stations de transport en commun.

« Si nous rendons les transports en commun plus fiables, plus abordables et plus accessibles, les Canadiens ne seront plus obligés de conduire pour se rendre sur leur lieu de travail. De plus, aider les familles à faible ou moyen revenu à se procurer des moyens de transport propres leur permettra d'économiser de l'argent et de réduire leurs émissions. »

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

DE NOMBREUX CANADIENS SONT AUX PRISES AVEC LE MANQUE D'OPTIONS DE TRANSPORT ABORDABLES

Lorsqu'il s'agit de se déplacer, de nombreux Canadiens n'ont pas de choix abordables. Les transports en commun sont souvent non disponibles ou peu pratiques dans les zones où le logement est abordable, et les coûts pour les propriétaires de voiture augmentent.

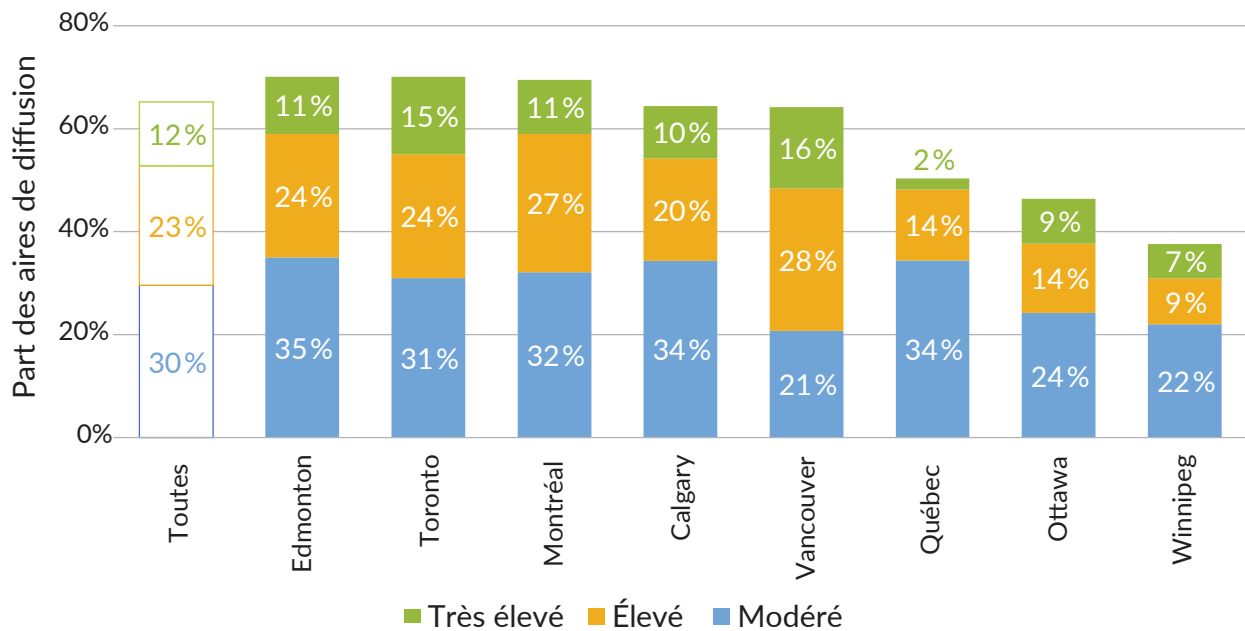
Il en résulte une pauvreté en matière de transport. Celle-ci survient lorsque les personnes n'ont pas accès à des moyens de transport abordables et accessibles (Kiss, 2022). Faute de pouvoir se rendre là où elles le souhaitent, les personnes confrontées à la pauvreté en matière de transport sont souvent victimes d'exclusion sociale et n'ont qu'un accès limité aux occasions d'emploi et aux services essentiels tels que les soins de santé et l'éducation.

Les ménages à faibles revenus sont particulièrement vulnérables à la pauvreté en matière de transport, car nombre d'entre eux n'ont pas les moyens de s'offrir un véhicule privé. D'autres facteurs, tels que le handicap, le fait d'avoir des enfants, le sexe et l'appartenance ethnique peuvent l'aggraver. Une étude réalisée en 2019 a révélé que 40 % de l'ensemble des résidents à faible revenu (près d'un million de personnes) des huit plus grandes villes du Canada étaient exposés au risque de pauvreté en matière de transport (Allen & Farber, 2019) (voir figure 1).

Le transport constitue l'un des coûts les plus importants pour les familles canadiennes. Comme le montre la figure 2, les dépenses de transport représentaient plus d'un quart du revenu avant impôt des ménages à très faible revenu au deuxième trimestre 2023.

Bien que les dépenses des ménages en matière de transport aient diminué à la suite de la pandémie, les gens reviennent maintenant en personne sur leurs lieux de travail et les temps de déplacement augmentent à nouveau. Entre janvier 2019 et janvier 2023, l'indice des prix à la consommation (IPC) pour les transports publics a augmenté de 17 %, tandis que les prix des transports privés ont augmenté de 21 % au cours de la même période (Statistique Canada, 2023a).

FIGURE 1. À TRAVERS LES PLUS GRANDES VILLES DU CANADA, PLUS DE 50 % DES QUARTIERS SONT MENACÉS PAR LA PAUVRETÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORTS



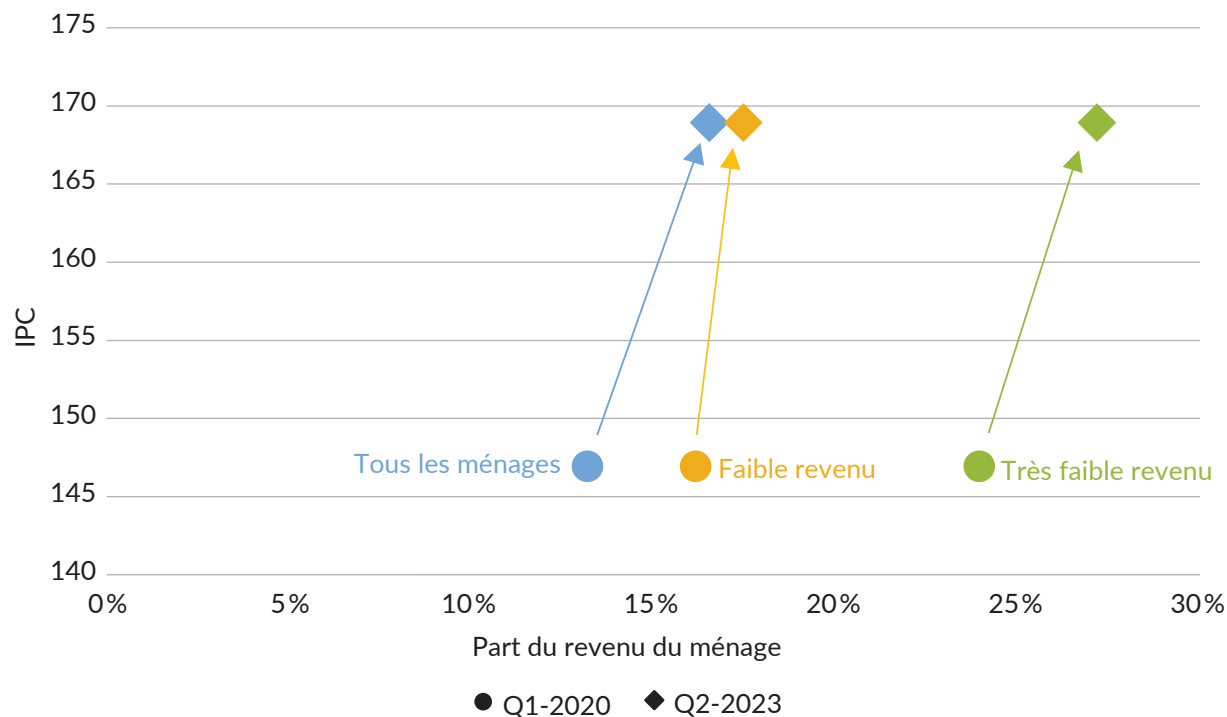
Source : Allen et Farber, 2019, à partir des données du recensement de 2016.

