

## **Association canadienne du transport urbain**

### **Réponses**

#### **1. Reprise économique et croissance**

*Compte tenu du climat d'austérité budgétaire actuel au sein du gouvernement fédéral et dans le monde, quelles mesures fédérales particulières estimez-vous nécessaires pour assurer la reprise économique et une plus forte croissance économique au Canada?*

Les prévisions de croissance intérieure et mondiale de la Banque du Canada et d'autres institutions internationales telles que le FMI continuent de fluctuer très sensiblement. Dans son analyse de juillet, la Banque du Canada a révisé ses projections à la baisse, reflétant la fragilité de la conjoncture économique. Entre-temps, les gouvernements font des compressions budgétaires pour tenter d'éliminer leurs déficits. Dans ce contexte, il est essentiel que le gouvernement concentre ses investissements sur les secteurs stratégiques qui produisent un rendement grâce à une croissance économique et à des gains de productivité durables. Le gouvernement du Canada a lancé un processus visant à élaborer le prochain plan d'infrastructure à long terme. Dans l'actuel plan Chantiers Canada, les importants investissements faits dans le transport en commun ont donné des résultats remarquables. On estime que les investissements dans le transport en commun ont des retombées économiques de plus de 11,5 milliards de dollars par an, ce qui représente un rapport de trois à un. Le rendement clairement positif de ces investissements pourrait être encore supérieur si le plan futur reflète et appuie d'une manière optimale les perspectives économiques du Canada. Dans une économie du savoir où 80 % des Canadiens vivent dans des centres urbains, les investisseurs et les employeurs canadiens et étrangers choisissent les villes ayant des moyens de transport efficaces qui facilitent le mouvement des personnes et des biens. Si l'encombrement de la circulation entrave les efforts que nous faisons pour soutenir la concurrence mondiale, cela a des effets sur la croissance économique et la prospérité du Canada. Les embouteillages ne sont peut-être ressentis qu'aux niveaux local et régional, mais leurs conséquences sont de portée nationale. Dans le plan Chantiers Canada, il n'y a pas de fonds réservés au transport en commun. Environ 22 % de l'ensemble des investissements sont allés au transport en commun, ce qui représente moins de 40 % des investissements totaux dans l'infrastructure des transports. Compte tenu de l'importance de la contribution du transport en commun, il faudrait augmenter cette proportion dans le prochain plan d'infrastructure à long terme afin de réaliser un meilleur équilibre. Des fonds réservés au transport en commun et des options intégrées de mobilité devraient constituer un élément central du prochain programme fédéral. Même si le transport en commun relève de la compétence provinciale, son importance économique stratégique en fait une priorité nationale qui mérite des investissements particuliers et durables.

#### **2. Création d'emplois**

*Les entreprises canadiennes étant aux prises avec les pressions qu'exercent sur elles des facteurs comme l'incertitude relative à la reprise économique aux États-Unis, à la crise de la dette souveraine en Europe et à la concurrence livrée par un certain nombre de pays développés et en développement, quelles mesures particulières devraient, selon vous, être prises pour promouvoir la création d'emplois au Canada, notamment celle qui est attribuable à l'accroissement du commerce intérieur et international?*

Les investissements dans des services de transport en commun destinés à faciliter la mobilité dans nos villes et collectivités ont pour effet immédiat d'augmenter la demande de main-d'œuvre locale, aussi bien pour la construction que pour l'exploitation et l'entretien. Les frais de main-d'œuvre constituent

l'élément le plus important des frais de fonctionnement, élément qui représente des emplois locaux pour des travailleurs venant exclusivement des collectivités desservies. Le secteur canadien du transport en commun crée quelque 80 000 emplois directs et indirects de grande qualité au Canada, dans des collectivités de toutes les tailles. Les constructeurs canadiens d'autobus et de matériel roulant ainsi que leurs fournisseurs sont des chefs de file industriels, qui dirigent des entreprises comptant parmi les plus innovatrices de l'Amérique du Nord. Ils emploient des Canadiens de nos régions et de nos collectivités, qui profitent de leur présence et de leurs investissements continus. Le marché nord-américain du transport en commun est petit, mais hautement intégré. Pour y soutenir la concurrence, les sociétés doivent pouvoir faire librement affaire au Canada et aux États-Unis. Dans l'esprit de l'ALENA et d'autres accords de libre-échange, les politiques commerciales réciproques et l'accès mutuel aux marchés sont des éléments clés qui favorisent la compétitivité, ce qui assure aux consommateurs, aux gouvernements et aux contribuables des produits économiques de grande qualité. Les exigences *Buy America* touchant le matériel roulant de transport en commun bénéficiant d'une aide fédérale américaine nuisent à la compétitivité des constructeurs et des fournisseurs canadiens et limitent leur capacité de maintenir et, à plus forte raison, de développer leurs marchés. Le Canada doit déployer de grands efforts pour que les politiques commerciales créent des occasions égales d'affaires et ne nuisent pas aux sociétés canadiennes et à leur accès au marché.

