

**Mémoire présenté au Comité permanent des finances de la
Chambre des communes**

Consultations prébudgétaires 2012 du gouvernement fédéral

Transmis à
Guyanne Desforges, greffière du Comité

par
William Hamilton
Coprésident, Calgary TransitCamp

1110 11 Street SW, pièce 1505
Calgary T2R 1S5
+1 403 462 6333
William.Hamilton@shaw.ca

pour le compte de
Jeremy Barretto, secrétaire général
William Hamilton, coprésident
Chris Larsen
Peter Schreyvers
David Winkler

Date de transmission :
12 août 2011

par courriel à FINA@parl.gc.ca

Résumé

Calgary TransitCamp représente un regroupement de défenseurs du transport en commun et de chercheurs dont la finalité est de faire en sorte que l'utilisation du transport en commun devienne un réflexe tout naturel pour les Calgariens. Notre organisme enquête sur les problèmes de transport en commun et présente des solutions pour les régler.

La recommandation formulée par Calgary TransitCamp au Comité permanent des finances de la Chambre des communes vise à ce que le gouvernement fédéral alloue trois cents par litre à même la taxe perçue sur le carburant afin de couvrir les dépenses en immobilisations engagées pour la construction des infrastructures de transport en commun à Calgary et dans l'ensemble du Canada. D'après des chiffres publiés en 2010 sur les ventes de carburant réalisées à l'échelle nationale, les recettes fédérales tirées de la taxe sur le carburant auraient atteint 5,7 milliards de dollars au Canada, dont 904 millions de dollars en Alberta. Les recettes fédérales dégagées qui en résultent, y compris 271 millions de dollars en Alberta, dont la part de Calgary s'établirait à 79 millions de dollars, serviraient à financer la construction d'un ensemble de travaux applicables aux transports en commun à Calgary qui seront essentiels pour assurer l'efficacité et la durabilité des opérations de transport public dans cette ville. Calgary TransitCamp effectue cette recommandation car il estime que le besoin d'obtenir une source stable et fiable de financement pour les dépenses de capital des infrastructures de transport en commun à Calgary et dans les autres villes canadiennes est profond, et que les retombées pour les résidents vivant en milieu urbain, les administrations financières municipales et le gouvernement du Canada compenseront amplement l'investissement du Parlement dans ses municipalités.

Calgary TransitCamp souhaite remercier les membres et le personnel du Comité permanent des finances de la Chambre des communes de lui permettre de déposer le présent mémoire dans le cadre du processus de consultation publique préalable au budget fédéral de 2012. En tant qu'unité de l'organisme bénévole d'engagement municipal CivicCamp, Calgary TransitCamp représente un regroupement de défenseurs du transport en commun et de chercheurs dont la finalité est de faire en sorte que l'utilisation du transport en commun devienne un réflexe tout naturel pour les Calgariens. Pour atteindre cet objectif, les membres de Calgary TransitCamp s'engagent à encourager les directions municipales, les usagers du transport en commun et les représentants élus à prendre part au processus global plus vaste visant à enquêter sur les problèmes de transport en commun et à présenter des solutions qui amélioreront la durabilité, l'efficacité, l'efficience et l'utilité du transport en commun à Calgary pour l'ensemble des citoyens. Avec cette mission à l'esprit, nous avons choisi d'informer les membres du Comité de la nécessité et de l'importance pour le gouvernement fédéral d'allouer trois cents par litre à même la taxe perçue sur le carburant afin de couvrir les dépenses en immobilisations engagées pour les infrastructures de transport en commun à Calgary et dans l'ensemble du Canada.