Note : Les barres représentent la part des aires de diffusion (AD) en fonction du risque d'être exposé à la pauvreté dans les transports pour les huit plus grandes villes du Canada en 2016. L'aire de diffusion est une unité géographique de recensement dont la population moyenne est comprise entre 400 et 700 habitants. Le risque d'être exposé à la pauvreté dans les transports pour une AD donnée a été obtenu en combinant une mesure de l'accès concurrentiel à l'emploi avec la part des personnes vivant sous le seuil de faible revenu ajusté à l'échelle régionale. Les zones où l'accès aux transports en commun est faible et où la proportion de résidents à faible revenu est élevée sont plus exposées au risque de pauvreté dans les transports.

Les coûts élevés des transports et du logement créent un paradoxe à l'égard de l'accessibilité financière. L'augmentation rapide du coût du logement pousse de plus en plus de Canadiens à vivre loin des centres urbains. Cette situation a conduit de nombreuses familles à faibles revenus à s'installer dans des endroits plus dépendants de l'automobile, où les services de transport en commun sont moins fréquents et où les trajets entre le domicile et le travail sont plus longs. De nombreux Canadiens à faibles revenus et racialisés sont confrontés à des « trajets extrêmes », c'est-à-dire des trajets qui durent plus d'une heure pour un aller simple (Allen et Farber, 2021).

Les Canadiens se retrouvent de plus en plus souvent devant un « paradoxe de l'abordabilité » : ils doivent choisir entre des logements moins chers dans les banlieues, où le manque de services de transport en commun rend indispensable la possession d'un véhicule personnel coûteux, et des logements plus chers dans les centres urbains, où l'accès à des transports en commun fiables peut potentiellement rendre l'automobile inutile (Kramer, 2018). Pour beaucoup, le choix de vivre plus loin des grands centres a conduit à un isolement social accru et à des désavantages sociaux aggravés, tel qu'un accès réduit aux emplois, aux services et à d'autres avantages (Allen et al., 2022).

FIGURE 2. L'INFLATION Pousse les ménages à consacrer une plus grande part de leur revenu aux transports



Source : Statistique Canada, Tableau 36-10-0124-01 and Tableau 18-10-0004-01.

Notes : L'axe des y représente l'indice des prix à la consommation des transports (IPC, indexé à 2002) et l'axe des x représente la part du revenu des ménages consacrée aux transports. Appliqué à tous les ménages et aux deux quintiles inférieurs de revenu des ménages pour les Q1-2020 et Q2-2023.

Le manque d'options de transport exacerbe les inégalités

Dans les dix plus grandes régions métropolitaines du Canada, les personnes racisées, les jeunes, les femmes, les immigrants et les personnes à faible revenu sont plus susceptibles d'utiliser les transports en commun pour se rendre au travail (Statistique Canada, 2022a). Il est donc essentiel de soutenir les systèmes de transport en commun pour favoriser un accès équitable aux options de transport.

En outre, une grande partie des personnes qui utilisent les transports publics effectuent des trajets en dehors des heures de pointe, notamment les travailleurs à faible revenu, qui sont disproportionnellement racisés (Palm et al., 2023). Pourtant, la plupart des systèmes de transport public sont conçus pour desservir les voyageurs qui se rendent dans un quartier commercial central et qui en reviennent, selon un horaire de neuf à cinq en semaine (Taylor et Morris, 2015).

À Montréal, les déplacements entre le domicile et le travail liés à l'emploi représentent moins de la moitié de tous les déplacements en transport en commun (Ravensbergen et al., 2023). Le deuxième type de déplacement le plus courant est le déplacement pour soins, qui

est effectué de manière disproportionnée par les femmes. Il s'agit d'activités telles que les courses, l'accompagnement des enfants et d'autres déplacements liés à l'entretien de la maison. La pandémie a prouvé que le transport public est un élément clé de la vie quotidienne et pas seulement un moyen de déplacement (Farber et al., 2022). Tout au long de la pandémie, la demande de transport en commun est restée forte dans les quartiers à faibles revenus où les travailleurs manuels et les travailleurs des services sont plus susceptibles de vivre (Free-mark et al., 2021).

Dans les trois plus grandes régions métropolitaines du Canada (Montréal, Toronto et Vancouver), seuls 12 à 16 % des déplacements sont effectués en transport en commun (Transportation Tomorrow, 2016 ; ARTM, 2018 ; TransLink, 2017). Dans les zones urbaines plus petites, où les arrêts de transport en commun sont plus rares et plus espacés (Statistique Canada, 2023a), la majorité des déplacements se font en voiture (Statistique Canada, 2022b).

Les estimations montrent que 20 à 40 % des habitants d'une communauté type ne peuvent pas, ne devraient pas ou préfèrent ne pas conduire pour la plupart de leurs déplacements (Litman, 2023). Il s'agit notamment des personnes handicapées, des personnes âgées qui ne conduisent pas ou ne devraient pas conduire, des adolescents, des ménages disposant d'un véhicule partagé. Pour certaines personnes, notamment celles dont la mobilité est réduite ou qui ont d'autres besoins particuliers, la conduite d'une voiture peut être la seule option viable pour se rendre là où elles doivent aller. Or, posséder et utiliser une voiture coûte de plus en plus cher.

Le prix médian d'un véhicule d'occasion, que les familles à faible ou à moyen revenu sont plus susceptibles d'acheter, a augmenté de 110 % entre 2019 et 2023, passant d'un peu moins de 19 000 dollars à environ 40 000 dollars (AutoTrader, 2023). Pour les véhicules neufs, les prix ont augmenté de près de 70 %, passant de 39 000 à 66 000 dollars au cours de la même période. En raison de la hausse des taux d'intérêt, les ménages ont de plus en plus de mal à payer leur voiture (Young et Fanjoy, 2023). Par rapport aux prix pré-pandémiques du début de 2020, le coût des mensualités a augmenté de 30 % pour les véhicules d'occasion et de 20 % pour les véhicules neufs (Alini, 2023).

LES TENDANCES ACTUELLES NE PERMETTENT PAS DE RÉALISER LES OBJECTIFS EN MATIÈRE D'ABORDABILITÉ OU DE CHANGEMENT CLIMATIQUE

De plus en plus de logements sont construits loin des centres-villes, les systèmes de transport en commun réduisent leurs services et augmentent leurs tarifs, et la taille des véhicules s'accroît. En conséquence, les coûts de transport des ménages augmentent. Ces tendances empêchent également le Canada d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de GES.

Les transports sont la deuxième source d'émissions de GES au Canada, avec 150 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone en 2021 (Environnement et Changement climatique Canada, 2023). Les déplacements des personnes (voitures, camionnettes, motocyclettes, autobus, trains et avions) ont représenté plus de la moitié de ces émissions.

Les émissions des véhicules à essence et à moteur diesel présentent des risques importants pour la santé, en particulier pour les enfants et les personnes âgées. Santé Canada estime que la pollution de l'air due à la circulation automobile a contribué à 1 200 décès prématurés et a entraîné des coûts socioéconomiques de 9,5 milliards de dollars en 2015 (Santé Canada, 2022).

Étalement urbain et déplacements domicile-travail

Les centres urbains se développent et les temps de trajet augmentent. En 2021, ce sont 73,7 % des Canadiens qui vivaient dans un grand centre urbain (Statistique Canada, 2022b). De 2016 à 2021, les banlieues intermédiaires (situées à 20 ou 30 minutes du centre-ville) ont connu une croissance importante ; ces zones se sont élargies de plus de 20 % à Edmonton, Calgary et Ottawa. Les banlieues éloignées (celles situées à 30 minutes ou plus du centre-ville) ont également connu une croissance. Ces zones se sont élargies de plus de 9 % à Toronto et à Vancouver, et de plus de 7 % à Montréal.

