



LE TRANSPORT COLLECTIF : UNE FORCE ÉCONOMIQUE POUR LE CANADA

Avis présenté au Comité permanent des finances de la
Chambre des communes dans le cadre des consultations
prébudgétaires du gouvernement du Canada

Août 2014

Document préparé par la Direction Affaires corporatives et développement durable

Société de transport de Montréal

6 août 2014

Résumé des recommandations

La STM recommande au gouvernement fédéral :

1— d’indexer pleinement les transferts du Fonds de la taxe sur l’essence

2— de verser l’intégralité de la taxe fédérale d’accise sur l’essence au Fonds de la taxe sur l’essence

3— d’appuyer financièrement la recherche et développement dans le domaine des transports collectifs afin de créer des véhicules plus performants

Présentation de la STM

La Société de transport de Montréal (STM) est le deuxième transporteur public en importance au Canada et la 14^e entreprise en importance au Québec avec plus de 9400 employés.

Elle assure quelque 1,3 million de déplacements par jour, soit 416,5 millions de déplacements en 2013. En 2014, son budget se chiffre à 1,3 G\$ et la valeur de remplacement de ses actifs est estimée à plus de 14,5 G\$.

La STM assure 76 % des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal et 68 % de tous ceux qui sont effectués au Québec.

La STM est une force économique pour le Québec et le Canada. Elle fait affaire avec plus de 1800 fournisseurs dans 14 régions à la grandeur du Québec. En 2012, elle a effectué des dépenses courantes de l’ordre de 1,36 G\$. Au total, plus de 16 500 emplois sont soutenus par les activités de la STM, lesquelles ont des impacts économiques annuels de l’ordre de 1,4 G\$. Ces activités génèrent également des retombées fiscales de 123 M\$ pour le gouvernement du Canada¹.

Le transport collectif, une force économique pour le Canada

Investir dans les infrastructures contribue à améliorer la croissance économique. Les infrastructures de transport collectif sont un investissement à privilégier, car, en plus de créer des emplois, elles permettent d’améliorer la productivité, de réduire les méfaits dus à la congestion et de faire économiser les ménages.

1- Appuyer la croissance économique et créer des emplois

- Au Canada, les retombées économiques du transport collectif sont estimées à 11,5 milliards de dollars par année selon l’Association canadienne du transport urbain (ACTU).
- Chaque dollar investi dans ce secteur engendre le triple de sa valeur en retombées économiques.
- L’industrie canadienne du transport collectif emploie environ 75 000 personnes à travers le pays.
- Les fournisseurs canadiens de transport collectif ont exporté 751 millions de dollars de marchandises en 2012, en plus d’investir 92 millions de dollars.

¹ Les analyses d’impact économique des activités courantes de la STM ont été calculées par la firme E&B Data.

2- Stimuler la productivité

Un réseau de transport collectif efficace réduit les temps de déplacement, ce qui procure des bénéfices tant aux entreprises qu'aux individus. Il contribue également à un meilleur fonctionnement du marché du travail en élargissant les bassins de recrutement des entreprises et en favorisant ainsi un meilleur appariement de l'offre et de la demande de travail.

De plus, le transport collectif contribue à soutenir l'« effet d'agglomération » : la concentration géographique des emplois et des entreprises augmente significativement la productivité de l'économie. L'un des principaux apports des transports collectifs à la productivité de l'économie est justement qu'ils contribuent à la densité urbaine. La grande concentration d'emplois du centre-ville de Montréal serait impossible sans le métro. Sans transports collectifs, les effets de la densité urbaine s'inverseraient : la congestion routière aurait pour effet d'accroître les distances et de diminuer la concentration.

3- Atténuer les impacts de la congestion routière

Vancouver (2^e), Toronto (5^e), Montréal (9^e) et Ottawa (10^e) sont parmi les dix villes les plus congestionnées d'Amérique du Nord, d'après la dernière édition de l'index de la congestion routière produit par la firme TomTom.