Pour illustrer la nature du problème auquel sont confrontés Calgary et d'autres villes canadiennes pour financer les dépenses en capital du transport public, et pour expliquer pourquoi Calgary TransitCamp a finalement recommandé de dégager une part des recettes tirées de la taxe sur le carburant du Trésor fédéral afin de permettre aux municipalités de combler le manque de fonds, il importe d'examiner de plus près les sommes que le gouvernement fédéral perçoit à la pompe chaque année. Les données de Statistique Canada révèlent, qu'en 2010, les Canadiens ont acheté 40,56 milliards de litres d'essence automobile et 16,70 milliards de litres de carburant diesel, soit, au total, 57,26 milliards de litres de carburants imposables¹. À titre de comparaison, en 2006, les Canadiens ont acheté 38,65 milliards de litres d'essence automobile et 16,61 milliards de litres de carburant diesel, soit, au total, 55,26 milliards de litres de carburants imposables cette année-là. À un taux de taxe fédérale de 10 cents sur chaque litre de carburant vendu, les Canadiens auraient contribué pour un total national de 5,726 milliards de dollars aux caisses du pays en taxes sur le carburant et le diesel, ce qui correspond à une hausse de 3,26 % par rapport à notre contribution totale en 2006. Il est intéressant de souligner que, dans ce contexte, le taux de croissance de la population canadienne qui s'est établi à 5,81 % pour la période 2006-2011² a dépassé nettement le taux auquel les recettes tirées de la taxe sur le carburant a augmenté durant la même période. Ces chiffres sont assurément un indicateur que les Canadiens utilisent des moyens de transport autres que l'automobile.

La même série de chiffres applicables à l'Alberta s'avère encore plus intéressante. Les données de Statistique Canada sur les ventes de carburant révèlent, qu'en 2010, les Albertains ont acheté 5,41 milliards de litres d'essence automobile et 3,63 milliards de litres de diesel

¹ Statistique Canada (2011). « Ventes de carburants destinés aux véhicules automobiles, par province et territoire ». URL : <http://www40.statcan.ca/l02/cst01/trade37c-fra.htm>

² Statistique Canada (2011). « Tableaux pour la croissance de la population : Canada, provinces et territoires, 2010 – Tableau A1-1 ». URL : <http://www.statcan.gc.ca/pub/91-209-x/2011001/article/11508/tbl-pop-tbl-fra.htm#a1>

automobile, soit un total de 9,04 milliards de litres de carburants imposables cette année-là³. À titre de comparaison, en 2006, les automobilistes de l'Alberta ont acheté 5,14 milliards de litres de carburant automobile et 3,37 milliards de litres de diesel automobile, soit un total de 8,51 milliards de litres de carburants imposables cette année-là. En se fondant sur un taux d'imposition de dix cents par litre sur chaque litre de carburant vendu, les Albertains ont contribué pour un total de 904 millions de dollars à l'échelle de la province aux caisses du pays en taxes sur l'essence et le diesel, ce qui correspond à une augmentation de 6,23 % de notre contribution totale en 2006. Ce qui surprend le plus à propos de ces résultats, c'est que le taux de croissance de 11 % de la population albertaine enregistré pour la période 2006-2011 était aussi nettement supérieur au taux auquel les recettes tirées de la taxe sur le carburant a augmenté durant la même période⁴. En outre, il est plutôt révélateur que l'augmentation de la population de Calgary, laquelle est passée de 991 579 en 2006⁵ à 1 090 936 en 2011⁶, représente un taux d'augmentation sur cinq ans de 10,02 %.

La tâche de transporter tout juste plus de 17 % de la population toujours croissante de Calgary vers leur lieu de travail⁷ — environ 45 % de la population active de Calgary travaillant dans les tours de bureaux au centre-ville de Calgary⁸ — incombe à Calgary Transit, une unité fonctionnelle du ministère des Transports de cette municipalité. En 2010, le budget de fonctionnement de Calgary Transit s'élevait à 277,5 millions de dollars, dont 47 % était financé au moyen des tarifs des billets, des laissez-passer mensuels et d'autres titres de transport; les recettes publicitaires et autres revenus auxiliaires ont contribué pour 6 % du budget de fonctionnement de l'organisme, tandis que les 47 % restants ont été financés à l'aide des crédits d'impôt municipaux⁹. L'organisme exploite 965 autobus au diesel de tailles diverses ainsi que 160 véhicules électriques légers sur rail¹⁰ afin d'offrir 2,34 heures annuelles de service par habitant à quelque 94,4 millions de passagers en 2010¹¹. Le système léger sur rail C-Train qui s'étend sur 46 kilomètres et qui comprend 36 stations est particulièrement important pour les opérations de Calgary Transit. En moyenne, ce système assure actuellement le transport quotidien de 276 000 passagers entre le centre-ville de Calgary et des destinations situées au