Entre mai 2021 et mai 2023, le nombre de travailleurs ayant à faire un trajet en voiture de plus d'une heure a augmenté de 51,7 % et représentait 7 % de tous ceux qui se déplacent en voiture (près de 900 000 personnes) (Statistique Canada, 2023c). Remarquons que ces longs trajets s'effectuent de plus en plus au sein des mêmes zones urbaines.

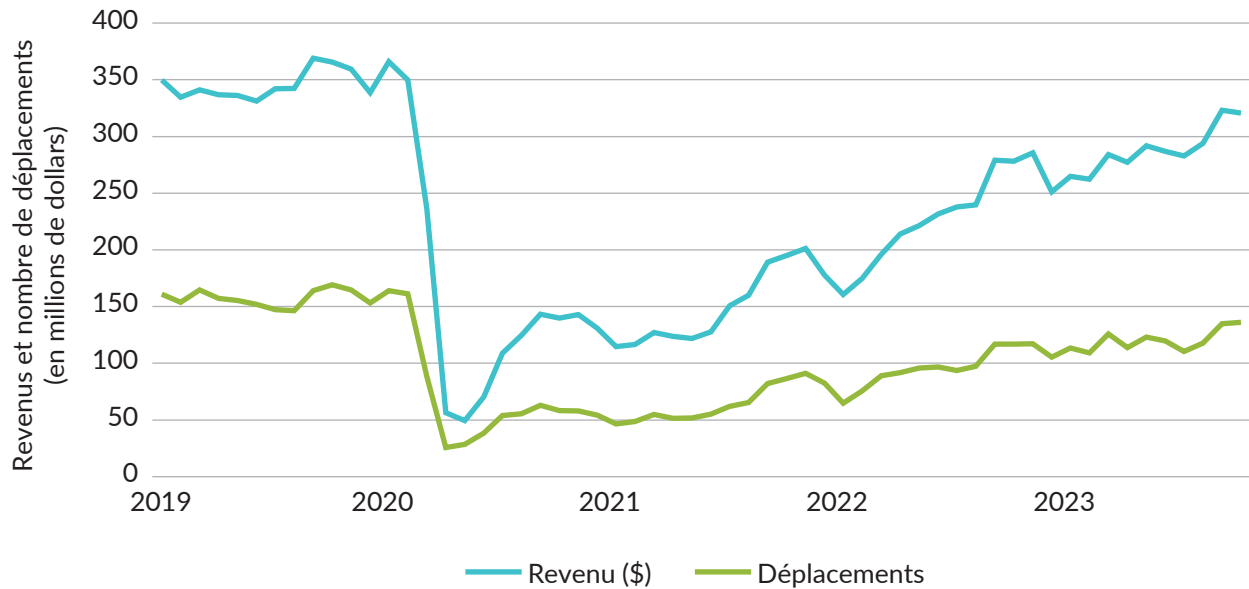
Le fait de parcourir de plus longues distances signifie que les ménages dépensent plus pour l'essence et que les voitures émettent plus de dioxyde de carbone. Cela se traduit également par une augmentation des embouteillages et de la pollution de l'air dans les zones urbaines.

Les systèmes de transport en commun et le manque à gagner

Les systèmes de transport public ont du mal à s'adapter aux modes de déplacement post-pandémiques (voir figure 3). Auparavant, les systèmes de transport se concentraient sur les déplacements de pointe des voyageurs et les budgets d'exploitation reposaient sur les recettes des passagers pour couvrir plus de la moitié des coûts (Association canadienne du transport urbain, 2020).

Pendant la pandémie, le gouvernement fédéral a fourni une aide au fonctionnement d'urgence aux agences de transport afin qu'elles puissent continuer à fournir des services aux travailleurs essentiels et à rétablir la fréquentation, mais cette aide a pris fin depuis, et le manque à gagner n'a été que partiellement comblé par certaines provinces.

FIGURE 3. LES RÉSEAUX DE TRANSPORT NE SE SONT PAS ENCORE COMPLÈTEMENT REMIS DE LA PANDÉMIE



Source : Statistique Canada, Tableau 23-10-0251-01.

Notes : Les lignes indiquent les recettes des transports publics (hors subventions) et les déplacements des passagers, de janvier 2019 à octobre 2023.

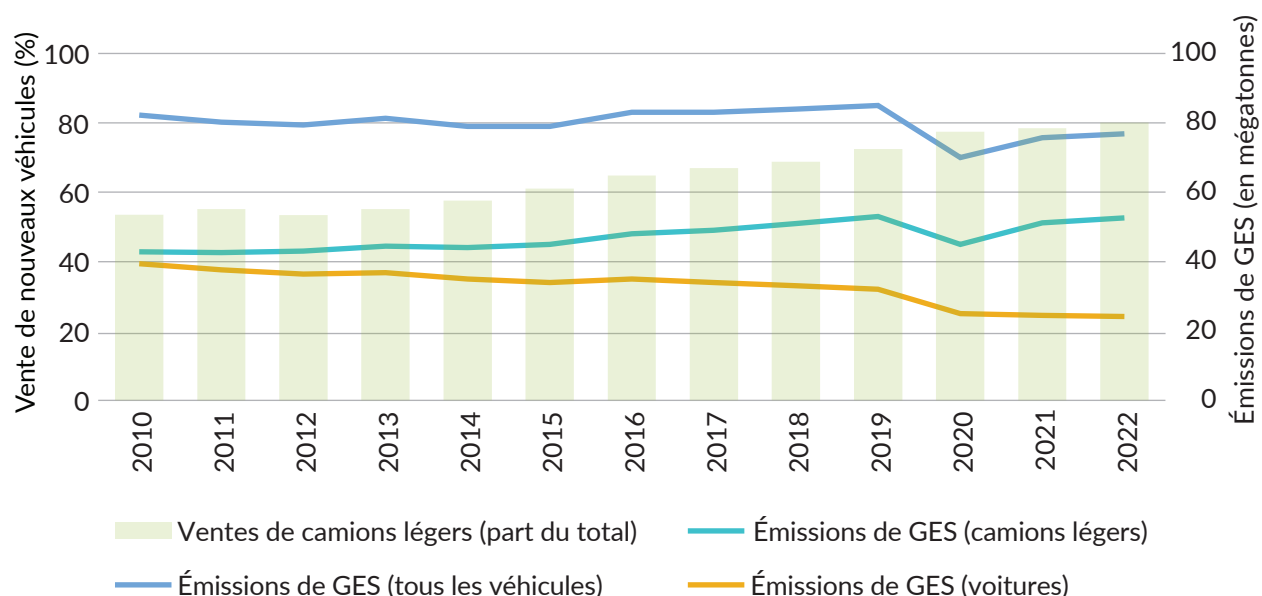
De nombreuses municipalités ont alors choisi de faire peser le fardeau sur les usagers en augmentant les tarifs de transports en commun et en réduisant les services. Pourtant, ces tendances entraînent une réduction encore plus importante de la fréquentation, ce qui conduit inévitablement à de nouvelles suppressions de trajets et à de nouvelles augmentations de tarifs (Freemark et Rennert, 2023).

Taille du véhicule et rendement énergétique

Les déplacements de passagers à l'aide de camions légers ont représenté un tiers des émissions totales de gaz à effet de serre provenant des transports en 2021 (Environnement et Changement climatique Canada, 2023). La part des camions légers (minifourgonnettes, véhicules utilitaires sport, camionnettes et fourgonnettes) en pourcentage de toutes les ventes de voitures neuves au Canada, a augmenté régulièrement, passant de 53 % en 2010 à 80 % en 2022 (Statistique Canada, 2023d).

