

Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada

2006

La demande de transport public augmente au Canada sous l'impulsion de la croissance démographique en milieu urbain, de la croissance économique solide, d'une sensibilisation aux problèmes environnementaux et de la hausse des frais d'entretien des véhicules. Quatre-vingt pour cent des Canadiens vivent dans les villes et 67 % de l'emploi total au Canada se situe dans 25 régions métropolitaines. Le programme urbain a pris de l'importance dans les politiques publiques récemment car il devient de plus en plus évident que les villes sont les moteurs de la croissance économique de la nation. Selon la Fédération canadienne des municipalités, les principales villes du pays représentent au moins 50 % du PIB de leur province et, globalement, environ les deux tiers du PIB du Canada (source : Fédération canadienne des municipalités, « *Nos villes, notre futur* », juin 2006). Pour atteindre ses objectifs nationaux, le gouvernement fédéral doit accorder la priorité à l'investissement dans l'infrastructure des villes, notamment le transport public.

Le transport public est un service essentiel qui contribue au bien-être d'une ville. La proximité au transport public augmente la valeur des propriétés résidentielles et commerciales voisines. L'investissement en transport public stimule l'économie en créant et en maintenant les emplois dans la région et chaque dollar investi est multiplié dans l'économie. Le transport public peut également contribuer à réduire la partie du budget des ménages consacrée au transport et, par conséquent, augmenter considérablement le revenu disponible des ménages canadiens. À Montréal, par exemple, l'investissement dans le transport public contribue près d'un milliard de dollars en valeur ajoutée à l'économie chaque année et permet aux ménages d'économiser 570 millions de dollars par an (source : Chambre de commerce du Montréal métropolitain, « *Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal* », décembre 2004).

La présence de réseaux de transport public efficaces accroît le nombre de travailleurs et de consommateurs pour les entreprises, tout en offrant aux navetteurs des options de transport améliorées. Selon Statistique Canada, bien que la majorité des emplois se situent au centre-ville des centres urbains, un nombre croissant d'emplois se situent dans les régions suburbaines mal desservies par le transport public. Cette situation posera sûrement un enjeu aux villes dont les rues sont déjà congestionnées aux périodes de pointe, à mesure que les tendances traditionnelles des navetteurs évolueront.

La congestion accrue des routes empêche le Canada d'attirer de nouveaux investissements et de rester concurrentiel. Récemment, Transports Canada a estimé que le coût annuel total de la congestion (en dollars de 2002) atteint entre 2,3 milliards de dollars et 3,7 milliards de dollars pour les principales zones urbaines du Canada (source : Transports Canada, « *Le coût de la congestion urbaine au Canada* », mars 2006). La congestion entrave la circulation et la productivité. Ce fait est particulièrement évident à Montréal et à Toronto, où certaines sections des autoroutes sont congestionnées comme à l'heure de pointe toute la journée.

La congestion nuit également à la santé des Canadiens, car elle augmente la pollution de l'air et le smog. Le gouvernement fédéral estimait en 2000 que la pollution de l'air peut être liée à 5 000 décès prématurés chaque année dans onze grandes villes canadiennes (source : Bureau du vérificateur général du Canada, « *2000 — Rapport de la commissaire à l'environnement et au développement durable* », 2000). En empruntant les transports publics plutôt que leur voiture, les gens créent 65 % de moins d'émissions de gaz à effet de serre. Lorsqu'on leur pose la question, 92 % des Canadiens vivant en milieu urbain croient que le transport public contribue à faire de leur collectivité un endroit meilleur, plus sain où vivre (source : Vision Research, « *The Public Cares about Public Transit: VIP Makes an Impact* », Canadian Transit

Forum, octobre 2002). Le transport public est une arme puissante pour le contrôle du changement climatique et la réduction des émissions nuisibles qui affectent la santé publique. Il aiderait également les Canadiens à empocher 200 millions de dollars en économies d'énergie d'ici à 2030 si le Canada atteignait ou excédait ses cibles de Kyoto (source : Suzuki Foundation et Climate Action Network of Canada, *Kyoto and Beyond*, octobre 2002).

La construction de réseaux de transport rapides, abordables et fiables dans les villes encouragerait un virage modal qui réduirait la congestion, accélérerait la circulation des marchandises et améliorerait la qualité de vie des Canadiens.

Les villes canadiennes sont chargées d'offrir des services de transport public mais n'ont pas les ressources nécessaires au maintien, et à plus forte raison, à l'expansion des transports publics pour répondre aux besoins croissants de la population. Les villes comptent présentement sur l'impôt foncier pour financer leurs services de transport public. Cependant, vu que l'impôt foncier n'augmente pas parallèlement à l'économie comme le revenu ou les taxes de vente, les municipalités ne sont pas bien positionnées, fiscalement parlant, pour effectuer les investissements à longue échéance requis par le transport public. Confrontées aux demandes croissantes d'autres services municipaux, bon nombre de villes ont reporté d'importants travaux d'entretien et d'expansion de l'infrastructure. L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) estime que les réseaux de transport public du Canada auront besoin d'un investissement en immobilisations de 20,7 milliards de dollars entre 2006 et 2010 pour répondre à la demande croissante de transport public au pays.

