

Mémoire pré-budgétaire 2012-2013

Comité permanent des finances de la Chambre des communes

19 AOUT 2011



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

SOMMAIRE EXECUTIF

Le gouvernement du Canada a fait le choix de se concentrer sur l'économie canadienne. Or, les transports collectifs jouent un rôle essentiel dans l'économie canadienne et plusieurs études ont confirmé leur impact positif. Sans oublier qu'il existe de toute évidence une problématique liée à la congestion routière qui, au Canada, coûte environ 3,7 milliards de dollars par année, selon une étude publiée par Transport Canada en 2006. La région métropolitaine de Montréal est particulièrement touchée par la congestion routière quotidienne ainsi que celle engendrée par les chantiers de construction majeurs en cours et à venir. Afin d'améliorer la fluidité de circulation des biens et des personnes et de réduire la circulation routière, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) croit que le gouvernement du Canada doit investir davantage dans les infrastructures de transports collectifs.

Dans ce contexte, l'AMT présente les trois recommandations suivantes pour le budget fédéral 2012-2013 :

1. Doter le Canada d'un « Plan national sur le transport public »
2. Créer un fonds indépendant dédié au financement de projets d'infrastructure de transports collectifs
3. Créer un fonds indépendant dédié aux énergies propres dans le secteur des transports

MEMOIRE DE L'AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT DEPOSE DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PRE-BUDGETAIRES 2012-2013

Présentation de l'AMT

Créée en 1996, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal en favorisant l'utilisation des transports collectifs. Elle a notamment pour mandat de développer, de consolider et de compléter le réseau métropolitain de transport collectif et le réseau de trains de banlieue.

Les transports collectifs comme levier de développement de l'économie canadienne et montréalaise

En raison des événements affectant l'économie mondiale, le gouvernement du Canada a fait le choix de se concentrer sur l'économie canadienne. Or, les transports collectifs jouent un rôle essentiel dans l'économie canadienne et plusieurs études ont confirmé leur impact positif. Parmi celles-ci, mentionnons *Les retombées économiques des investissements dans le transport en commun : Une enquête nationale*, commandée par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) en 2010 et qui démontre l'importance d'investir dans ce domaine en pleine expansion. Les conclusions de cette étude établissent, qu'au Canada, l'industrie du transport collectif génère :

- Des avantages économiques totalisant au moins 10 G\$ par année;
- Des emplois directs pour 45 300 Canadiens, de même que 24 300 emplois indirects;
- La réduction des coûts d'utilisation des automobiles pour les ménages canadiens d'environ 5 G\$ par année;
- La réduction du coût économique des collisions routières de près de 2,5 G\$ par année;
- La réduction annuelle des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 2,4 millions de tonnes, ce qui équivaut à 110 M\$;
- Des économies d'environ 115 M\$ par année au chapitre des soins de santé associés aux maladies respiratoires.

Par ailleurs, il existe de toute évidence une problématique liée à la congestion routière au Canada. En 2006, Transports Canada publiait une étude révélant que les coûts de la congestion routière se situent à 3,7 milliards de dollars par année (en dollars de 2002). Plus de 90 % de ces coûts proviennent du temps perdu dans le véhicule, 7 % de la valeur du carburant et 3 % des GES émis dans les bouchons de circulation.

La région métropolitaine de Montréal est particulièrement touchée par la congestion routière quotidienne ainsi que celle engendrée par les chantiers de construction majeurs en cours et à venir. Or, la congestion routière génère des coûts économiques et sociaux considérables. Selon les résultats d'une étude réalisée en 2010 par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et intitulée *Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal*, le coût global de la congestion routière dans la région était estimé à 1,4 milliard \$, soit 1 % du PIB de la région métropolitaine de Montréal. La congestion routière mine également la vitalité économique de la région et son attractivité pour les entreprises étrangères.

La participation du gouvernement du Canada

Afin d'améliorer la fluidité de circulation des biens et des personnes et de réduire la circulation routière, le gouvernement du Canada doit investir dans les infrastructures de transports collectifs. Bien que des travaux sont prévus pour améliorer les infrastructures routières, l'AMT croit qu'il est préférable d'offrir aux Canadiens une alternative à l'automobile. De tels investissements permettent de réduire la congestion routière, stimuler la création d'emplois et l'investissement des entreprises, améliorer la qualité de l'air, réduire les GES et contribuent à la prospérité et à l'augmentation du niveau de vie des Canadiens.

Via le Plan Chantiers Canada, le gouvernement du Canada dispose actuellement de programmes de financement pouvant couvrir certains investissements dans des projets de transports collectifs d'envergure variée. Le Fonds PPP Canada permet également de contribuer jusqu'à 25 % des coûts d'immobilisations de projets, notamment de transports collectifs, réalisés dans le cadre d'un partenariat public-privé. Ce type de fonds, duquel l'AMT a pu bénéficier dans le cadre du projet du centre d'entretien des trains de banlieue de Lachine, s'avère des leviers stratégiques pour le financement de projets d'infrastructures. C'est pourquoi l'AMT juge que la participation du gouvernement du Canada au financement des projets en transport collectif est essentielle et doit être appelée à s'accroître.

Les recommandations de l'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Dans ce contexte, l'AMT présente les trois recommandations suivantes pour le budget fédéral 2012-2013 :

1. Doter le Canada d'un « Plan national sur le transport public »

Le Canada est le seul pays du G8 qui ne possède pas de politique nationale sur le transport public et, plus que jamais, il est primordial de s'en prévaloir. Une telle politique, dotée d'une vision, de cibles à atteindre et d'un plan d'investissement, permettrait le développement de services de transport de qualité et donc d'améliorer la qualité de vie, la compétitivité et la durabilité des collectivités canadiennes.