En conséquence, le parc canadien de véhicules personnels présente la plus mauvaise économie de carburant de tous les grands marchés automobiles du monde, et la croissance des ventes de camions légers annule les gains en matière d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de GES (voir figure 4). Les camions légers ont un rendement énergétique inférieur à celui des autres modèles de voitures, produisent plus d'émissions et sont plus coûteux pour leurs propriétaires.

FIGURE 4. LA CROISSANCE DES VENTES DE CAMIONS LÉGERS ANNULE LES RÉDUCTIONS DE GES



Source : Statistique Canada, Tableau 20-10-0002-01 et Institut climatique du Canada, s. d.

Notes : Les barres correspondent aux ventes de camions légers par rapport à l'ensemble des ventes de véhicules à moteur (axe de gauche), tandis que les lignes correspondent aux émissions de GES des transports par source (axe de droite). Les camions légers comprennent les minifourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les camionnettes et les fourgonnettes.

Tendances positives

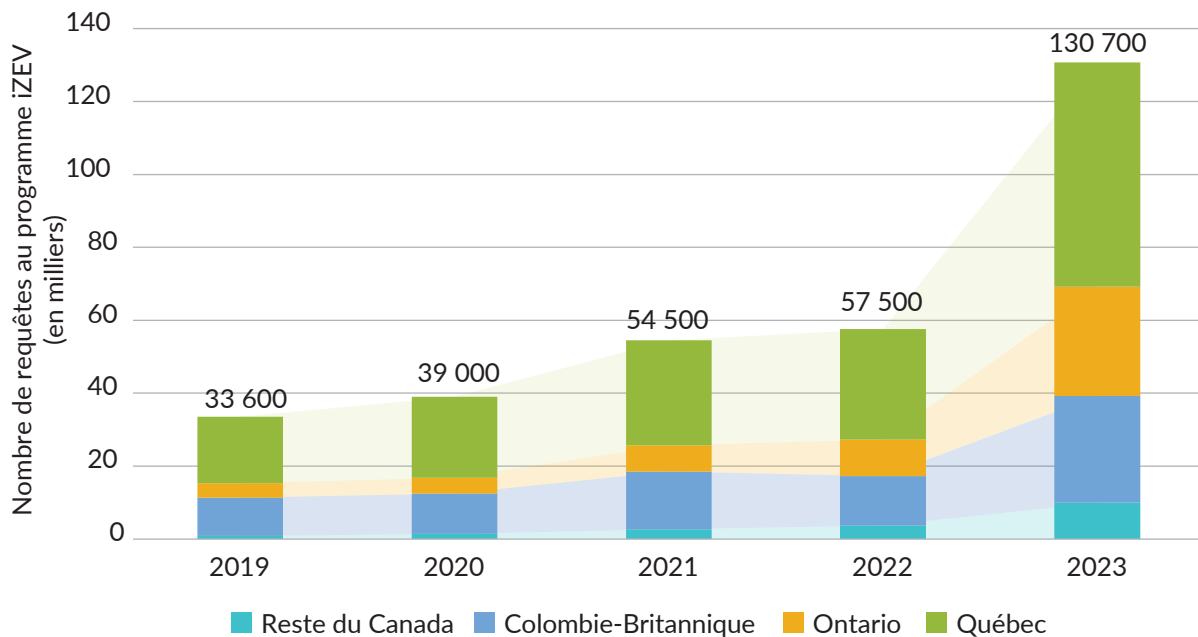
Il existe toutefois certaines tendances positives. Le nombre de nouvelles immatriculations de véhicules électriques à batterie (VE) et de véhicules hybrides rechargeables est en constante augmentation, atteignant 13,3 % du marché au troisième trimestre 2023. S&P Global Mobility (2023) prévoit que les véhicules à zéro émission représenteront 25 % du marché canadien d'ici 2025.

Le programme fédéral d'incitation pour les véhicules à zéro émission (iVZE) offre jusqu'à 5 000 dollars aux particuliers qui achètent de nouveaux véhicules à zéro émission auprès de concessionnaires enregistrés au Canada. Entre 2019 et 2023, les demandes annuelles auprès du programme d'incitation ont passées d'environ 34 000 à 114 000 (voir figure 5). La modélisation suggère que le maintien des subventions existantes jusqu'en 2035 coûterait près de 27,3 milliards de dollars (Axsen et Bhardwaj, 2022). Au fur et à mesure que le marché canadien des VE se développe, il sera essentiel que le programme iVZE évolue et fournisse un soutien plus ciblé aux ménages à faible ou moyen revenu.

APPROCHES ET LACUNES DE LA POLITIQUE ACTUELLE

Tous les ordres de gouvernement ne parviennent pas à améliorer l'accès aux transports, leur accessibilité financière et leur durabilité. Les systèmes de transport public sont en difficulté

FIGURE 5. LE TAUX D'ADOPTION DU PROGRAMME D'INCITATION POUR LES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSIONS A AUGMENTÉ DE MANIÈRE SUBSTANTIELLE EN 2023



Source : Transport Canada, 2023.

Notes : Les barres indiquent le nombre de nouvelles demandes pour des véhicules iZEV par province ou territoire de résidence du bénéficiaire, 2019-2023.

et ont besoin de plus de fonds d'exploitation pour offrir des services supplémentaires et augmenter le nombre d'utilisateurs. Les mesures provinciales telles que les réductions des taxes sur l'essence profitent principalement aux ménages aisés, vont à l'encontre des efforts de réduction des émissions et privent les gouvernements des recettes nécessaires pour investir dans des solutions. Enfin, le principal programme fédéral visant à encourager l'achat de véhicules électriques n'est pas applicable aux personnes à faible revenu.

L'accent mis sur le financement du capital laisse de nombreux bus à l'arrêt

En 2016, le gouvernement fédéral a lancé le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC), qui comprend 23,5 milliards de dollars d'investissements en capital pour les systèmes de transport en commun. Le programme s'est engagé à partager 40 % des coûts des projets d'investissement par le biais d'accords bilatéraux fédéraux-provinciaux-territoriaux. Malgré la promesse de ces investissements historiques, le service de transport public par habitant est aujourd'hui inférieur de 7 % pour le Canadien moyen à ce qu'il était lors du lancement du programme (Association canadienne du transport urbain, 2022). Les systèmes de transport public n'ont tout simplement pas suivi la croissance de la population.

Comme le PIIC ne finance que les investissements en capital et non les dépenses d'exploitation, un nombre croissant d'autobus restent inutilisés dans les garages. Par exemple, la Toronto Transit Commission compte 172 bus, 44 tramways et 13 rames de métro qui restent inutilisés en raison d'un manque de chauffeurs (Elliott, 2023). Dans l'ensemble du pays, on estime à 1 700 le nombre d'autobus immobilisés.

En 2021, le gouvernement fédéral s'est engagé à fournir 3 milliards de dollars par année pour le financement permanent du transport en commun à partir de 2026-2027 par le biais du fonds permanent pour le transport en commun, mais il ne financera que les projets d'investissement et non les opérations (Infrastructure Canada, 2022).

Sans une source prévisible et stable de financement opérationnel, les municipalités dont les budgets sont serrés ont du mal à supporter ce fardeau. Les collectivités locales ne perçoivent que 10 % de l'ensemble des recettes fiscales (OCDE, 2021), mais sont responsables de 60 % des infrastructures du Canada (Johal, 2019). Les municipalités paient déjà 75 % des coûts d'exploitation des transports en commun (Association canadienne du transport urbain, 2023). Les régions qui dépendent principalement des services d'autobus, y compris la plupart des petites et moyennes villes du Canada, sont touchées de manière disproportionnée, car chaque autobus a besoin d'un chauffeur et la main-d'œuvre constitue le plus important coût d'exploitation du transport en commun.