³ Statistique Canada (2011). « Ventes de carburants destinés aux véhicules automobiles, par province et territoire ». URL : <http://www40.statcan.ca/l02/cst01/trade37c-fra.htm>

⁴ Statistique Canada (2011). « Tableaux pour la croissance de la population : Canada, provinces et territoires, 2010 – Tableau A1-10 ». URL : <http://www.statcan.gc.ca/pub/91-209-x/2011001/article/11508/tbl/pop-tbl-fra.htm#a10>

⁵ Ville de Calgary (2006). « 2006 Civic Census Overview ». URL : <http://www.scribd.com/doc/34737548/2006-Calgary-Census>

⁶ Ville de Calgary (2011). « 2011 Civic Census Results ». URL : http://www.calgary.ca/docgallery/bu/cityclerks/2011_census_result_book.pdf

⁷ Ville de Calgary (2011). « 2011 Civic Census Results ». URL : http://www.calgary.ca/docgallery/bu/cityclerks/2011_census_result_book.pdf

⁸ Ville de Calgary (2010). « Mobility Monitor, April 2010: Issue 36 ». URL : http://www.calgary.ca/docgallery/bu/trans_planning/data/2010/mobility_monitor_april_web.pdf

⁹ Ville de Calgary (2011). « Item LPT2011-77 Attachment 1: Calgary Transit Funding and Fare Strategy ». URL : <http://agendaminutes.calgary.ca/sirepub/mtgviewer.aspx?meetid=237&doctype=MINUTES>

¹⁰ Calgary Transit (2011). « Fleet Information ». URL : http://www.calgarytransit.com/html/fleet_information.html

¹¹ Calgary Transit (2011). « Statistics ». URL : <http://www.calgarytransit.com/html/statistics.html>

sud, au nord-ouest et au nord-est de la ville¹². Outre les rénovations et les agrandissements effectués au quai de la gare ferroviaire au centre-ville — qui font partie d'une tranche de financement de 154 millions de dollars, dont 51,3 millions de dollars ont été versés par Fonds Chantiers Canada en 2009¹³ —, trois projets d'agrandissement couvrant 13,4 kilomètres de voies et comprenant neuf stations C-Train sont en train d'être exécutés en étapes afin d'augmenter de 33 % le nombre de passagers par heure et d'ajouter 40 000 passagers par jour entre 2012 et 2014¹⁴.

Pourtant, la demande de services de transport en commun efficaces à Calgary augmente de façon proportionnelle à la croissance de la population de la ville, et un certain nombre de dépenses en immobilisations indispensables dont les coûts semblent à première vue très élevés et qui sont nécessaires pour veiller à l'efficacité et à la productivité du transport en commun à Calgary, demeurent non capitalisés¹⁵. Un de ces projets, le Eighth Avenue Subway, vise à réduire la congestion découlant de la fusion de deux lignes C-Train en place en un ensemble commun de voies et de quais au centre-ville¹⁶, et au moins trois stations souterraines de train léger sur rail et 1 600 mètres de tunnels, de voies et d'installations connexes nécessiteraient des fonds de 550 millions de dollars pour les dépenses de capital¹⁷. La ligne de train léger sur rail dans le secteur centre-nord, qui se trouve actuellement à l'étape de planification avancée pour la construction et la mise en service à plus long terme, comprendrait une zone desservie en croissance (de 145 800 résidents en 2005 à 314 000 en 2040¹⁸), et les liaisons rapides vers le centre-ville et vers d'autres secteurs de Calgary réduiraient la nécessité d'effectuer 1 700 trajets en autobus par jour le long de la Centre Street¹⁹. Ce projet comprendrait plusieurs étapes, y compris la construction possible de deux stations souterraines de train léger sur rail, 2 200 mètres de tunnels, de voies et d'installations connexes, neuf stations de train léger sur rail à l'air libre et 13 100 mètres de voies et de signaux à l'air libre. L'ensemble des fonds exigés pour les dépenses de capital visant l'achèvement de la ligne de train léger sur rail dans le secteur centre-nord s'élèveraient à 1 061 millions de dollars²⁰. En revanche, l'achèvement de la ligne de train léger sur rail dans le secteur sud-est représente sans aucun doute le projet le plus urgent. La ville de Calgary et la province de l'Alberta ont d'ailleurs reconnu l'importance de ce projet en