### **3. Changement démographique**

*Quelles mesures spécifiques le gouvernement fédéral devrait-il prendre, selon vous, pour aider le pays à faire face aux conséquences du vieillissement de la population canadienne et des pénuries de main-d'œuvre?*

Dans les années 1950 et 1960, près de 60 à 70 % des Canadiens vivaient dans des régions urbaines et seuls 8 % d'entre eux étaient âgés de 65 ans ou plus. Aujourd'hui, plus de 80 % des Canadiens vivent dans des villes, et les aînés représentent 15 % de la population. D'ici 2040, ce dernier chiffre sera passé à 25 % et la croissance de la population dans les grandes agglomérations urbaines dépassera dans la plupart des cas les moyennes nationales. Ces deux facteurs ont de grandes incidences sur les besoins urbains de mobilité. S'il était naturel, il y a 60 ans, d'aménager nos centres métropolitains en fonction de l'automobile, la même approche n'est possible ni en 2012 ni en 2040. La concentration et le vieillissement de la population dans les grands centres urbains intensifieront considérablement les pressions qui s'exercent sur les municipalités et leurs systèmes de transport en commun pour qu'ils répondent aux besoins croissants de mobilité. L'expansion du réseau routier ne suffira pas pour relever les nouveaux défis qu'engendrera cette évolution démographique. Pour rester dynamiques et maintenir une bonne qualité de vie, les collectivités doivent assurer un accès facile aux emplois, aux soins de santé, à l'éducation, aux loisirs et à d'autres activités importantes grâce au transport en commun et à d'autres options de mobilité. Les mêmes considérations s'appliquent quand il s'agit d'attirer les immigrants qualifiés dont notre économie a besoin. Dans les 10 dernières années, les deux tiers de la croissance démographique du Canada étaient attribuables à l'immigration. C'est là un résultat impressionnant qui assure au Canada un avantage concurrentiel par rapport aux autres pays où la croissance démographique était surtout le résultat d'une augmentation naturelle. L'immigration économique et les travailleurs qualifiés seront essentiels pour régler les problèmes dus aux pénuries de main-d'œuvre. Pour attirer des immigrants, les collectivités doivent donner accès aux emplois et à une bonne combinaison d'options intégrées de mobilité. Comme l'a montré une étude menée par la Fédération canadienne des municipalités, les immigrants sont deux fois plus susceptibles que les autres d'utiliser le transport en commun. Dans la situation actuelle, qui favorise l'immigration économique, cela signifie que les investissements dans le transport en commun constituent des investissements directs dans l'intégration économique des nouveaux travailleurs qualifiés du Canada.

#### **4. Productivité**

*Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles initiatives fédérales particulières sont-elles nécessaires pour le renforcement de la productivité au Canada?*