Les réductions de la taxe sur les carburants profitent essentiellement aux riches

En réponse à l'augmentation des prix de l'énergie et aux problèmes d'accessibilité, certains gouvernements provinciaux ont réduit les taxes sur les carburants afin d'alléger la pression des prix pour les consommateurs. Cependant, ces politiques ont souvent un impact régressif, bénéficiant principalement aux personnes les plus riches parce que celles-ci conduisent davantage. Les réductions des taxes sur les carburants vont également à l'encontre des politiques climatiques telles que le prix du carbone, et entraînent un manque à gagner en termes de recettes fiscales nécessaires pour soutenir les services publics (Samson et al., 2022).

Des recherches récentes menées par Trevor Tombe et Jennifer Winter (2023) montrent que les impôts indirects tels que les taxes de vente, les taxes sur les carburants et la taxe fédérale sur le carbone ont un impact minime sur les prix à la consommation. Ils estiment que l'impact cumulé de toutes les augmentations d'impôts indirects sur les prix à la consommation entre janvier 2015 et octobre 2023 n'a été que de 0,6 %. Une analyse de l'Institut climatique du Canada montre que les exemptions à la taxe carbone, telles que l'exemption récemment annoncée par le gouvernement fédéral pour le mazout résidentiel, causent une augmentation des émissions et aggravent la situation des ménages à faible revenu en raison de la réduction des rabais accordés dans le cadre du programme Paiement de l'incitatif à agir pour le climat (Sawyer et Beugin, 2023).

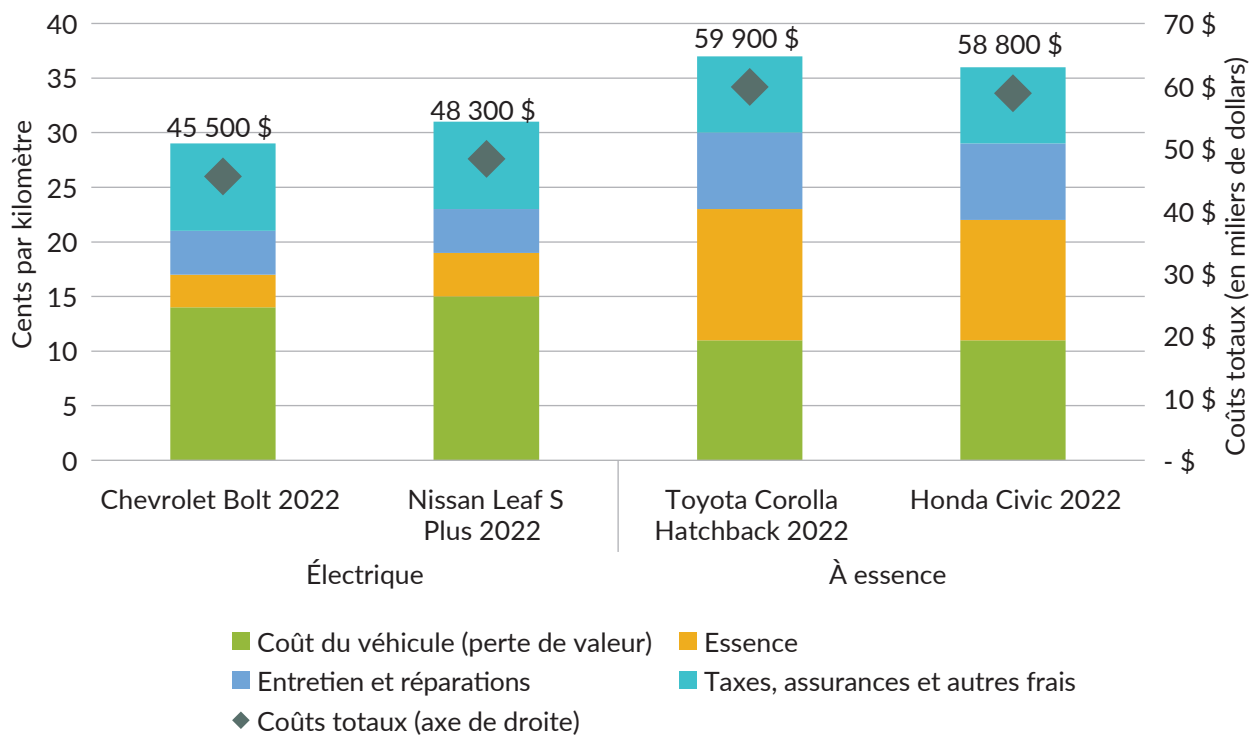
Les incitatifs sur les VZE ne répondent pas aux besoins des ménages à faibles revenus.

Les véhicules à zéro émission (VZE) ont actuellement un coût initial plus élevé que leurs équivalents à essence, mais leurs coûts d'exploitation et d'entretien à long terme sont plus faibles, ce qui contribue à une réduction substantielle des émissions de carbone et à des économies à long terme pour leurs propriétaires (voir figure 6) (McNamara et al., 2023).

Transports Canada encourage l'adoption de VZE par le biais du programme iVZE. Ce programme ne répond toutefois pas aux besoins des ménages à faible revenu.

Les ménages à faibles revenus sont plus susceptibles d'acheter des voitures d'occasion. Les VZE d'occasion peuvent offrir des réductions importantes par rapport aux modèles plus récents. Cependant, ils ne sont pas actuellement admissibles au programme fédéral iVZE. Plusieurs autres juridictions, dont les États-Unis, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador, les incluent.

FIGURE 6. LES VÉHICULES À ZÉRO ÉMISSIONS PEUVENT AVOIR UN COÛT INITIAL RELATIVEMENT PLUS ÉLEVÉ, MAIS LEURS COÛTS D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN À LONG TERME SONT MOINS ÉLEVÉS



Source : Clean Energy Canada, 2022.

Notes : Les coûts totaux de possession supposent une moyenne de 20 000 km par an pendant huit ans, en fonction des prix de détail moyens de l'essence entre avril 2021 et mars 2022 et des prix moyens de l'électricité résidentielle en 2021. Les coûts totaux de possession sont arrondis à la centaine la plus proche.

Le programme iVZE n'est pas non plus soumis à un critère de revenu. Par conséquent, les ménages à revenu élevé en sont les principaux bénéficiaires. De nombreux acheteurs à revenus élevés achètent un VE indépendamment des subventions gouvernementales, ce qui signifie que le gouvernement subventionne en fait un comportement existant (Sheldon et Dua, 2019). Des études ont montré que 90 % de tous les crédits d'impôt pour les VE sont distribués aux 20 % des revenus les plus élevés (Borenstein et Davis, 2016) et sont principalement distribués dans les quartiers les plus aisés (Guo & Kontou, 2021).

Les consommateurs à faible ou moyen revenus sont généralement plus hésitants quant à l'achat d'un VE. Lier les incitations aux revenus permettrait de mieux influencer leurs décisions d'achat (DeShazo et al., 2017). Certaines juridictions, comme la Colombie-Britannique et la Californie, testent déjà leurs incitations à l'achat de VE en fonction des revenus, en ajustant leurs programmes pour se concentrer sur les ménages à faibles revenus à mesure que l'adoption des VZE augmente.

Le programme iVZE ne s'applique pas non plus aux nouvelles formes de micromobilité sans émissions, comme les vélos électriques, les cyclomoteurs et les quadricycles, malgré la croissance de la demande pour ces formes de mobilité. En Colombie-Britannique, la remise sur les vélos électriques en fonction des revenus a suscité un vif intérêt, atteignant une inscription excédentaire huit heures seulement après son lancement (The Energy Mix, 2023). À l'échelle mondiale, l'adoption des VZE a déjà permis de réduire la demande de pétrole de près de 1,7 million de barils par jour en 2022, dont 61 % pour les véhicules à deux et trois roues (BloombergNEF, 2022).