¹² Calgary Transit (2011). « Technical Information ». URL :

http://www.calgarytransit.com/html/technical_information.html

¹³ Transports Canada (2010). « Calgary Transit ». URL : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/surface-transit-projets-Calgary-Transit-1780.htm>

¹⁴ Ville de Calgary (2011). « Transit Projects ». URL :

http://www.calgary.ca/portal/server.pt/gateway/PTARGS_0_0_780_237_0_43/http%3B/content.calgary.ca/CCA/City+Hall/Business+Units/Transportation+Infrastructure/Transit+projects/Transit+projects.htm

¹⁵ Hoback (2008). « Sensitivity Analysis of Light Rail Transit Unit Capital Costs ». URL : <http://eng-sci.udmercy.edu/programs/eng/civil-environmental/research/transit-research/08-0024.pdf>

¹⁶ Calgary Transit (2010). « Calgary LRT Network Plan ». URL :

http://www.calgarytransit.com/pdf/ct_lrt_network_plan.pdf

¹⁷ CTV News (2009). « Mayor asks for over \$3-billion for infrastructure projects ». URL :

http://calgary.ctv.ca/servlet/an/local/CTVNews/20090115/CGY_Mayor_Infrastructure_090115/20090116/?hub=CalgaryHome

¹⁸ Calgary Transit (2006). « North Central Calgary Transit Corridor Review ». URL :

http://www.calgarytransit.com/pdf/north_central_calgary_transit_corridor_review.pdf

¹⁹ Calgary Transit (2011). « North Central LRT ». URL :

http://www.calgarytransit.com/html/north_central_lrt.html

²⁰ Hoback (2008).

s'engageant à verser des fonds municipaux de 244,8 millions de dollars et des fonds provinciaux de 489,6 millions de dollars au cours des dix prochaines années dans le cadre du Green Transit Incentives Program de la province, lequel aurait comme première étape la construction de huit stations couvrant une superficie de 11 300 mètres²¹; la deuxième étape consisterait à construire trois stations souterraines de train léger sur rail au centre-ville et 1 100 mètres de tunnels, de voies et d'installations connexes²². La dernière étape viserait le secteur sud-est de la ville et verrait la construction de six stations de train léger sur rail à l'air libre et 13 000 mètres de voies et de signaux à l'air libre. Les exigences de financement brutes pour l'achèvement des trois étapes de la ligne de train léger sur rail dans le secteur sud-est seraient de l'ordre de 1 911 millions de dollars²³, pour des exigences de financement nettes s'établissant à 1 177 millions de dollars.