Comme l'ont signalé différentes chambres de commerce, l'encombrement de la circulation coûte au Canada des milliards de dollars chaque année en perte de productivité. Pour la seule ville de Toronto, le coût des embouteillages est estimé à 6 milliards de dollars par an. Lorsque les produits et les gens n'arrivent pas à destination au moment voulu, ce sont les entreprises, les consommateurs et les contribuables qui en paient le prix. Comme le souligne la politique fédérale des portes d'entrée, « la prospérité et la qualité de vie du Canada dépendent de son succès en tant que pays commerçant. De nos jours, dans une ère caractérisée par le mouvement accéléré des chaînes d'approvisionnement mondiales, nos réseaux de transport doivent relier le Canada avec un monde en évolution rapide. » Le présent gouvernement a également fait du commerce international une priorité de premier plan de la stratégie économique du Canada. Tous les jours, des marchandises d'une valeur de plus de 1,7 milliard de dollars traversent la frontière Canada-États-Unis. Cela représente plus d'un million de dollars par minute. Depuis 2007, le gouvernement fédéral a investi plus de 5,5 milliards de dollars dans des portes d'entrée et des corridors commerciaux. Pour maximiser les effets de ces investissements et engendrer le meilleur rendement possible, le gouvernement doit veiller à la libre circulation des marchandises dans nos centres urbains. Par exemple, les produits qui franchissent le pont Champlain à Montréal représentent une valeur commerciale internationale de 20 milliards de dollars par an. Sur les quelque 60 millions de véhicules qui passent sur le pont chaque année, il y a près de 90 % de voitures privées qui créent de monstrueux bouchons de circulation aux heures de pointe. Des investissements pouvant engendrer une transition modale qui réduirait le nombre de ces voitures grâce au transport en commun libéreraient les routes et auraient des effets sensibles sur l'efficacité du commerce international canadien. Un seul autobus peut libérer l'espace occupé par une cinquantaine de voitures. La R-D et l'innovation constituent un autre secteur stratégique pouvant augmenter la productivité du Canada. Les entreprises canadiennes doivent augmenter leurs dépenses de R-D pour devenir des chefs de file de leurs secteurs respectifs. Dans ce domaine, un soutien ciblé est essentiel. À part les mesures de base d'aide à la R-D, le gouvernement devrait concevoir un programme semblable au Transit Cooperative Research Program des États-Unis. Il s'agit d'un programme qui reçoit un financement fédéral d'environ 10 millions de dollars par an qui dirige et appuie la recherche dans le domaine du transport en commun. Ce serait une autre mesure pouvant susciter des innovations et, partant, augmenter la productivité, le succès sur les marchés et l'emploi parmi les constructeurs liés aux transports en commun.

#### **5. Autres défis**

*On sait que des particuliers, des entreprises et des communautés éprouvent des difficultés actuellement au Canada. Quels sont, selon vous, ceux qui éprouvent le plus de difficultés, quelles sont ces difficultés et quelles mesures fédérales sont-elles nécessaires pour remédier à ces difficultés?*

Un peu partout dans le monde, les villes sont devenues d'importants moteurs économiques qui permettent à leur pays de soutenir la concurrence mondiale en attirant de nouveaux investisseurs, en créant des emplois et en augmentant la productivité. Les centres urbains jouent de nombreux rôles essentiels en s'occupant du logement et des services de police, en attirant des nouveaux venus et en veillant à leur intégration économique, en engendrant de la croissance économique et, bien sûr, en offrant des options efficaces de mobilité. De plus, les villes jouent un rôle de leadership en favorisant l'innovation grâce à la mise en place de différents programmes d'encouragement et à la création de grappes industrielles et de centres d'innovation. Si les villes réussissent à assumer ces rôles de plus en

plus complexes, c'est le pays tout entier et l'ensemble des citoyens qui en profiteront. Toutefois, pour réussir, les municipalités doivent disposer de tous les outils possibles pour élaborer des politiques et des programmes audacieux, les mettre en œuvre et les faire fonctionner d'une manière efficace.

Aujourd'hui, les villes canadiennes comptent surtout sur les impôts fonciers pour financer leur développement. Dans bien des cas, ces impôts ont atteint leur limite, ce qui fait qu'il est de plus en plus difficile de maintenir les services municipaux et, à plus forte raison, de les améliorer et de les développer. Les municipalités assument l'essentiel des frais de fonctionnement des systèmes de transport en commun. Dans les cas où il n'y a aucune contribution provinciale aux frais de fonctionnement, les impôts fonciers et les frais d'utilisation couvrent près de 100 % des coûts. Toutefois, les avantages d'un système efficace de transport en commun s'étendent bien au-delà des limites municipales, leurs effets économiques pouvant aussi se faire sentir aux niveaux régional et national.

Comme la tendance à l'urbanisation semble se maintenir, il faudrait trouver un nouveau modèle pour financer les besoins essentiels qui relèvent actuellement de la compétence municipale. À l'heure actuelle, les villes reçoivent 8 % des recettes fiscales. Cela ne suffit pas pour répondre aux besoins actuels et ne saurait donc suffire pour répondre aux besoins démographiques et économiques futurs, si nos villes aspirent à une situation comparable à celle des centres urbains des autres pays. Par conséquent, le prochain plan d'infrastructure à long terme devrait comprendre des mesures reconnaissant le rôle essentiel des villes et établissant de nouveaux mécanismes de financement qui reflètent cette réalité.