La nouvelle réglementation canadienne sur les véhicules exigera que tous les nouveaux véhicules légers vendus soient à zéro émission d'ici 2035. La modélisation suggère que cette réglementation peut faire baisser le prix d'un VZE d'environ 20 % par rapport à la trajectoire de référence actuelle en encourageant davantage d'investissements dans la recherche et le développement de véhicules et de batteries, ce qui permettra de mettre sur le marché des modèles plus abordables (Axsen et Bhardwaj, 2022). Au fur et à mesure que les exigences canadiennes en matière de ventes de VZE augmenteront, les rabais joueront un rôle moins important dans la stimulation de la demande de VE et les incitations à grande échelle deviendront insoutenables sur le plan financier.

LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL PEUT AIDER À FOURNIR DES OPTIONS DE TRANSPORT PLUS ABORDABLES

Alors que les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux sont en première ligne pour résoudre les problèmes de transport au Canada, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important dans deux domaines clés. Il peut réformer son programme iVZE afin de mieux soutenir les ménages à faible et moyen revenus. Il peut également ajuster son financement des transports publics afin de fournir des fonds d'exploitation qui ciblent mieux l'accessibilité et

l'abordabilité, et des fonds d'investissement qui sont liés à de meilleurs résultats en matière de logement et de climat.

Recommandation n° 1 : Réformer le programme iVZE pour qu'il se concentre sur les ménages à faible et moyen revenus

À mesure que le marché des VE se développe et que des modèles plus économiques deviennent disponibles, le programme iVZE doit offrir un soutien ciblé aux acheteurs à revenu faible ou moyen qui achètent des VE dans les segments abordables du marché. Il peut également être utilisé pour encourager des formes nouvelles et innovantes de modes de mobilité sans émissions, offrant ainsi davantage de choix aux Canadiens.

- Élargir le champ d'application du programme pour inclure les VZE d'occasion**

Le programme doit étendre l'admissibilité aux VZE d'occasion. Dans d'autres juridictions où les VZE d'occasion sont couverts, il n'y a généralement qu'une seule incitation autorisée pour chaque véhicule d'occasion (vérifiée avec le numéro d'identification du véhicule), appliquée uniquement chez les concessionnaires enregistrés et assortie d'une obligation de tester les performances de la batterie. Les États-Unis ont fixé à 25 000 dollars américains (34 000 dollars canadiens) le prix maximum des véhicules VZE d'occasion admissibles à l'incitation et les acheteurs peuvent déterminer l'admissibilité des véhicules d'occasion aux crédits d'impôt en saisissant le numéro d'identification du véhicule dans un outil de recherche en ligne (Internal Revenue Service, 2023).
- Abaisser progressivement la limite de prix pour les véhicules achetés grâce à des incitations iVZE**

Les analystes de l'industrie ont observé que les prix des VZE sont influencés par les limites de prix fixées par le gouvernement fédéral pour les véhicules admissibles dans le cadre du programme iVZE (Kennedy, 2023). Les prix limites actuels varient entre 55 000 et 70 000 dollars selon les modèles. L'abaissement progressif des limites de prix existantes pourrait encourager les constructeurs automobiles à commercialiser des VE plus abordables sur le marché canadien.
- Accorder plus de soutien aux ménages à faibles revenus**

Le programme doit réaffecter les fonds existants de manière plus équitable en accordant davantage de soutien aux ménages à revenus faibles et moyens et en supprimant progressivement les incitations destinées aux ménages plus aisés. La Californie a fixé un plafond de revenu pour l'admissibilité à son programme de rabais VZE, et la Colombie-Britannique a fait de même tout en augmentant le montant du rabais pour les acheteurs à faible revenu.
- Soutenir l'achat de moyens de transport à moindre coût et sans émissions**

Le programme iVZE devrait être élargi pour inclure les fauteuils de mobilité et les quadricycles, ainsi que les véhicules à deux ou trois roues tels que les scooters électriques, les vélos électriques et les scooters. Plus de la moitié des trajets entre le domicile et le travail effectués en voiture, en camion ou en camionnette font moins de 10 kilomètres, et 32 % font 5 kilomètres ou moins (Statistique Canada, 2017). Le remplacement des plus gros véhicules pour ces courts trajets par des scooters et des vélos électriques pourrait

améliorer considérablement les embouteillages et réduire les émissions. En Colombie-Britannique, les remises sur les vélos électriques en fonction du revenu vont de 350 à 1 400 dollars (BC Electric Bike Rebate Program, s. d.). La Californie offre jusqu'à 1 000 dollars pour les vélos électriques ordinaires et jusqu'à 1 750 dollars pour les vélos électriques cargos ou adaptés (California E-Bike Incentive Project, s. d.).

Recommandation n°2 : Tirer parti du financement fédéral des transports en commun pour développer des services de transport en commun accessibles et abordables qui s'harmonisent aux objectifs en matière de logement et de climat.

Le gouvernement fédéral peut utiliser le soutien au financement de l'exploitation pour améliorer la qualité des services de transport en commun et augmenter le nombre d'utilisateurs. Les investissements à long terme peuvent être mis à profit pour garantir l'intégration des décisions de financement en matière de logement, de climat et de transport.

- **Accélérer le développement du fonds permanent pour les transports publics**

L'un des principaux motifs de la demande pour les transports en commun est la fréquence des passages et la proximité des services (Redman et al., 2013 ; Diab et al., 2020). Accroître le soutien du gouvernement fédéral aux opérations serait un moyen rapide et efficace d'augmenter la fréquentation en permettant aux systèmes de transport en commun de remettre en marche leurs véhicules inutilisés. Ceci est particulièrement important pour les petites et moyennes villes qui dépendent des autobus.

Le soutien au financement de l'exploitation peut être assuré par le plan fédéral proposé de financement permanent pour les transports publics. Le gouvernement doit accélérer le financement promis dans le cadre du programme en le faisant passer de 2026-27 à 2024-2025 afin que les agences de transport locales puissent commencer à embaucher des conducteurs et des opérateurs dès que possible.

En s'inspirant du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, le gouvernement fédéral doit fournir ce financement en tenant compte des différences régionales, notamment de la croissance démographique prévue et de la capacité des infrastructures municipales. Il doit également exiger un partage des coûts avec les provinces pour les grands projets. À l'instar du Fonds pour le développement des collectivités du Canada, la source permanente de financement d'Infrastructure Canada, le plan de financement permanent pour les transports publics doit offrir un financement prévisible et à long terme directement aux municipalités (Association canadienne du transport urbain, 2021).

Le financement de l'exploitation permettra aux systèmes de transport d'améliorer le service en dehors des périodes de pointe et de mieux répondre aux besoins de déplacement des groupes en quête d'équité. Les villes doivent être autorisées à utiliser les fonds d'exploitation pour réduire les tarifs payés par les usagers des transports publics et pour mettre en place des tarifs réduits pour les personnes à faibles revenus.

- **Lier les résultats en matière de logement et de climat aux investissements dans les transports publics**

Lors de l'attribution des fonds destinés aux transports en commun, le gouvernement fédéral peut s'inspirer du succès du Fonds pour accélérer la construction de logements, un programme qui fournit des fonds directement aux gouvernements locaux pour augmenter l'offre de logements. Le plan de financement permanent pour les transports publics peut également fournir des incitations directement aux municipalités qui atteignent les objectifs fédéraux en matière d'accessibilité au logement, de réduction de la pauvreté et de réduction des GES par le biais de projets de transport.

Les grands projets d'investissement financés par le plan de financement permanent pour les transports publics devraient comprendre des « accords de politiques de soutien » qui reconnaissent la compétence des municipalités en matière de politique d'aménagement du territoire tout en encourageant les changements qui garantiraient la réussite des projets de transport en commun. Il pourrait s'agir d'exigences en matière de densité de logement, de l'élimination des exigences minimales en matière de stationnement autour des stations de transport en commun et de l'amélioration des points de correspondance pour les bus, les piétons et les cyclistes. L'augmentation de l'offre de logements à proximité des stations rapprocherait un plus grand nombre d'utilisateurs d'options de transport accessibles et favoriserait l'augmentation du nombre d'utilisateurs.