Les Calgariens et les usagers du transport public dans l'ensemble du pays considèrent qu'il est urgent de répondre à ces besoins immédiats en matière d'infrastructures de transport public. En allouant trois cents par litre de la taxe fédérale perçue à la pompe sur l'essence et le carburant diesel, comme le préconise Calgary TransitCamp, le gouvernement du Canada dégagerait une importante source de revenus pour Calgary et d'autres municipalités canadiennes, laquelle contribuerait directement pour une somme de 1,72 milliards de dollars par année à la construction d'infrastructures pour le transport en commun à l'échelle du Canada — 271 millions de dollars par année en Alberta, dont 79 millions de dollars par année permettraient aux Calgariens de répondre aux besoins les plus urgents dans le secteur du transport public. Les taxes sur le carburant représentent déjà un instrument important pour financer les améliorations aux immobilisations des systèmes de transport public situés partout au Canada, notamment au Québec, où un supplément provincial de trois cents par litre d'essence est perçu sur le carburant vendu dans la région de Montréal desservie par l'Agence Métropolitaine de Transport²⁴, et en Colombie-Britannique, qui perçoit une taxe provinciale spécialement affectée sur le carburant allant de 3,5 cents par litre à Victoria et dans la péninsule de Saanich, à 15 cents par litre dans la région de Vancouver et dans la South Coast British Columbia Transportation Service Region²⁵. La taxe perçue en Colombie-Britannique représente en fait un exemple d'un ordre supérieur de gouvernement cédant un pouvoir d'imposition sur l'essence aux échelons inférieurs de gouvernement : la taxe sur les recettes générales découlant du carburant perçue par la Colombie-Britannique s'établit à 7,75 cents par litre à l'échelle de la province, sauf dans la South Coast British Columbia Transportation Service Region, où le taux s'élève à 1,75 cent par litre, allouant de fait six cents du taux provincial sur les recettes générales dans l'ensemble de la région de Vancouver au profit des dépenses d'investissement dans le transport en commun²⁶. L'entente quinquennale concernant la taxe sur l'essence

²¹ Ville de Calgary (2011). « Item LPT2011-05 Attachment 1: Province of Alberta GreenTRIP Cash Flow and Proposal Options ». URL :

<http://agendaminutes.calgary.ca/sirepub/mtgviewer.aspx?meetid=109&doctype=MINUTES>

²² Calgary Transit (2010). « Southeast LRT Compendium of Functional Planning Studies ». URL :

<http://www.calgarytransit.com/pdf/Southeast%20LRT%20Compendium.pdf>

²³ Hoback (2008).

²⁴ Revenu Québec (2011). « Tableau des taux de taxe applicables dans les différentes régions du Québec ». URL : [http://www.revenuquebec.ca/documents/fr/formulaires/ca/ca-1\(2011-04\).pdf](http://www.revenuquebec.ca/documents/fr/formulaires/ca/ca-1(2011-04).pdf)

²⁵ Ministère des Finances de la Colombie-Britannique (2011). « Bulletin MFT-CT 005: Tax Rates on Fuels ». URL : http://www.rev.gov.bc.ca/documents_library/bulletins/mft-ct_005.pdf

²⁶ Ministère des Finances de la Colombie-Britannique (2011).

conclue entre la province de Québec et la Société de Financement des Infrastructures Locales du Québec (SOFIL) en 2005 est un autre exemple récent où le gouvernement fédéral s'est engagé à transférer un montant équivalent à une partie de la taxe fédérale d'accise sur l'essence à une compétence provinciale en vue de contribuer au financement du transport en commun²⁷; sur les cinq cents par litre de la taxe d'accise fédérale sur l'essence transférés à la SOFIL pour financer un large éventail de travaux publics au Québec, 25 % du montant total, pour une répartition directe nette de 1,25 cent par litre, ont été réservés expressément à la construction d'infrastructures de transport en commun dans les municipalités de cette province.