L'ampleur du problème de la congestion ne fait plus de doute. Il affecte la qualité de vie, l'environnement et la santé des Canadiens. Plus encore, la congestion routière impose des coûts énormes sur la société et les finances publiques. Elle pèse sur la compétitivité de nos villes, nuit à la productivité des entreprises et diminue la compétitivité de l'économie canadienne. Chaque année, la congestion routière nous coûte des milliards de dollars en pures pertes.

Heureusement, l'expérience démontre que l'amélioration de l'offre de transport collectif engendre une augmentation conséquente de la demande. Il est donc possible de permettre à un nombre grandissant de personnes – pour qui les conditions de déplacement le permettent – de délaissier leur voiture.

4- Faire économiser les ménages

En 2012, les Canadiens ont dépensé en moyenne 11 216 \$ en transports. Après le logement (28 %), il s'agit du plus important poste de dépenses des ménages (19 %)².

Une voiture coûte en moyenne de 8800 \$ à 11 800 \$ par année à son propriétaire³. Inversement, le transport collectif de la STM coûte moins de 1000 \$ par année à un Montréalais. Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le transport collectif a permis aux ménages montréalais d'économiser plus de 800 millions \$ en 2010⁴.

Soutenir davantage le transport collectif, c'est offrir à un plus grand nombre de ménages les moyens de réduire le fardeau de leurs dépenses en transport. Les sommes ainsi libérées peuvent alors générer davantage de retombées dans d'autres secteurs ou permettre aux ménages de s'enrichir par l'acquisition d'une propriété de plus grande valeur.

² Statistiques Canada, « Enquête sur les dépenses des ménages, 2012 » Le Quotidien, 29 janvier 2014.

³ Association canadienne des automobilistes (CAA), Coûts d'utilisation d'une automobile, Édition 2012.

⁴ Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010.

Le maintien des actifs de la STM

La STM est propriétaire d'un vaste parc d'actifs. Pour le réseau du métro, c'est près de la moitié de celui-ci qui est en service depuis environ 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis presque 40 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, la plupart des équipements fixes du métro ont atteint ou même dépassé la fin de leur vie utile.

Il en est de même pour les infrastructures de surface du réseau des bus. Le Complexe Crémazie a été construit en 1948 et agrandi en 1956, tandis que le centre de transport Mont-Royal a été bâti en 1928 et le centre de transports Saint-Denis en 1958. Ces infrastructures de surface, pour ne nommer que celles-ci, sont vieillissantes et des sommes importantes ont été consacrées afin d'en prolonger la vie utile.

Le déficit d'investissement de la STM

Malgré les investissements majeurs des dernières années, pour la réalisation des programmes de rénovations des équipements fixes et des infrastructures du métro, et pour le maintien et l'entretien des centres de transport, les efforts ont été insuffisants pour maintenir les actifs dans des conditions appropriées à la bonne livraison du service, créant par conséquent un déficit d'investissement.

Conformément à son Programme triennal d'immobilisations 2014-2016, la STM prévoit investir près de 2,2 milliards de dollars au cours des trois prochaines années. Une part importante de ces investissements, soit 71 %, sera consacrée au maintien des actifs.

Malgré ces efforts, le retard qu'elle a pris au cours des dernières années en matière de remplacement de ses actifs qui ont atteint leur durée de vie utile ne permettra pas de réduire son déficit d'investissement qui est évalué à 3,9 milliards de dollars au 31 décembre 2013⁵.

Les recommandations de la STM

Recommandation #1 : Indexer pleinement les transferts du fonds de la taxe sur l'essence

Depuis sa mise en place en 2007, le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) a apporté un soutien essentiel au renouvellement des infrastructures municipales et de transport collectif. À la STM, il a notamment permis l'achat de bus pour améliorer son offre de service. Le déploiement prochain du système Ibus, un système d'information en temps réel qui améliorera substantiellement l'expérience client du réseau de bus de la STM, se fera aussi grâce à une contribution du FTE.