Pour soutenir les objectifs climatiques, le gouvernement fédéral doit exiger que tous les nouveaux véhicules de transport en commun achetés avec des fonds fédéraux ne produisent pas d'émissions. Afin de garantir l'équité du développement axé sur les transports en commun, les municipalités qui reçoivent des fonds fédéraux pour de grands projets de transport en commun doivent également être tenues de mettre en place des plans d'action visant à prévenir le déplacement des résidents.

Les gens ont besoin d'un plus grand nombre de choix en matière de transport à faible émissions de carbone qui conviennent à leur vie et à leur porte-monnaie. L'expérience prouve que lorsque les gens disposent de meilleures options de mobilité, plus abordables et à faible émissions de carbone, ils les utilisent. En leur offrant des moyens fiables, abordables et durables de se rendre là où ils doivent aller, on leur permet de mieux maîtriser leurs dépenses, leur temps et leur bien-être.

LES LIENS AVEC D'AUTRES PRIORITÉS EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE

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

Des transports en commun bien planifiés peuvent jouer un rôle important dans l'avancement des projets de logements abordables. La mise à disposition de moyens de transport efficaces et accessibles, intégrés aux programmes de logements abordables, peut réduire les coûts pour les ménages, améliorer l'accès aux possibilités d'emploi et aux activités sociales, et réduire la nécessité de posséder une voiture, ce qui est bon pour le budget des ménages et pour l'environnement.

Les secteurs à haute densité de logement planifiés en fonction des transports en commun réduisent la dépendance à l'égard de la voiture et les distances à parcourir. Pour ceux qui doivent absolument prendre la voiture, le passage à des VZE peut réduire les coûts d'entretien et d'exploitation tout en diminuant les émissions. Les projets immobiliers qui comprennent des programmes de covoiturage pour les véhicules électriques et des stations de recharge pour les options de micromobilité peuvent nécessiter moins de places de stationnement, ce qui peut réduire les coûts de développement et les loyers. Des logements et des moyens de transport plus abordables améliorent le budget des ménages, réduisent la pollution de l'air et diminuent les émissions. La réduction de toutes ces dépenses libère des fonds pour l'alimentation et réduit ainsi l'insécurité alimentaire.

Remerciements

Cette note politique a été élaborée dans le cadre d'un exercice de collaboration auquel ont participé plusieurs personnes et organisations. La recherche et la rédaction ont été menées par Environmental Defence sous la direction de Nate Wallace, gestionnaire du programme de transport propre, avec le soutien de l'Institut de recherche en politiques publiques (IRPP) sous la direction de Rachel Samson, vice-présidente à la recherche, d'Abigail Jackson, associée de recherche, Ricardo Chejfec, analyste principal de données et Rosanna Tamburri, rédactrice-révisrice principale. L'analyse préliminaire a été effectuée par Zakayo Kisava. La coordination éditoriale et la traduction française ont été assurées par Étienne Tremblay, la correction d'épreuves par Françoise Miquet, la production par Chantal Létourneau, la direction artistique et l'illustration de la page 15 par Anne Tremblay.

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

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

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

Pour citer ce document : Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024. Repenser la mobilité urbaine : Offrir des options de transport plus abordables et plus équitables, Note d'information, Montréal, Institut de recherche en politiques publiques.

RÉFÉRENCES

- Alini, E., 2023. « Car-shopping this summer? Brace for a double-whammy of high prices and high loan rates », *The Globe and Mail*, <https://www.theglobeandmail.com/investing/personal-finance/household-finances/article-car-shopping-this-summer-brace-for-a-double-whammy-of-high-prices-and/>.
- Allen, J. et S. Farber, 2019. « Sizing up transport poverty: A national scale accounting of low-income households suffering from inaccessibility in Canada, and what to do about it », *Transport Policy*, vol. 74, p. 214-23. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.018>.
- Allen, J. et S. Farber, 2021. « Suburbanization of transport poverty », *Annals of the American Association of Geographers*, vol. 111, no 6, p. 1833-50. <https://doi.org/10.1080/24694452.2020.1859981>.
- Allen, J., Palm, M., Tiznado-Aitken, I. et S. Farber, 2022. « Inequalities of extreme commuting across Canada », *Travel Behaviour and Society*, vol. 29, p. 42-52, <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.05.005>.
- ARTM, 2018. *Enquête Origine-Destination 2018*, Autorité régionale de transport métropolitain, <https://www.artm.quebec/planification/enqueteod/>.
- Association canadienne de transport urbain, 2020. Canadian Conventional Transit Statistics: 2019 Operating Data.
- Association canadienne de transport urbain, 2022. *Revenue Vehicle Kilometres per Capita (2016-2022)*, Données obtenues sur demande.
- Association canadienne de transport urbain, 2023. 2022 Canadian Conventional Transit Statistics.
- AutoTrader, 2023. *Price Index, June 2023*, <https://editorials.autotrader.ca/media/4aoc3kqd/2023-q2.pdf>.
- Axsen, J. et C. Bhardwaj, 2022. *Modelling a zero-emission vehicle standard and subsidies in Canada's light-duty vehicle sector (2023-2035), Prepared for Environmental Defence and Équiterre by the Sustainable Transportation Action Research Team (START)*, Université Simon Fraser, https://environmentaldefence.ca/wp-content/uploads/2022/11/Clean_Car_Standard_Technical_Report_FINAL-ENG-.pdf.
- BC Electric Bike Rebate Program, s. d., *What is my rebate?*, <https://bcebikerebates.ca/myrebate/>.
- Berjisian, E. et A. Bigazzi, 2019. *Summarizing the impacts of electric bicycle adoption on vehicle travel, emissions, and physical activity*, Research on Active Transportation Lab, Université de la Colombie-Britannique, https://civil-reactlab.sites.olt.ubc.ca/files/2019/07/BerjisianBigazzi_ImpactsofE-bikes_Report_July2019.pdf.
- BloombergNEF, 2022. *Zero-emission vehicles factbook: A BloombergNEF special report prepared for COP27*, Bloomberg Philanthropies. p. 23, https://assets.bbhub.io/professional/sites/24/2022-COP27-ZEV-Transition_Factbook.pdf.
- Borenstein, S. et L. W. Davis, 2016. « The distributional effects of U.S. clean energy tax credits », *Tax Policy and the Economy*, vol. 30, no 1, p. 191-234, <https://doi.org/10.1086/685597>.
- California E-Bike Incentive Project, s. d. *E-Bike Incentive Project eligibility*, <https://ebikeincentives.org/eligibility/>.
- Clean Energy Canada, 2022. *The true cost*. <https://cleanenergycanada.org/report/the-true-cost/>
- DeShazo, J.R., Sheldon, T. L., et T. R. Carson, 2017. « Designing policy incentives for cleaner technologies: Lessons from California's plug-in electric vehicle rebate program », *Journal of Environmental Economics and Management*, vol. 84, p. 18-43. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2017.01.002>.
- Diab, E., Kasraian, D., Miller, E. J. et A. Shalaby, 2020. « The rise and fall of transit ridership across Canada: Understanding the determinants », *Transport Policy*, vol. 96, p. 101-112. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.07.002>.
- Elliott, M., 2023. « Why hundreds of TTC buses sit idle at rush hour despite millions in government funding », *Toronto Star*. <https://www.thestar.com/opinion/contributors/2023/04/18/why-hundreds-of-ttc-buses-sit-idle-at-rush-hour-despite-millions-in-government-funding.html>.
- Environnement et Changement climatique Canada, 2023. *Greenhouse gas emissions*, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/en/environnement-climate-change/services/environmental-indicators/greenhouse-gas-emissions.html>.
- Farber, S., Farvolden, J., Mohazab, J., et M. Palm, 2022. « Mobilizing justice: COVID-19 and equitable transportation », Université de Toronto, School of Cities. *Cities Research Insights*, vol. 1, no 5, https://schoolofcities.utoronto.ca/wp-content/uploads/2023/04/CityResearchInsights_v1.5.pdf.