De fait, une politique nationale sur le transport public offrirait un cadre stratégique permettant la planification des infrastructures à long terme, grâce à un financement stable et garanti, et la réalisation de projets qui contribuent aux cibles fixées par les gouvernements fédéral et provinciaux. Cette politique permettrait aussi d'assurer une meilleure intégration de l'aménagement urbain et des systèmes de transport, afin de créer des milieux de vie moins dépendants des transports individuels et d'offrir aux Canadiens plus de choix dans leurs modes de déplacement. Enfin, cette politique nationale permettrait de développer une vision à long terme des transports collectifs urbains et interurbains à travers le Canada en établissant un plan d'investissement dans les infrastructures de transports collectifs à long terme.

2. Créer un fonds indépendant dédié au financement de projets d'infrastructure de transports collectifs

Les besoins en matière de financement des infrastructures de transports collectifs sont considérables. Selon la plus récente enquête réalisée par l'ACTU en 2010, les besoins en infrastructures de transports collectifs au Canada pour la période 2010-2014 sont estimés à 53,5 milliards de dollars. Or, il n'existe actuellement aucun fonds fédéral dédié spécifiquement au financement de ces infrastructures pourtant stratégiques et qui assurent le développement économique, social et environnemental du pays, tout en

contribuant à la réduction de la congestion routière. C'est pourquoi l'AMT demande la création d'un fonds indépendant dédié spécifiquement au financement des infrastructures de transports collectifs.

À l'instar du Fonds PPP Canada, un tel fonds indépendant dédié pourrait s'inscrire en complémentarité des programmes provinciaux existants et ainsi servir de levier pour la réalisation d'un plus grand nombre de projets d'infrastructure de transports collectifs. Ce fonds dédié permettrait également d'assurer un financement stable, prévisible et à long terme des infrastructures, un enjeu soulevé par de nombreux intervenants comme étant crucial pour le maintien et le développement de services de transports collectifs de qualité.

3. Créer un fonds indépendant dédié aux énergies propres dans le secteur des transports

Dans le cadre de son Budget 2011, le gouvernement du Canada s'est engagé à investir dans l'économie de l'énergie propre. La nécessité de promouvoir l'utilisation d'une diversité d'énergies propres reflétant les richesses potentielles canadiennes comme l'énergie éolienne, l'énergie solaire, l'énergie hydroélectrique et la biomasse n'est plus à démontrer tant leur exploitation permet de réduire les émissions de GES, de sécuriser l'approvisionnement énergétique des citoyens et des entreprises, et d'accroître les emplois liés à ces domaines et ainsi la compétitivité de tout un pays. Le secteur des transports étant un gros consommateur énergétique, il participe donc pour une part importante aux émissions de GES. De plus, la fluctuation importante des prix des carburants a des impacts pour tous les Canadiens.

Les interventions et les priorités nationales doivent donc être axées sur des grands projets d'accroissement de la part des énergies propres dans la consommation énergétique du Canada et notamment dans les transports des particuliers, les transports collectifs et les transports de marchandises. Il devient alors primordial de se prévaloir d'un fonds indépendant dédié aux projets de transports visant à réduire les émissions de GES et à accroître l'utilisation des énergies propres, afin de permettre aux particuliers, aux organismes de transports et aux entreprises d'investir dans un domaine qui fera du Canada un leader en la matière. À l'instar du Fonds PPP Canada, ce fonds permettra aux organismes qui en font la demande de bénéficier de subventions pour investir dans des projets de transports fonctionnant avec des énergies propres, afin de doter le Canada d'un avenir énergétique viable. L'électrification des transports collectifs est un exemple de projets qui pourraient ainsi être financés.

Conclusion

De 1996 à 2010, l'achalandage régional montréalais du transport collectif est passé de 398 à 480 millions de déplacements et, à lui seul, le réseau de trains de banlieue de l'AMT a connu une hausse de 125 %, de son achalandage, passant de 6,9 millions à 15,5 millions de déplacements pour la même période. Ces statistiques démontrent que la population de la grande région métropolitaine de Montréal opte de plus en plus pour des solutions alternatives à l'automobile en solo. Le transport collectif est réellement perçu comme une véritable option de déplacement concurrentielle afin de voyager sans soucis jusqu'à la destination.

Le gouvernement du Québec a bien compris que les transports collectifs contribuent à la santé économique de la province et c'est pourquoi il s'est doté d'une *Politique québécoise du transport collectif* afin d'en accroître l'utilisation. Les moyens retenus pour atteindre les cibles fixées nécessitent la collaboration de

divers acteurs tels que les municipalités, les autorités organisatrices de transport collectif, les usagers, les automobilistes et les employeurs. Selon les résultats anticipés, le gouvernement du Québec croit que la politique aura un impact positif sur la réduction de la congestion routière. En effet, l'objectif d'enregistrer 40 millions de déplacements supplémentaires en transport collectif engendrerait une réduction de 34 millions de déplacements en voiture tout en permettant une économie annuelle de 44 millions de dollars.

Aussi, nous croyons que le gouvernement du Canada doit, à l'instar du gouvernement du Québec, faire des transports collectifs une priorité et y investir davantage de fonds et de ressources. Selon l'étude réalisée en 2010 par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et intitulée *Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal*, le transport collectif engendre dans la région métropolitaine de Montréal des revenus annuels de l'ordre de 217,1 millions de dollars et 85,9 millions de dollars pour les gouvernements provincial et fédéral respectivement. Les transports collectifs constituent donc réellement un levier pour le développement économique des collectivités canadiennes.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

500, Place d'Armes, 25^e étage

Montréal (Québec), H2Y 2W2

Téléphone : 514 287-2464

Télécopieur : 514 287-2460

amt.qc.ca