Le FTE bénéficie actuellement d'un budget annuel 2 G\$. Le Plan Chantiers Canada 2014-2023 prévoit une majoration de 2 %, versée par tranche de 100 millions \$. Concrètement, cela suppose que l'augmentation de 2 % doit atteindre 100 M\$ (à chaque deux ou trois ans) pour être effective. Ainsi, on ne verra des augmentations que lors des années 2016, 2018, 2021 et 2023. Le Plan Chantiers Canada prévoyait ainsi consacrer au FTE 21,8 G\$ pour la période 2014-2023.

Une réelle indexation (c'est-à-dire une augmentation de 2 % effective à chaque année) impliquerait plutôt de verser des augmentations chaque année (40 M\$ en 2014, 40,8 M\$ en 2015, 41,16 M\$ en 2016, etc.). Sur toute la période 2014-2023, ce serait donc 22,3 G\$ qui seraient consacrés au FTE, soit 537 M\$ de plus sur 10 ans (1 % de la valeur totale du Plan Chantiers Canada).

⁵ Le déficit d'investissement représente le montant des investissements nécessaires à la réfection ou au remplacement d'un actif qui a été reporté dû au fait que les ressources nécessaires à leur réalisation n'étaient pas disponibles.

Cela permettrait de répondre encore plus adéquatement aux besoins des municipalités du pays. En garantissant une croissance plus stable des transferts aux municipalités, une réelle indexation favoriserait ainsi une planification plus adéquate et responsable des dépenses d'infrastructures municipales.

Recommandation #2 : Verser l'intégralité de la taxe fédérale d'accise sur l'essence au Fonds de la taxe sur l'essence

La taxe fédérale d'accise sur l'essence de 10 cents le litre a généré plus de 4,2 G\$ en 2012. Un peu moins de la moitié de ces revenus sont utilisés pour financer le Fonds de la taxe sur l'essence (deux milliards de dollars). Transférer progressivement la totalité des revenus de la taxe d'accise sur l'essence vers le Fonds de la taxe sur l'essence permettrait d'apporter un soutien accru aux dépenses d'infrastructures des municipalités canadiennes, notamment en transport collectif.

Pour y arriver graduellement, la STM propose au gouvernement d'augmenter sur une période de dix ans la contribution de la taxe d'accise sur l'essence au Fonds de la taxe sur l'essence. Cela équivaldrait à une augmentation de 210 millions par année (l'équivalent des revenus de 0,5 ¢ de la taxe) sur dix ans afin qu'à terme, tous les revenus de la taxe d'accise sur l'essence (10¢) soient consacrés au Fonds.

Cette mesure permettrait aux municipalités canadiennes d'investir davantage dans le maintien et le développement infrastructures stratégiques, notamment en matière de transport collectif.

Recommandation #3 : Appuyer financièrement la recherche et développement dans le domaine des transports collectifs afin de créer des véhicules plus performants

Un programme flexible d'essai et de démonstration permettrait aux sociétés de transport de tester différentes technologies. Ce programme pourrait s'inspirer du Programme de démonstration en transport urbain, une initiative de Transports Canada mise en place de 2004 à 2008. Ce programme visait à supporter le développement et l'intégration d'initiatives technologiques, d'outils de planification des transports et de pratiques exemplaires en la matière. Il faisait partie du Plan d'action du gouvernement du Canada sur le changement climatique. Un nouveau programme pourrait s'inscrire dans l'actuelle approche du gouvernement de réduction des gaz à effet de serre.

Le Programme de démonstration en transport urbain avait notamment permis à la STM de tester des autobus à propulsion hybride. En rétrospective, il a joué un rôle important dans la décision de la STM de n'acheter que des bus hybrides à partir de 2013. En effet, la STM a constaté dans le cadre de ses tests que les autobus hybrides permettaient une réduction de consommation de carburant de l'ordre de 37 % en milieu urbain.

Ce nouveau programme pourrait être doté de sommes équivalentes à l'ancien programme, soit 40 M\$ sur 5 ans (indexées). Il permettrait aux entreprises et sociétés de transport de mettre sur pied des projets d'essai et de démonstration de nouvelles technologies dans le domaine du transport collectif.