- Freemark, Y., González-Hermoso, J., Morales-Burnett, J., Shankar, P., Alias, C. et H. Persaud, 2021. *On the horizon: Planning for post-pandemic travel*, Urban Institute and the Center for Neighborhood Technology, préparé pour la American Public Transportation Association, <https://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/on-the-horizon-planning-for-post-pandemic-travel/>.
- Freemark, Y. et L. Rennert, 2023. *Surmounting the fiscal cliff: Identifying stable funding solutions for public transportation systems*, Urban Institute, <https://www.urban.org/research/publication/surmounting-fiscal-cliff>.
- Guo, S. et E. Kontou, 2021. « Disparities and equity issues in electric vehicles rebate allocation », *Energy Policy*, vol. 154, <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2021.112291>.
- Infrastructure Canada, 2022. *Document de mobilisation : Le financement permanent du transport en commun au Canada*, Gouvernement du Canada, <https://www.infrastructure.gc.ca/alt-format/pdf/transit-transport/ptf-engagement-paper-fptc-doc-mobilisation-fr.pdf>.
- Institut climatique du Canada, s. d. *Estimations préliminaires des émissions nationales : Données préliminaires indépendantes pour le Rapport d'inventaire national*, <https://440megatonnes.ca/fr/estimations-preliminaires-emissions-nationales/>.
- Internal Revenue Service, 2023. *Used clean vehicle credit*. United States Federal Government. <https://www.irs.gov/credits-deductions/used-clean-vehicle-credit>.
- Johal, S., 2019. *The case for growing the Gas Tax Fund: A report on the state of municipal finance in Canada*, Fédération canadienne des municipalités, <https://fcm.ca/sites/default/files/documents/resources/report/the-case-for-growing-the-gas-tax-fund.pdf>.
- Kennedy, D., 2023. *How ZEV rebates might be affecting MSRPs of green vehicles*, AutoNews, <https://canada.autonews.com/electric-vehicles/how-zev-rebates-might-be-affecting-msrps-green-vehicles>.
- Kiss, M., 2022. *At a glance: Understanding transport poverty*, European Parliament, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA\(2022\)738181_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf).
- Kramer, A., 2018. « The unaffordable city: Housing and transit in North American cities », *Cities*, vol. 83, p. 1-10, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.05.013>.
- Litman, T., 2023. *Evaluating transportation equity: Guidance for incorporating distributional impacts in transport planning*, Victoria Transport Policy Institute, www.vtppi.org/equity.pdf.
- McNamara, K., Pauer, S., Elbrecht, J., et T. Melanson, 2023. *A clean bill: Making the switch to clean energy cuts carbon and cost from household energy bills*, Clean Energy Canada. <https://cleanenergycanada.org/report/a-clean-bill/>.
- Organisation de coopération et de développement économiques, 2021. *Tax revenue as percentage of total general government tax revenue*, OECD Fiscal Decentralisation Database, <https://www.oecd.org/tax/federalism/fiscal-decentralisation-database/>.
- Palm, M., Allen, J., et S. Farber, 2023. « Shifted out: The well-being and justice implications of evening and night commuting », *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 122, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103875>.
- Ravensbergen, L., Fournier, J., et A. El-Geneidy, 2023. « Exploratory analysis of mobility of care in Montreal, Canada », *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2677, no 1, p. 1499–1509, <https://doi.org/10.1177/03611981221105070>.
- Redman, L., Friman, M., Gärling, T., et T. Hartig, 2013. « Quality attributes of public transport that attract car users: A research review ». *Transport Policy*, vol. 25, p. 119–127. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.11.005>.
- Samson, R., Drummond, D., et P. Phillips, 2022. « Cutting to the chase on fossil fuel subsidies », Institut climatique du Canada, <https://institutclimatique.ca/publications/subventions-pour-les-combustibles-fossiles/>.
- Santé Canada, 2022. *Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes*, Gouvernement du Canada, https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-99-2022-eng.pdf.
- Sawyer, D. et D. Beugin, 2023. « Nouvelle analyse : l'élimination de la tarification du carbone sur les combustibles de chauffage, ou comment augmenter les émissions et appauvrir les Canadiens », Institut climatique du Canada, <https://climateinstitute.ca/removing-carbon-price-increase-emissions-canadians-worse-off/>.

- Sheldon, T. L. et R. Dua, 2019. « Measuring the cost-effectiveness of electric vehicle subsidies ». *Energy Economics*, vol. 84, <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2019.104545>.
- Statistique Canada, 2017. *Recensement de 2016*, Tableau 98-400-X2016328, Gouvernement du Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/catalogue/98-400-X2016328>.
- Statistique Canada, 2022a. « La croissance et l'étalement des grands centres urbains du Canada se poursuivent », *Le Quotidien*, 9 février, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220209/dq220209b-fra.htm>.
- Statistique Canada, 2022b. *Census profile, 2021 Census of Population*, Gouvernement du Canada, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm>.
- Statistique Canada, 2023a. « Tendances des prix : 1914 à aujourd'hui », Outil de visualisation des données de l'Indice des prix à la consommation, Gouvernement du Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/2018016/cpilg-ipcgl-fra.htm>.
- Statistique Canada, 2023b. « Accès facile au transport en commun au Canada », *Le Quotidien*, 11 juillet, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230711/dq230711b-fra.htm>.
- Statistique Canada, 2023c. Le navettage en automobile et en transport en commun augmente en 2023. *Le Quotidien*, 22 août, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230822/dq230822b-eng.htm>.
- Statistique Canada, 2023d. *Ventes de véhicules automobiles neufs, selon le genre de véhicule*, Tableau : 20-10-0002-01, 18 avril, Gouvernement du Canada, https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=2010000201&request_locale=fr.
- S&P Global Mobility, 2023. *Canadian automotive insights*. https://cdn.ihsmarkit.com/www/prot/pdf/1123/EV-Canadian-Newsletter-Q3-2023-2-page-with-JC-questions_Chris.pdf.
- Taylor, B. D., et E. A. Morris, 2015. « Public transportation objectives and rider demographics: Are transit's priorities poor public policy? », *Transportation*, vol. 42, p. 347-67, <https://doi.org/10.1007/s11116-014-9547-0>.
- The Energy Mix, 2023. « Thousands on wait list for B.C. e-bike rebate », <https://www.theenergymix.com/thousands-on-wait-list-for-b-c-e-bike-rebate/>.
- Tombe, T., et J. Winter, 2023. « Emissions pricing, inflation, and affordability in British Columbia », *Energy & Environmental Policy Trends*, University of Calgary School of Public Policy.
- TransLink, 2017. *2017 trip diary*, Metro Vancouver Region, https://public.tableau.com/app/profile/translink/viz/Trip_Diary_2017/TripDiary2017.
- Transports Canada, 2023. *Statistiques du Programme iVZE*, Gouvernement du Canada, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/programme-incitatifs-vehicules-zero-emission-vehicules-admissibles/statistiques-programme-ivze>.
- Transportation Tomorrow, 2016. *2016, 2011, 2006, 1996 & 1986 travel summaries for the GTHA* Université de Toronto, http://www.dmg.utoronto.ca/pdf/tts/2016/2016TTS_Summaries_GTHA.pdf.
- Young, R., et J. Fanjoy, 2023. *A luxury we cannot afford to squander: North America needs to back radically cheaper electric vehicles*, Scotiabank Global Economics, <https://www.scotiabank.com/ca/en/about/economics/economics-publications/post.other-publications.insights-views.electric-vehicle-demand--october-11--2023-.html>.