Calgary TransitCamp aimerait illustrer comment le gouvernement fédéral, s'il allouait trois cents par litre de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et le carburant diesel perçue à la pompe, répondrait efficacement aux quatre questions clés que le Comité permanent des finances de la Chambre des communes a demandé aux intervenants d'examiner dans le cadre de ce processus de consultation. Les investissements dans les infrastructures de transport en commun sont un outil très efficace vers l'atteinte de l'objectif du Comité visant une reprise économique durable au Canada. Une analyse effectuée par Cambridge Systematics²⁸ fait état de dépenses en immobilisations nominales de 10 millions de dollars créant 314 emplois et générant un gain de 30 millions de dollars sur les ventes réalisées, des économies de l'ordre de 15 millions de dollars sur les coûts de transport ainsi que des suppléments de revenus provinciaux et municipaux allant de 4 à 16 % et un gain net sur vingt ans de 31 millions de dollars au chapitre des revenus d'entreprises et de 18 millions au chapitre des revenus des particuliers. Les investissements dans les infrastructures de transport en commun se sont également révélés essentiels en Grande-Bretagne pour atteindre l'objectif du présent comité de créer des emplois durables et de qualité²⁹, d'après les résultats d'une étude indiquant comment les investissements dans les transports en commun créent deux fois plus d'emplois par dollar investi que les investissements effectués dans le réseau routier, et comment l'industrie ferroviaire soutient presque le triple des postes induits et indirects appuyés par les emplois dans l'industrie automobile. Le maintien d'un niveau d'imposition relativement faible est un enjeu de portefeuille important pour les Canadiens, et les investissements dans les infrastructures de transport en commun de façon opportune et efficace répondent aux critères du présent comité en éliminant la nécessité de dépenser davantage de fonds publics ultérieurement pour combler les lacunes importantes dans le secteur des transports. Dans le cadre de son examen des solutions de rechange visant les investissements dans les infrastructures de transport en commun dans la région de Chicago, le EDR Group fait observer que même si le rendement supplémentaire du capital investi pour assurer seulement l'entretien des systèmes de transport public existants est de 21 %, le rendement supplémentaire du capital investi dans l'agrandissement des infrastructures de transport en commun en sus du niveau d'entretien de base est de 64 %³⁰. En dernier lieu, les

²⁷ Infrastructure Canada : « Entente sur la taxe sur l'essence – Canada–Québec ». URL : <http://www.infc.gc.ca/ip-pi/gtf-fte/agree-entente/agree-entente-qc-fra.html>

²⁸ Cambridge Systematics, Inc. (1999). « Public Transportation and the Nation's Economy: A Quantitative Analysis of Public Transportation's Economic Impact ». URL : http://www.napta.net/files/pdf/pubs_vary.pdf

²⁹ Ekosgen (2010). « Employment in Sustainable Transport ». URL : <http://www.pteg.net/NR/rdonlyres/D1ED3884-8845-472A-AF2A-FCA892CD03A6/0/EmploymentintheSustainableTransportSector.DOC>

³⁰ EDR Group (2007). « Time Is Money: The Economic Benefits of Transit Investment ». URL : <http://www.edrgroup.com/pdf/timeismoney.pdf>

dépenses en immobilisations dans les infrastructures de transport en commun réalisent l'objectif du Comité d'atteindre un budget équilibré grâce aux incidences économiques de ces investissements sur la capacité du gouvernement fédéral d'obtenir des gains au plan des revenus et des recettes tirées de la taxe de vente. Metrolinx a évalué les effets de six options d'électrification possibles pour le service de train de banlieue GO Transit Lakeshore, et a conclu que le gouvernement fédéral pourrait engranger jusqu'à 12,25 millions de dollars par année en revenus supplémentaires découlant de la taxe de vente et de l'impôt sur le revenu des particuliers d'ici 2021, et jusqu'à 15,14 millions de dollars d'ici 2031³¹.

Pour toutes ces raisons, Calgary TransitCamp recommande au Comité permanent des finances de la Chambre des communes que le budget fédéral de 2012 prévoit des dispositions afin que le gouvernement fédéral alloue trois cents par litre de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et le carburant diesel perçue à la pompe sur une base de permanence. Le besoin d'obtenir une source stable et fiable de financement pour les dépenses de capital des infrastructures de transport en commun à Calgary et dans les autres villes canadiennes est profond, et que les retombées pour les résidents vivant en milieu urbain, les administrations financières municipales et le gouvernement du Canada compenseront amplement l'investissement du Parlement dans ses municipalités.

³¹ Metrolinx (2010). « GO Electrification Study Final Report – Appendix 8H ». URL :

http://www.gotransit.com/estudy/en/current_study/Appendix%20Files/Appendix%208H.pdf