Le gouvernement fédéral a commencé à reconnaître l'importance du transport public pour la croissance économique du pays :

- Le nouveau pacte pour les collectivités prévoit le partage avec les municipalités de 2 milliards de dollars de recettes tirées de la taxe sur le carburant chaque année d'ici à 2010 lorsque sa mise en œuvre sera terminée. On ignore toutefois quelle proportion de la taxe ira aux commissions de transport car chaque municipalité peut octroyer la taxe sur le carburant à différents projets d'infrastructure écologiquement viable. Le transport public est en concurrence avec l'infrastructure des routes, de l'eau et des déchets. Certaines grandes villes, notamment Montréal, Vancouver et Toronto, consacrent la taxe fédérale sur le carburant au transport public. Bon nombre de commissions de transport pourraient devoir utiliser les fonds pour maintenir et améliorer les services de transport public mais être à court d'argent pour financer l'expansion du réseau pour répondre à l'augmentation du nombre d'utilisateurs.
- Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique prévoyant l'octroi de 30 % des fonds à des projets de transport public a été renouvelé jusqu'en 2011 avec un supplément de 2 milliards de dollars. Bien que la majorité du financement original de 4 milliards de dollars ait été affectée, on ignore quelle proportion des 2 milliards additionnels sera accordée à des projets de transport public.
- L'octroi de 800 millions de dollars additionnels au transport public, prévu dans le budget du Parlement minoritaire de 2005-2006, se termine cette année. Le financement était fondé uniquement sur le nombre d'utilisateurs. L'argent a été octroyé aux municipalités pendant une période de deux ans commencée le 1^{er} avril 2005. Rien n'indique que ce financement continuera à l'avenir.
- La nouvelle Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun de 900 millions de dollars annoncée dans le budget fédéral de 2006 appuiera les dépenses, notamment pour le transport rapide, les autobus urbains, la technologie et autres usages tels que les voies réservées aux véhicules ayant plusieurs occupants. Cette fiducie pourrait constituer le fondement d'une stratégie nationale sur le transport, mais le financement est octroyé

uniquement si le budget fédéral affiche un excédent de 2 milliards de dollars. Les autres détails n'ont pas encore été finalisés.

Fort d'excédents budgétaires réguliers, le gouvernement fédéral a la possibilité de créer un programme national d'investissement en transport public solide, semblable à ceux des États-Unis et de l'Europe. Il y a une différence frappante dans le niveau et la prévisibilité du soutien fédéral accordé au transport public au Canada et aux États-Unis. Depuis 1998, le gouvernement américain a dépensé 56,5 milliards de dollars pour le transport public et il investira 32 milliards de plus jusqu'en 2009. Par habitant, l'investissement en transport public des États-Unis aura augmenté progressivement de 22 \$CAN en 2000 à 38 \$CAN en 2009 (source : calculs de la Chambre de commerce de Toronto à partir des données de la SAFETEA-LU).

Jusqu'à tout récemment, le gouvernement fédéral du Canada a joué un très petit rôle dans le transport public. Entre 2000 et 2004, l'investissement du Canada en transport public s'est établi à environ 10 \$ par tête. Grâce aux programmes de financement fédéral temporaires des deux prochaines années, l'investissement augmentera à 31 \$ par tête en 2006 et 2007, mais il chutera rapidement à 19 \$ en 2008 et à 9 \$ en 2009 lorsque les principaux programmes de financement prendront fin (sources : calculs de la Chambre de commerce de Toronto à partir des données de l'ACTU et d'Infrastructure Canada).

En Europe, les instances supérieures assument entre 15 et 30 % des frais d'exploitation des transports publics et entre 30 et 100 % des besoins en capital. Des études menées en Europe ont révélé que le fait d'encourager un virage modal du transport privé au transport public pourrait entraîner des économies annuelles de 560 milliards d'euros en accidents de la route, en congestion et en pollution dans l'Union européenne. En outre, chaque euro investi dans le transport public génère un avantage économique de 1,5 euro pour la société (source : International Association of Public Transit, août 2004).

Des organismes fédéraux ont recommandé un financement stable pour le transport public. Par exemple, la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie a recommandé un investissement fédéral d'un milliard de dollars par an sur dix ans dans le transport urbain des villes canadiennes, particulièrement des zones urbaines en expansion, afin d'accroître le nombre d'utilisateurs et d'encourager une utilisation plus intense du sol (source : Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, *La qualité de l'environnement dans les villes canadiennes : Le rôle du gouvernement fédéral*, 2003). En outre, le Groupe de travail sur les transports urbains a recommandé au gouvernement fédéral de prévoir un financement durable, prévisible et à long terme pour l'infrastructure du transport (source : mis sur pied en 2003 par le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière).

Un engagement spécial, stable à l'égard du transport public permettra aux commissions de transport d'élaborer des plans à long terme qui permettront de stimuler l'économie, de mieux desservir les utilisateurs des services de transport public et d'instaurer la confiance nécessaire pour attirer les investisseurs du secteur privé. Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique pourrait servir de véhicule pour le financement de projets de transport public, car il se concentre sur des secteurs essentiels à la croissance économique et à la qualité de vie.

L'investissement dans le transport public bénéficie à tous les secteurs de l'économie et ses bienfaits économiques vont bien au-delà de l'investissement initial. S'il se dotait d'un programme de transport public national, le Canada pourrait affronter le 21^e siècle muni des fonds nécessaires au maintien de l'infrastructure actuelle et au développement de nouveaux réseaux de transport public qui permettraient de réduire la congestion, d'augmenter la mobilité des Canadiens et de renforcer l'économie.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral :

1. Si la conjoncture fiscale le permet, accorde un montant additionnel d'un milliard de dollars par an au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique pour appuyer l'investissement en transport public au Canada.
2. En collaboration avec les instances provinciales et territoriales, prenne des mesures en vue de faciliter et d'encourager l'investissement privé dans les projets d'infrastructure, particulièrement par le truchement de partenariats entre les secteurs public et privé.